



Länder-Plus Tickets

Das VCD-Tarifkonzept

Einfach, gut und preiswert unterwegs

Die ersten Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket zeigen: Das Angebot kommt an, die Menschen wollen Busse und Bahnen nutzen. Die große Nachfrage zeigt auch: Ein gewaltiges Fahrgastpotenzial wurde in den letzten Jahrzehnten verschenkt. Doch langfristig werden viele der neuen 9-Euro-Fahrgäste nur dann auf Bus und Bahn umsteigen, wenn Qualität und Angebot auf Dauer überzeugen.

Der VCD hat einen Ausweg aus dem Dschungel unübersichtlicher Fahrkartentarife, Tarifgrenzen unzähliger Verkehrsverbünde und Verwaltungsgrenzen entwickelt. Als Nachfolge zum 9-Euro-Ticket und ergänzend zu bestehenden Abo-Angeboten in den Verkehrsverbänden schlagen wir das folgende Abo-Modell vor:

Länder-PlusTickets als günstige Nahverkehrstickets mit großräumigen Geltungsbereichen

Mit Länder-PlusTickets gehören die meisten Verbund- und Tarifgrenzen künftig der Vergangenheit an. Als mindestens landesweit gültige Monats- und Jahresabos für den Nah- und Regionalverkehr sollen sie nicht nur in den Regionalzügen aller Eisenbahnunternehmen, sondern auch in allen Nahverkehrsbussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen im jeweiligen Ticketbereich gelten. Sie sollen sich in weiten Teilen an den Länder-Tickets der Bahnunternehmen und Verkehrsverbünde orientieren, die bereits heute für jedes Bundesland als Tagesticket erhältlich sind. Teilweise gelten die Länder-Tickets schon jetzt auf ausgewählten Strecken über Landesgrenzen hinweg, manche reichen ins benachbarte Ausland oder umfassen angrenzende Bundesländer komplett – diese Regelungen sollen beibehalten und um weitere pendlerfreundliche Lösungen für die Grenzregionen der Geltungsbereiche ergänzt werden.

Uns ist klar: Mobilitätsverflechtungen orientieren sich nicht überall an Verwaltungsgrenzen und auch das Länder-PlusTicket als erster Schritt kann Tarifgrenzen nicht generell aufheben. Die Geltungsbereiche sollen sich daher jeweils überlappen. Das heißt, jedes Länder-PlusTicket soll immer mindestens bis zum nächsten Mittelzentrum des

angrenzenden Geltungsbereiches gültig sein. Der Preis der Länder-PlusTickets sollte sich an dem der bestehenden klassischen Verbund-Abos orientieren und nicht wesentlich darüber liegen. Damit sie bezahlbar sind und das Angebot angenommen wird, schlägt der VCD einen Preis von 75 Euro im Monat bzw. 900 Euro im Jahr vor. Aktuell zahlen Abonent*innen nach Berechnungen des VCD im Schnitt rund 850 Euro im Jahr – in breiter Preisspanne für meist deutlich kleinere Geltungsbereiche. Auch wenn mit einem gewissen Anstieg von Fahrten über den heimischen Verkehrsverbund oder das Bundesland hinweg zu rechnen ist, sollte das Ticket aufkommensneutral umsetzbar sein. Wir gehen zudem davon aus, dass insgesamt mehr Abos verkauft werden.

Jobtickets haben sich vielerorts als günstiges Zeitkartenmodell für Arbeitnehmer*innen etabliert. Das Erfolgsmodell Jobticket soll mit den Länder-PlusTickets fortgeführt werden. Als Preis halten wir 60 Euro pro Monat bzw. 720 Euro im Jahr für ein LänderPlus-Jobticket für umsetzbar.



