

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)139-H**

28.02.2023

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 01.03.2023

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Siehe Anlage



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

zum Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Mit dem Schreiben vom 20. Februar 2023 hat der Deutsche Bundestag die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 1. März 2023 eingeladen und um eine schriftliche Stellungnahme zum Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Bundestags-Drucksache 20 / 5548 vom 07.02.2023) gebeten. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft dankt dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Gesetzentwurf.

Die EVG begrüßt die geplante Einführung des „Deutschlandticket“ und erwartet, dass es damit für viele Menschen attraktiver wird, die Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu nutzen. Damit kann das „Deutschlandticket“ zu einem wichtigen Schub für die Verkehrswende und für ein klimaneutrales Verkehrssystem werden.

Allerdings weisen wir daraufhin, dass diese Tarifmaßnahme nur dann zu einem Erfolg für den SPNV, für die Beschäftigten und für die Fahrgäste führen kann, wenn neben den im vorgeschlagenen neuen § 9 Regionalisierungsgesetz (RegG) vorgesehenen Ausgleichsmitteln

- die Finanzierung des SPNV, einschließlich der Eisenbahn-Infrastruktur, und des Öffentlichen Straßen-Personenverkehrs (ÖSPV = Busse, Straßen- und Stadtbahnen)



insgesamt deutlich verbessert wird;

- Maßnahmen getroffen werden, um Zuverlässigkeit, Kapazität und Flexibilität der Verkehrsangebote zu sichern; dazu gehören insbesondere auch gesetzliche Maßnahmen im Vergaberecht, im Personenbeförderungsrecht und ggf. auch eine Weiterentwicklung des Regionalisierungsgesetzes;
- die Bestimmungen zu den Fahrgastrechten so weiterentwickelt werden, dass das SPNV-Angebot zuverlässig und ohne „böse Überraschungen“ genutzt werden kann.

Wir halten es für richtig, das „Deutschlandticket“ zum Preis von 49 Euro möglichst schnell einzuführen. Wir halten es aber auch für dringend geboten, die Erhöhung der Regionalisierungsmittel (gemäß § 5 RegG), die Maßnahmen im Rahmen der Gesetzgebung, der Vergabepaxis und der betrieblichen Praxis, die wir im Folgenden vorschlagen, ebenfalls möglichst zügig umzusetzen. Insbesondere sollten SPNV-Aufgabenträger und Eisenbahnunternehmen rechtzeitig vor dem Sommerreiseverkehr Maßnahmen treffen, um Überlastungssituationen, wie sie in zum Teil unzumutbarem und inakzeptablem Maße im Sommer 2022 mit dem „9-Euro-Ticket“ aufgetreten sind, zu vermeiden.

Im Einzelnen:

1) Das „Deutschlandticket“ kann ein Meilenstein für den ÖPNV werden.

Wir begrüßen das 49-Euro-„Deutschlandticket“ grundsätzlich und setzen uns dafür ein, dass es für die Fahrgäste, die Unternehmen und die Beschäftigten zum Erfolg wird. Ein preiswerter Öffentlicher Personennahverkehr entlastet die Menschen und fördert die dringend notwendige Mobilitätswende. Das „Deutschlandticket“ macht es mit einem Schlag erheblich einfacher, den ÖPNV zu nutzen, in dem der „Tarif-Dschungel“ für einen Großteil der Fahrten beseitigt wird. Allein dadurch wird der ÖPNV für viele Menschen attraktiver, die ihn bisher wegen der oft schwer durchschaubaren Tarife, kundenunfreundlichen Vertriebswegen und der Angst, unverschuldet zu „Schwarzfahrer:innen“ zu werden, nicht nutzen.



Wir erwarten vom „Deutschlandticket“ auch eine Entlastung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, wenn viele Konflikte in Bezug auf Tarife und Beförderungsbedingungen vermieden werden können.

2) Richtige Maßnahme, um private Haushalte zu entlasten und Mobilität zu ermöglichen.

Die ökonomischen Folgen der COVID-19-Pandemie sowie Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine haben zu massiven Belastungen der privaten Haushalte, insbesondere auch der Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen, geführt. Energie- und Kraftstoffpreise sind z. T. drastisch gestiegen.

