

Freie Fahrt für das Deutschlandticket

Infos und Tipps vom VCD NRW

Stand: 30.4.2023



Das Deutschlandticket (hier kurz D-Ticket) kommt nun wirklich. Es ist ein großer Schritt zu einem einfachen und günstigen ÖPNV, aber es bleiben noch Fragen offen und die Entwicklung ist nicht abgeschlossen - die notwendige Verbesserung des Angebots ist noch ganz offen. Die aktuellen Regeln zum Ticket sind nicht in allen Bundesländern und Verbänden gleich. Der VCD möchte einige Fragen beantworten, speziell für NRW, allerdings ohne Gewähr, in Zweifelsfällen bitte beim jeweiligen

Verkehrsbetrieb nachfragen. Wir werden diese Seite bei Bedarf aktualisieren.

Inhalt:

1. [Leistung](#)
2. [Allgemeine Bedingungen](#)
3. [Konkrete Bedingungen für Kauf und Kündigung](#)
4. [Zusatzregelungen für spezielle Gruppen und Leistungen](#)
5. [Tipps vom VCD allgemein](#)
6. [Erwerb von Zusatzleistungen](#)
7. [Thema Überfüllung und Verlässlichkeit](#)
8. [Fahrgastrechte](#)
9. [Was der VCD noch möchte](#)
10. [Links](#)
11. [Anhang](#)



1 Leistung

Das Ticket startet am 1.5.23 und soll dauerhaft als persönliches Abo angeboten werden, es ist nicht auf andere Personen übertragbar.

Das Ticket gilt bundesweit als „**Flatrate**“ im **gesamten Nahverkehr** in der 2. Klasse, also in Bussen, Straßen- und U-Bahnen, S-Bahnen,

Regionalbahnen (RB), Regionalexpress-Linien (RE) und sonstigen regulären Nahverkehrsprodukten. Es gilt nicht im Fernverkehr (IC, EC, ICE, Flixbus, Thalys,..). Immer noch offen ist die Gültigkeit auf den (wenigen) Fernverkehrs-Linien der DB, die auch als RE fahren (in NRW nur der IC/RE34 Dortmund – Siegen - Dillenburg). Die Liste der RE-Linien des Fernverkehrs (evtl. aber nur für einige Fahrten) findet sich in den Beförderungsbedingungen der DB (s. im Anhang zum Stand 28.4.23, bzw. aktuell PDF in <https://www.bahn.de/agb>, dort Anlage 2 zu Nr. 2.7.2 auf Seite 36). Das D-Ticket gilt auch nicht bei touristischen Museumsbahnen. Auf den Harzer Schmalspur-Bahnen z.B. wird es aber im regulären Betrieb anerkannt (außer auf der Brockenbahn).

Kinder bis 6 Jahren können frei mitgenommen werden, innerhalb NRW auch Hunde, weitere Mitnahmemöglichkeiten, etwa für ältere Kinder, sind leider bisher nicht vorgesehen.

Bei **Bedarfsverkehren** (Rufbus, Sammeltaxi, On-Demand-Verkehr, Bürgerbus) ist ein Zuschlag möglich. Ob diese Verkehre das D-Ticket anerkennen und welcher Zuschlag erhoben wird, ist nicht einheitlich und beim jeweiligen Unternehmen zu erfragen. Man muss ja dort ohnehin per App oder Telefon die Fahrt bestellen. Beim VRR wird es etwa auf die vorhandenen Regeln für Zeitkarten hinauslaufen, also einen Rabatt von 25% auf den km-basierten Sondertarif.

Fahrten über die **deutsche Grenze** sind mit dem D-Ticket möglich, wenn das Grenzgebiet bisher im Verbundtarif enthalten war, im Zweifelsfall beim Verbund informieren. Für NRW gilt: Das D-Ticket gilt insbesondere auch bis Venlo, Arnhem oder Enschede, ansonsten auch im regionalen kleinen Grenzverkehr. In anderen Bundesländern gilt es z.B. in Zügen nach Luxemburg (dort ist der Nahverkehr ohnehin kostenlos) oder von Freilassing nach Salzburg, außerdem in einige kleinere Grenzorte. Alle Geltungsbereiche außerhalb Deutschlands sind für den Schienenverkehr in einer Liste zu finden: s. im Anhang oder (Stand 30.4.23) https://deutschlandtarifverbund.de/wp-content/uploads/2023/03/20230324_TB-D-Ticket_DTVG.pdf. Daneben gibt es auch Busverbindungen über Grenzen, die regional zu erfragen sind.



2 Allgemeine Bedingungen

Das Deutschlandticket gibt es im persönlichen **Abo mit monatlicher Zahlung** (49 Euro) und mit monatlicher Kündigung.

Auf Wunsch des Bundesministeriums ist es nur **digital** verfügbar, also auf dem Smartphone als App oder, wer das nicht will, als Chipkarte. Ein Check-in bei Fahrtbeginn oder ein Tracking des Fahrtverlaufs gibt es nicht, die digitale Form ist nur für die Kontrolle der Gültigkeit

relevant. Für eine Übergangszeit sind auch die alten Chipkarten (teilw. mit Aufkleber) bzw. (monatsweise) Papiertickets mit QR-Code zugelassen. Die Bestellung des Tickets ist natürlich auch in späteren Monaten möglich, das D-Ticket kann nicht „ausverkauft“ sein wie Sonderangebote.

Wer bisher kein ÖPNV-Abo hatte, kann das Ticket online (direkt per App, im Online-Shop oder per Mail) oder per Post oder in Kundenzentren erwerben, je nach den Optionen des Unternehmens und mit bestimmten Fristen (s.u.), wegen der digitalen Form aber eigentlich nicht an Automaten.