Der VCD schlägt folgende Geltungsbereiche der Länder-PlusTickets vor

- **Bayern-PlusTicket**
Bayern sowie der Landkreis Sonneberg in Thüringen, der Main-Tauber-Kreis und der Landkreis Ravensburg in Baden-Württemberg.
- **BaWü-PlusTicket**
Baden-Württemberg sowie die Bereiche der Verkehrsverbände bodo, DING, KVV und VRN in Bayern bzw. Hessen und Rheinland-Pfalz.
- **Mitte-West-PlusTicket**
Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland sowie die Bereiche der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB), des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) und die Bereiche des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) in Hessen und Baden-Württemberg.
- **NRW-PlusTicket**
Nordrhein-Westfalen, die kreisfreie Stadt und der Landkreis Osnabrück in Niedersachsen sowie die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald) und Neuwied in Rheinland-Pfalz.
- **Nord-West-PlusTicket**
Bremen, Hamburg und Niedersachsen, der Bereich des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) in Schleswig-Holstein, sowie die Kreise Minden-Lübbecke und Steinfurt in Nordrhein-Westfalen.
- **Nord-Ost-PlusTicket**
Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sowie die niedersächsischen Bereiche des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV).
- **Brandenburg-Berlin-PlusTicket**
Berlin und Brandenburg.
- **Mitteldeutschland-PlusTicket**
Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, die Stadt und der Landkreis Coburg in Bayern sowie die Landkreise Elbe-Elster und Oberspreewald-Lausitz in Brandenburg.
- **Deutschland-Ticket Regionalverkehr**
umfasst alle acht Regionen, deutschlandweite Gültigkeit in allen Nahverkehrszügen, Stadt-, Straßen- und U-Bahnen sowie Bussen.

Ermäßigte Länder-PlusTickets und kostenlose BahnCard 25

Um allen Menschen die Teilhabe am sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben zu ermöglichen, fordert der VCD, die Länder-PlusTickets auch als Sozialtickets anzubieten. Sie sollen unbürokratisch für alle Empfänger*innen einkommensgeprüfter Leistungen erhältlich sein. Dazu gehören Bezieher*innen von Arbeitslosengeld, Wohngeld oder von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz, die heute meist von Mobilitätsarmut betroffen sind.

Unter Berücksichtigung des ALG II-Warenkorbs für Mobilität sollte der Preis pro Monat bei 30 Euro liegen. So bleibt noch Geld für Fahrrad und (Fern-)Reisen übrig.

Die gleichen Konditionen sollten auch für Schüler*innen, Studierende und Azubis gelten.

Um Menschen mit geringem Einkommen und Jugendlichen vergünstigte Fahrten auch im Fernverkehr der Bahn zu ermöglichen, sollten Empfänger*innen einkommensgeprüfter Leistungen und Jugendliche bis einschließlich 17 Jahre eine anbieterunabhängige, bundesweit gültige BahnCard 25 kostenlos erhalten. Dafür müssen kein neues Ticketmodell und keine neue Bedarfsprüfung eingeführt werden.

Preisübersicht für das Länder-PlusTicket

	Regulärpreis	als Jobticket	ermäßigter Preis*	weiterer Geltungsbereich	Deutschland-Ticket Regionalverkehr
pro Monat	75 €	60 €	30 €	30 €	135 €
pro Jahr	900 €	720 €	360 €	360 €	1.620 €

* für Empfänger*innen einkommensgeprüfter Leistungen, für Schüler*innen, Azubis und Studierende

Finanzierung

- Die Ausgleichssummen für die Länder-PlusTickets müssen zwischen Bund, Ländern und Kommunen aufgeteilt werden. 75 Prozent der Ausgleichssumme sollen jeweils zur Hälfte durch Bund und Land übernommen werden und 25 Prozent durch die Kommunen, damit bundesweit eine einheitlich gute Finanzausstattung des Nahverkehrs gewährleistet ist.
- Ein attraktiver Ticketpreis erhöht die Nachfrage und schafft mehr Einnahmen.
- Kommunen sollen die Möglichkeit erhalten, eigene Nahverkehrsbeiträge zu erheben.
- Einnahmen von Kommunen aus einer intensiveren Parkraumbewirtschaftung sollen nach dem Vorbild Wiens in den ÖPNV fließen.
- Die Erstattung der Differenzbeträge zum ermäßigten Preis und zur kostenlosen BahnCard 25 soll zwischen Sozialministerium, Familienministerium, den Verbänden und den Bahnen geregelt werden.
- Durch den Abbau klimaschädlicher Subventionen, die bisher dem Auto- und dem Flugverkehr zugutekommen, werden Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs frei. Diese stärken den Bundeshaushalt und mittelbar auch die Kommunen.