Mit dem „Deutschlandticket“ wird der Umstieg auf die energieeffizienten und nachhaltigen Verkehrsmittel des öffentlichen Personenverkehrs gefördert. Mobilität wird billiger, und die Entlastung bei den Fahrpreisen ist auch für diejenigen Haushalte wichtig und sinnvoll, die bisher nicht oder selten mit dem Pkw gefahren sind.

Gegenüber dem bisherigen Tarifgefüge ist der Preis von 49 Euro für ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket günstig. Für viele Personen und Familien mit geringem Einkommen ist es jedoch noch zu teuer. Leider bewegen sich die Preise für örtlich begrenzte Monatskarten in vielen Städten und Regionen Deutschlands in ähnlichen Größenordnungen.

Wir schlagen daher vor, gegebenenfalls in einem zweiten Schritt, eine ermäßigte Variante für bestimmte Personengruppen einzuführen.

3) Finanzierung des Verkehrsangebotes muss gesichert werden.

Damit die potenziellen Fahrgäste den Öffentlichen Verkehr nutzen und ggf. auch vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen, muss das Angebot gut, flächendeckend und zuverlässig sein. Daher darf nicht nur sichergestellt werden, dass Bund und Länder die Einnahmeausfälle und Mehrkosten ausgleichen, die durch das neue „Deutschlandticket“ entstehen. Es muss auch sichergestellt werden, dass das bestehende Angebot trotz deutlicher Kostensteigerungen aufrechterhalten werden kann. Zusätzlich müssen aber auch das Liniennetz deutlich erweitert



und verbessert sowie das Fahrtenangebot ausgebaut werden.

Mit dem Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes will der Bund einen Finanzierungsbeitrag zur Einführung eines deutschlandweit gültigen Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr leisten. Das sogenannte Deutschlandticket soll zum Einführungspreis von monatlich 49 Euro erhältlich sein. Die durch das Ticket entstehenden Mindereinnahmen für die Verkehrsunternehmen gleicht der Bund anteilig aus. Dafür sollen zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln in den Jahren 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Milliarden Euro ausgezahlt werden. Mit den Ländern ist vereinbart, dass diese ebenfalls 1,5 Milliarden Euro zur Finanzierung bereitstellen. Das ist ein guter erster Schritt, um das Projekt „Deutschlandticket“ schnell umzusetzen. Weitere Schritte müssen zügig folgen.

Bisher ist lediglich für das Einführungsjahr 2023 im Gesetz vorgesehen, dass wirklich die tatsächlich entstandenen Kosten durch Bund und Länder je zur Hälfte ausgeglichen werden. Dies ist ein entscheidender Kritikpunkt, da nur eine dauerhafte Spitzabrechnung die Verkehrsunternehmen vor weiteren, unvorhersehbaren Kosten schützt. Gelöst werden muss zudem, dass die Einnahmeausfälle auch bei sogenannten Netto-Verträgen oder eigenwirtschaftlichen Verkehren, bei denen die Verkehrsunternehmen sich vor allem bzw. komplett aus den Fahreinnahmen finanzieren, ausgeglichen werden. Ansonsten ist mit kontraproduktiven Entwicklungen wie der Einstellung dieser Verkehre und ggf. Arbeitsplatzverlusten zu rechnen.

Bereits ohne die zusätzliche Nachfrage durch das 49-Euro-Ticket reichen die derzeit zur Verfügung stehenden Nahverkehrsmittel nicht aus. Der Bund hatte zwar mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel um jährlich eine Milliarde Euro ab 2022 erhöht und die Dynamisierung von 1,8 Prozent auf 3 Prozent pro Jahr angehoben. Allerdings stehen diesem moderaten Mittelzuwachs dramatisch gestiegene



Kosten in vielen Bereichen – insbesondere im Energiebereich – gegenüber. Deshalb rechnen die Bundesländer im Zeitraum 2022 bis 2031 mit einer jährlichen Kostensteigerung von 4,8 Prozent.

Der SPNV lebt von langlaufenden Verkehrsverträgen zwischen 10 bis 15 Jahren. Sind sich die Aufgabenträger nicht sicher, ob sie über diesen Zeitraum die Verträge finanzieren können, werden sie ggf. Fahrpläne ausdünnen, Linien streichen und auch nur verhalten in einen Ausbau weiterer Angebote investieren. Kürzere Vertragslaufzeiten würden dagegen zu Ineffizienz, zusätzlichem Verwaltungsaufwand, aber auch zu zusätzlichen Belastungen und Unsicherheiten für die Beschäftigten führen.

Damit das Deutschlandticket zum Erfolg wird und der Bund seine selbstgesteckten Verlagerungs- und Klimaschutzziele erreichen kann, müssen vor allem auch die in § 5 RegG vorgesehenen, eigentlichen Regionalisierungsmittel gegenüber dem jetzigen Gesetzgebungsstand deutlich erhöht werden. Als nächsten wichtigen Schritt auf dem Weg zur Verwirklichung des erklärten Ziels der Koalition, der Verdopplung der Personenverkehrsleistung auf der Schiene, halten wir es für notwendig, die Regionalisierungsmittel für 2023 um drei Milliarden Euro zu erhöhen, um die Kostensteigerungen dieses und des vergangenen Jahres auszugleichen. Für die Folgejahre verweisen wir auf den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 29. Juni 2021, die den Bund aufgefordert hat, „die Regionalisierungsmittel zusätzlich zur gesetzlichen Dynamisierung ab dem Jahr 2022 um jeweils zusätzlich mindestens 1,5 Milliarden Euro gegenüber dem jeweiligen Vorjahr zu erhöhen“ und diesen „Entwicklungspfad ... bis zum Jahr 2030 abzusichern“. Wir sehen den von der VMK vorgeschlagenen Entwicklungspfad als Untergrenze an und würden zusätzlich auch eine deutlich höhere Dynamisierungsrate als die derzeit festgelegten drei Prozent jährlich für den Ausgleich von weiteren Kostensteigerungen und Angebotsausweitungen begrüßen.



Wir halten es auch für notwendig, die Finanzierungsinstrumente für den Ausbau von Busangeboten, Straßen- und Stadtbahnen deutlich zu verbessern.

Es gibt noch einige offene Fragen zum neuen Deutschlandticket. Einer der wichtigsten Punkte sind eine robuste Personalausstattung und gute Beschäftigungsbedingungen, denn ohne Personal fahren keine Züge, keine Stadtbahnen und keine Busse. Deshalb fordern wir, dass Bund, Länder und Kommunen Verantwortung mehr übernehmen und in einen umweltfreundlichen und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr mit Bahnen und Bussen investieren, wie dies im Koalitionsvertrag mit dem „Ausbau- und Modernisierungspakt“ vorgesehen ist.

4) Ausbau des Angebotes – in allen Regionen!

Für das Ziel eines klimaneutralen Verkehrssystems ist es notwendig, das Angebot des ÖPNV nicht nur dort auszubauen, wo heute schon viele Fahrgäste mitfahren und durch das „Deutschlandticket“ zusätzliche Reisende hinzukommen werden. Vielmehr müssen Angebot und Liniennetz in allen Bundesländern, in städtischen und in ländlichen Regionen ausgebaut werden. Auch zwischen Klein- und Mittelstädten, großen Siedlungen und wichtigen Anschlussstationen muss mindestens der Stundentakt zum Regelangebot werden. Das Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet darf nicht nur auf dem Papier stehen, sondern muss gerade auch beim ÖPNV-Angebot umgesetzt werden.

5) Zweckbindung der Regionalisierungsmittel muss bleiben und konsequent umgesetzt werden.