Weitere Schritte für eine ökologische Mobilität – einfach und bezahlbar für alle

Frischer Wind für eine bewährte Karte – BahnCard-Vorteile ausbauen

Egal ob BahnCard 25, 50 oder 100: Alle BahnCard-Angebote sollten grundsätzlich als anbieterunabhängige Rabattkarten im gesamten öffentlichen Nah- und Fernverkehr genutzt werden können und einen Nachlass auf Ticketpreise gewähren: Im Fernverkehr je nach BahnCard 25, 50 oder 100 Prozent, im Nahverkehr 25 Prozent bei der BahnCard 25 oder 50, 100 Prozent bei der BahnCard 100.

Ein Ticket von Tür-zu-Tür für Nah- und Fernverkehr

Damit künftig die gesamte Reisekette so einfach wie möglich buchbar ist, fordern wir ein Ticket, das in den Zügen des Fernverkehrs wie in allen Nahverkehrsmitteln vom Start bis zum Ziel als sogenanntes Tür-zu-Tür-Ticket gilt. Schon heute ist mit dem Deutschlandtarif die Nutzung des regionalen Schienenverkehrs mit einem einzigen Ticket möglich. Egal, ob Sie mit der DB, Abellio oder dem Metronom unterwegs sind: Zwischen Zügen unterschiedlicher Verkehrsunternehmen können Sie umsteigen, ohne dass Sie ein weiteres Ticket kaufen müssen. Warum sollte das nicht auch beim Umstieg zwischen Fernverkehrszügen und allen weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere des Nahverkehrs mit Bussen, Straßen-, U- und Stadtbahnen und Sammeltaxen gelten? Und zwischen den Fernverkehrszügen verschiedener Unternehmen?

Anknüpfen lässt sich an das City-Ticket der Deutschen Bahn, das beim Fahrkartenkauf zum Sparpreis und zum Flexpreis im Fernverkehr inklusive ist und den Umstieg zwischen Fernverkehrszügen und dem Nahverkehr zumindest in 130 Städten erleichtert. Das ist allerdings nicht genug, denn selten endet die Reise in der Stadt, in der man aus dem Zug steigt. Ländliche Gebiete sind weiterhin nicht durch das City-Ticket abgedeckt – ebenso wenig wie Fahrten mit dem Bus oder dem Sammeltaxi, wenn sie über die Stadtgrenzen hinausgehen.

Damit Tür-zu-Tür-Tickets der neue Standard im öffentlichen Verkehr werden, braucht es eine verpflichtende gemeinsame Schnittstelle für Buchungs- und Bezahlvorgänge. Aktuell verwendete Apps der Buchungsportale von Verkehrsunternehmen oder anderen Mobilitätsanbietern könnten

dafür weiter genutzt werden. So können unabhängig vom Verkehrsmittel und -unternehmen Informationen abgerufen, Services bestellt und Tickets vertrieben werden. Einfach Reisezeit, Start- und Zielort in der App eingeben, buchen, einsteigen, losfahren. Damit würde das Ticketwarrn bei einer Reisekette mit verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln der Vergangenheit angehören. Parallel sollte es weiter möglich sein, Tickets an Schaltern mit Personal zu erwerben.

Jetzt ist die Zeit für grundlegende Reformen!

Der VCD sieht Bund, Länder, Kommunen und Verkehrsbetriebe in der Pflicht, das Möglichkeitsfenster zu nutzen, das sich durch das 9-Euro-Ticket geöffnet hat: Die im Koalitionsvertrag angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrswende muss jetzt dadurch vorangetrieben werden, dass bundesweit allen Menschen ein attraktives, barrierefreies, einfaches und bezahlbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt wird. Die regierenden Parteien sollen die Ideen des VCD als Anregung begreifen, um bundesweit bezahlbare und attraktive Ticketmodelle zu schaffen. Sie sollten zudem klare Angebots- und Qualitätsstandards wie die vom VCD geforderte bundesweite Mobilitätsgarantie definieren, um die Bevölkerung zu überzeugen und langfristig zum Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen zu bewegen. Bus- und Bahnfahren soll so einfach werden wie Autofahren.

Impressum

Verkehrsclub Deutschland e. V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin | www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Bastian Kettner | Fon 030/280351-36

bastian.kettner@vcd.org

Titelbild: Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe

© VCD e. V. / 7/2022