Mit dem vorliegend vorgeschlagenen neuen § 9 des Regionalisierungsgesetzes werden Finanzflüsse vorgesehen, die in erheblichem Maße der Finanzierung von Leistungen außerhalb des Schienenverkehrs der Eisenbahnen dienen. In der vorgesehenen „Anlage 8 (zu § 9 Absatz 6)“ werden diese ausdrücklich als „zusätzliche Regionalisierungsmittel“ bezeichnet. Grundsätzlich erscheint die Regelung zur Finanzierung des „Deutschlandticket“ im Rahmen des



Regionalisierungsgesetzes als gangbarer Weg im Sinne einer schnellen und pragmatischen Lösung, um ein solches Ticket einzuführen. Damit darf aber keinesfalls die Zweckbindung der in § 5 RegG vorgesehenen Mittel zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs aufgeweicht werden. Insofern begrüßen wir den vorgeschlagenen § 9 Absatz 6 Satz 2, in dem festgelegt wird, dass der Landesanteil für die Finanzierung des „Deutschlandtickets“ nicht aus den Mitteln des § 5 RegG entnommen werden darf. Wir schlagen zusätzlich vor, in der Anlage 8 die Formulierung „zusätzliche Regionalisierungsmittel“ durch „Ausgleichsmittel Deutschlandticket“ zu ersetzen.

6) Finanzierung der SPNV-Infrastruktur verbessern.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 weigerte sich der Bund, Neu- und Ausbaumaßnahmen (einschließlich Elektrifizierungen) von solchen Strecken aufzunehmen, die bis dato überwiegend oder ausschließlich von Zügen des SPNV befahren wurden. Dieses Vorgehen ist weder sachgerecht noch hilfreich für die Verkehrswende:

- Viele dieser Strecken kommen als Umleitungsstrecken auch für den Fern- und den Güterverkehr in Frage.
- Regionalexpress-Züge, die diese Strecken benutzen, befördern auch Fernverkehrsreisende.
- Bei Bundesfernstraßen wird bislang bei der Bundesverkehrswegeplanung keine analoge Unterscheidung vorgenommen, d. h. es werden auch Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen gefördert, deren Nutzer:innen weit überwiegend kürzere Distanzen als 50 oder 100 Kilometer zurücklegen.

Bei der anstehenden Neujustierung und Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung sollten die Förderkriterien so neudefiniert werden, dass auch SPNV-Strecken in die Bedarfsplanung des Bundes aufgenommen werden. Gleichzeitig sind die Mittel für die Schiene, auch zu Lasten des Bundesfernstraßenbaus, deutlich zu erhöhen. Diese Maßnahmen sollten nicht aus den Regionalisierungsmitteln finanziert werden müssen, die ohnehin zu niedrig bemessen sind und von den Aufgabenträgern vorrangig für den Ausbau und die Stabilisierung



des Angebotes verwendet werden sollten. Die in Frage kommenden Strecken haben eine wichtige Bedeutung, um das u. a. mit dem „Deutschlandticket“ entstehende Verkehrsaufkommen im SPNV aufzunehmen und auch bisher stark frequentierte Linien zu entlasten.

7) Die Fehler des „9-Euro-Tickets“ nicht wiederholen!

Der Bund darf die Fehler des „9-Euro-Tickets“ nicht wiederholen. Der Aktionszeitraum von Juni bis August 2022 hat zwar gezeigt, wie attraktiv günstiger ÖPNV sein kann. Doch der Erfolg des 9-Euro-Tickets wurde auf dem Rücken der Beschäftigten erreicht, die den Fahrgästeinansturm im Arbeitsalltag bewältigen mussten. Das darf sich beim 49-Euro-„Deutschlandticket“ nicht wiederholen. Auch das Deutschlandticket wird dazu führen, dass die Auslastung des öffentlichen Verkehrs weiter zunimmt. Das ist auch richtig und notwendig.

Allerdings ist es zwingend notwendig, dass sich die Verkehrsunternehmen adäquat auf den möglichen Ansturm vorbereiten können. Dafür ist auch das kooperative Engagement der Aufgabenträger notwendig.

Die Erfahrung des letzten Sommers hat gezeigt, dass Probleme schwerpunktmäßig zu erwarten sind

- in den Stoßzeiten des Berufs- und Wochenendverkehrs;
- auf langlaufenden Regionalexpress-Linien (RE-Linien);
- in touristisch attraktiven Regionen;
- mit fehlender Kapazität für die Beförderung von Fahrrädern, Rollstühlen und Gepäck;
- auf Strecken mit störungs- oder baustellenbedingtem Schienenersatzverkehr (SEV).

Wenn Züge z. T. völlig überfüllt sind, wie im vergangenen Sommer, kommt es zu unzumutbaren Situationen für Fahrgäste und Personal. In manchen Fällen konnten weder Zugbegleit- noch Sicherheitspersonal durch den Zug gehen. Die Reinigung der Züge war nicht ausreichend möglich. Toiletten waren defekt, verdreckt oder nicht mit den selbstverständlichen Hygieneartikeln ausgestattet. Es kam in einigen Fällen auch zu handgreiflichen



Auseinandersetzungen zwischen Fahrgästen, wenn Reisende wegen Überfüllung des Zuges nicht mehr mitfahren konnten.

Vielfach war es nicht möglich, längere Züge einzusetzen, weil entweder die Fahrzeuge fehlten oder weil Bahnsteige zu kurz waren und zum Teil in den letzten Jahren zurückgebaut worden waren.

Bei einem Preis von 49 Euro pro Monat und einem dauerhaften Angebot erwarten wir weniger derartige Probleme als im Sommer 2022. Aber es droht die Gefahr, dass im kommenden Sommer trotzdem wieder ähnliche Situationen auftreten, wenn nicht entsprechend vorgesorgt wird. Verkehrsströme und -aufkommen werden sich aufgrund des neuen Fahrkartenangebotes örtlich und zeitlich, z. T. auch witterungsabhängig verschieben. Zur Bewältigung sind zusätzliche Verkehrsangebote, deutlich mehr Personal und weitere Fahrzeuge dringend notwendig. Es muss umgehend damit begonnen werden, Reserven an Fahrzeugen und Personal aufzubauen und Entscheidungswege zu etablieren, um auch kurzfristig zusätzliche Züge oder Busse bereitstellen und einsetzen zu können.

Bei alledem ist aber ebenfalls zu bedenken: Auch Eisenbahnerinnen und Eisenbahner müssen die Möglichkeit haben, während der Schulferien Urlaub zu machen!

8) Das System braucht Reserven!

Das System des ÖPNV und insbesondere auch des SPNV ist instabil geworden. Es funktioniert nicht mehr so zuverlässig, wie es sollte. Züge und Busse fallen aus. Die Auswirkungen sind regional unterschiedlich, die Ursachen sind aber immer ähnlich:

- Bei den Ausschreibungen kommen meist die billigsten Angebote zum Zuge. Diese sind oft „auf Kante genäht“.
- Es wird bei der Ausbildung, an einer robusten Personalmenge und guten Beschäftigungsbedingungen gespart. Das führt dazu, dass Reserven fehlen, die Kolleg:innen überlastet sind, Beschäftigte in andere Branchen abwandern und zu wenig neue Kräfte für den ÖPNV gewonnen werden.



- Es gibt zu wenige Fahrzeuge. Es gibt zu wenige Reserven, um bei großem Andrang, bei größeren Störungen oder Baustellen das Angebot aufrechterhalten zu können.
- Auch bei der Eisenbahn-Infrastruktur wurden zu viele Reserven weggespart. Es wurden in den vergangenen Jahrzehnten Weichen und Abstellgleise abgebaut, Bahnsteige gesperrt oder verkürzt. Auch Neubauten wurden ohne ausreichende Reserven geplant. Mit der „Anreizregulierung“ und der Deckelung von Trassenpreisen gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) wurde versucht Produktivitätspotenziale zu realisieren, die im System gar nicht vorhanden sind.

Die Reserven bei Personal, Fahrzeugen und Infrastruktur müssen planmäßig und konsequent wieder aufgebaut werden, damit der SPNV zuverlässig funktioniert, damit flexibel auf besondere Situationen reagiert und das Angebot ausgeweitet werden kann. Sinngemäß gelten viele dieser Aussagen auch für den Busverkehr.

9) Vergaberecht ändern und Vergabepaxis korrigieren.

In hohem Maße wird der Ausschreibungswettbewerb bisher auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen. Bei Betreiberwechseln werden nach wie vor viele Beschäftigte nicht übernommen oder müssen Einbußen hinnehmen. Der Personalmangel im SPNV und im ÖSPV ist eine logische Folge dieser Praxis.

Häufig werden Leistungen aufgespalten, z. B. durch Aufteilen in kleine Lose, separate Vergabe von Instandhaltung und Vertrieb. Dies und ebenso auch die Vergabe an Subunternehmen gefährdet eine gute Verkehrsbedienung.

Die Vorgabe im deutschen Recht, Nahverkehrsleistungen, die nicht an eigene Unternehmen des Aufgabenträgers vergeben werden, europaweit auszuschreiben, führt zu

- hohem administrativem Aufwand bei Aufgabenträgern und Unternehmen;
- mangelnder Flexibilität bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots und
- zu erheblichen juristischen Risiken, die wiederum zu Mehrkosten und Betriebsunterbrechungen führen können.



Die Direktvergabe sollte daher wieder zu einem Regelverfahren der Vergabe im deutschen ÖPNV werden. Dafür müsste § 131 (2) im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) geändert und im Hinblick auf den ÖSPV ergänzt werden.

Tariftreue und Personalübergang bei Betreiberwechseln sollten für alle Beschäftigten im SPNV und ÖSPV verbindlich vorgegeben werden. § 131 (3) GWB sollte entsprechend präzisiert und seine Geltung auf den ÖSPV ausgeweitet werden.

Für den ÖSPV könnten solche Regelungen auch im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verankert werden. Jedenfalls sollte die bereits seit Längerem, nicht nur von den Gewerkschaften geforderte Klarstellung im PBefG erfolgen, dass Vorgaben der Aufgabenträger zu Tariftreue und Personalübergang auch bei eigenwirtschaftlichen Anträgen zu beachten sind.

Um die Qualität im SPNV zu sichern und das im Koalitionsvertrag festgehaltene Ziel zu erreichen, die Tariftreue im ÖPNV zu erhöhen, schlagen wir vor, entsprechende Kriterien im Regionalisierungsgesetz zu verankern und damit auch die Vergabe dieser Mittel aus dem Steueraufkommen des Bundes an diese Kriterien zu binden. Dazu sollten insbesondere gehören:

- Tariftreue
- Personalübergang bei Betreiberwechseln
- Ausbildung sicherstellen
- Vorgabe verbindlicher Personalkonzepte
- Regelmäßige Kontrollen der Vorgaben sowie Sanktionen bei Verstößen
- Sicherstellen durchgehender Verbindungen in andere Bundesländer; Abstimmung auf bundesweiten Fahrplan (Deutschlandtakt)
- durchgehende Fahrkarten und Fahrgastrechte.



10) Keine bösen Überraschungen für die Fahrgäste: Das „Deutschlandticket“ muss wirklich im gesamten ÖPNV gelten.

Der große, auch verkehrspolitisch wichtige Qualitätssprung beim Vorhaben „Deutschlandticket“ besteht darin, dass dieses in allen Nahverkehrsmitteln ohne Einschränkungen oder weiteren Informationsbedarf gültig sein soll. Auf diesen Grundsatz müssen sich die Reisenden unbedingt verlassen können. Das heißt, es darf keine Ausnahmen für bestimmte Linien geben.

Überall dort, wo heute schon Nahverkehrsfahrkarten der deutschen Verkehrsverbünde oder der Bundesländer gelten bzw. anerkannt werden, muss dies auch für das „Deutschlandticket“ zutreffen, z. B. in bestimmten Fernzügen.

11) Nicht nur digital, nicht nur im Abo!

Die Nutzung des ÖPNV darf nicht davon abhängig gemacht werden, dass die Fahrgäste über ein elektronisches Gerät verfügen. Das schafft unnötige und ungerechte Zugangshürden. Es wäre wünschenswert, wenn das „Deutschlandticket“ grundsätzlich auch spontan, bei Antritt der ersten Fahrt, gegen Bargeld gekauft werden könnte.

Es ist wünschenswert und anzunehmen, dass die große Mehrzahl der Käufer:innen des „Deutschlandticket“ dieses im Abo nutzen wird. Trotzdem sollte es auch monatsweise angeboten werden, ohne dass es einer ausdrücklichen Kündigung bedarf. Damit wird unnötiger bürokratischer Aufwand für Fahrgäste vermieden, die das Ticket nur zeitweise nutzen können oder wollen, z. B. im Urlaub oder auch für Reisende aus dem Ausland, die einige Zeit in Deutschland verbringen.

Die Einführung des „Deutschlandticket“ wird Kosten im Vertrieb sparen, da künftig, zumindest anteilig, weniger Einzel-, Tages-, Wochen- oder regionale Zeitkarten verkauft werden. Dennoch ist es notwendig, das personenbediente Verkaufs- und Beratungsangebot mindestens im gleichen Umfang wie bisher bereitzustellen bzw. auch wieder zu erweitern. Es werden mehr Reisende unterwegs sein, die bei Fahrtantritt und während der Reise Ansprechpartner:innen



benötigen. Einzelfahrten, Tageskarten, Fahrkarten des Fernverkehrs und des internationalen Verkehrs, Fahrkarten bzw. Übergänge in die 1. Klasse, Fahrradkarten u.a. werden durch das „Deutschlandticket“ nicht abgedeckt. Der Schienenpersonenverkehr muss auch weiterhin für Gelegenheitsfahrgäste attraktiv und zugänglich sein.

Nicht zuletzt ist es für barrierefreies Reisen und für die Sicherheit der Fahrgäste notwendig, dass an möglichst vielen Bahnstationen, auch außerhalb der Hauptbahnhöfe oder im „ländlichen Raum“, kompetentes örtliches Personal anwesend ist.

12) Das „Deutschlandticket“ wird der neue Normalpreis – Reiseketten sichern und Fahrgastrechte anpassen!

Es ist zu erwarten, dass künftig ein großer Teil der Fahrgäste, möglicherweise mehr als die Hälfte der Reisenden, in den Zügen des SPNV und in Bussen und Bahnen des ÖSPV mit dem „Deutschlandticket“ unterwegs sein wird, in vielen Fällen auch auf längeren Strecken. Dies ist verkehrs- und sozialpolitisch erwünscht und sinnvoll.

Das bedeutet aber auch, dass die Fahrgastrechte in vollem Umfang gelten müssen, insbesondere muss sichergestellt werden, dass Reisende Anspruch auf Weiterbeförderung mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. auch Fernzug oder Taxi), oder Erstattung von Übernachtungskosten haben, wenn sie z. B. aufgrund von Verspätung, Ausfall oder Überfüllung eines Verkehrsmittels, nicht nutzbarer Toiletten, fehlender Möglichkeit zur Fahrradmitnahme oder wegen nicht barrierefreier Ausstattung bei einer Reise mit dem „Deutschlandticket“ einen Anschlusszug oder gar die letzte Fahrtmöglichkeit am Abend verpassen.

Sinngemäß muss dies auch bei Reisen gelten, bei denen sowohl Nahverkehrs- als auch Fernzüge benutzt werden. Derzeit gelten die Fahrgastrechte nach gängiger Interpretation durch die Verkehrsunternehmen nur, wenn durchgehende Fahrkarten vorliegen. Es ist aus Reisendensicht aber weder zumutbar noch nachvollziehbar, wenn trotz vorhandenem „Deutschlandticket“ für Anschlussstrecken zum IC- oder ICE-Zug zusätzlich eine durchgehende Fahrkarte gekauft werden soll, um im Verspätungsfall Anspruch auf Weiterbeförderung zu



haben. Hier ist die Rechtslage im Sinne der Fahrgäste anzupassen (Eisenbahn-Verkehrsordnung).

Die oben geforderten Regelungen sind kundenfreundlich, schützen vor „bösen Überraschungen“, dienen den mit der Einführung des „Deutschlandtickets“ verbundenen Zielen, sind für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des SPNV zumutbar, und setzen Anreize dafür, ausreichend Ressourcen einzusetzen, um den Betrieb möglichst zuverlässig durchzuführen.

Vor allem aber werden auch die Beschäftigten in den Zügen entlastet, wenn sie bei Unregelmäßigkeiten, die nicht vom Fahrgast zu verantworten sind, kundenfreundlich handeln können, anstatt von den Reisenden zurecht als unangemessen empfundene Regeln durchsetzen zu müssen.