Man kann auch ein Ticket für jemand anderes kaufen, Inhaber und Zahlende müssen nicht identisch sein, das ist etwa für Jugendliche wichtig. Und natürlich muss der Kaufende bzw. Nutzende auch nicht Deutsche(r) sein, man braucht aber i.d.R. für ein Abo ein Girokonto in der EU.

Bisherige Abonnenten müssen sich entscheiden. Einige Verkehrsunternehmen stellen das Abo automatisch um, sofern das D-Ticket günstiger ist, so dass sich nur diejenigen melden müssen bzw. mussten, die ihr bisheriges Ticket behalten wollen. (Hinweise zu dieser Entscheidung s.u. Tipps). Wer das versäumt hat, wird im nächsten Monat auch wieder zurückwechseln können. Bei anderen Verbänden muss die Umstellung auf das D-Ticket aktiv bestellt werden. Vorgegebene Fristen sind zu beachten, insbesondere Kündigungsfristen bei einem Wechsel des Anbieters. Der Wechsel zum D-Ticket ist aber auch noch in Folgemonaten möglich, wenn man den Termin versäumt hat. Die Bahncard 100 umfasst jetzt den gesamten Nahverkehr wie das D-Ticket.

Standardmäßig ist die Frist für **Bestellung und Kündigung** der 10. des Vormonats, einige Unternehmen bieten aber auch spätere Termine an, insbes. bei der App-Version ohne Versandzeit.

3 Konkrete Bedingungen für Kauf und Kündigung

Die konkreten Kaufoptionen und -konditionen sind wie gesagt von Verbund zu Verbund und Verkehrsbetrieb zu Verkehrsbetrieb sehr unterschiedlich, besonders jetzt in der Startphase. Wir sind nicht in der Lage, dazu den vollen Überblick zu behalten und weiterzugeben. Da muss man sich beim eigenen Verkehrsbetrieb über die Details informieren bzw., falls dieses die gewünschten Optionen nicht bietet, einen anderen Anbieter suchen.

Voraussetzung für einen Abo-Abschluss sind ein **(EU-)Girokonto** und i.d.R. eine negative **Schufa-Auskunft**. Wer damit Probleme hat, kann jemand anders bitten, das Abo für einen selbst abzuschließen und privat abzurechnen. Es gibt auch einige Anbieter, die auf eine Schufa-Abfrage verzichten, etwa die BVG (www.bvg.de) in Berlin oder Transdev (www.deutschlandticket.de, hier nur als App und mit vorheriger Abbuchung per Lastschrift). In DB-Reisezentren kann das D-Ticket (i.d.R. nur als App zu beziehen) wohl direkt bar bezahlt werden, allerdings für ein ganzes Jahr.

Die **Bestell- und Kündigungsfristen** sind real nicht einheitlich geregelt. Tarifstandard ist eine Frist zum 10. des Vormonats, es gibt aber auch z.B. den 15. oder 20. als Termin bei einigen Unternehmen. Die App kann häufig kurzfristig freigeschaltet werden, Chipkarten können in einigen Kundencentern auch direkt ausgestellt werden, ansonsten werden sie zugeschickt, was mit Bearbeitung und Postweg länger dauert. Man kann natürlich auch erst in späteren Monaten einsteigen.

Allerdings bieten nicht alle Verkehrsunternehmen **Chipkarten** an, wenn diese bisher im regionalen Verbund nicht verwendet wurden. Wenn man eine Chipkarte haben will, muss man in diesem Fall den Anbieter wechseln. Die DB setzt fast nur auf die Smartphone-Lösung. Einige Unternehmen bieten vorläufig noch Online-Tickets zum Selbstausdrucken auf Papier (mit QR-Code) an. (Allg. Infoseiten zu Kaufoptionen s. Abschnitt Links)

Bei den Kündigungsfristen gibt es ebenfalls Unterschiede. Neben dem 10. des Vormonats als Standard gibt es auch Anbieter, die eine spätere Kündigung innerhalb von 1-2 Tagen vor Vertragsende annehmen wollen oder eine Pausierfunktion für einen oder mehrere Monate anbieten, so dass das Abo später beim gleichen Anbieter wieder aufgenommen werden kann,

ohne den ganzen Bestell- und Prüfprozess von vorne beginnen zu müssen. Natürlich sind die Kündigungsfristen des bisherigen Abos wichtig, wenn man den Anbieter wechselt. Der Wechsel ins D-Ticket beim bisherigen Anbieter ist einfacher.

Einige Unternehmen bzw. Verbünde bieten Rabatte oder **Zusatzleistungen**, wenn das Ticket bei Ihnen bestellt wird. Im VRS sind z.B. bei der Chipkarte Freiminuten beim regionalen Car- und Bike-Sharing enthalten (bei der App aus technischen Gründen noch nicht). Einige, aber nicht vollständige Besonderheiten und v.a. Zusatzleistungen und besondere Fristen einzelner Verkäufer nennt die Seite <https://www.deutschlandticket-rabatte.de/>

4 Zusatzregelungen für spezielle Gruppen und Leistungen

Für D-Tickets als **Jobtickets** ist ein Rabatt möglich: Wenn der Arbeitgeber mindestens 25% des Preises übernimmt, werden 5% des Preises erlassen. In den Betrieben ist häufig keine monatliche Kündigung möglich. Problematisch sind allerdings Job- bzw. Firmentickets ohne einen so hohen Arbeitgeberbeitrag bzw. mit höherem Rabatt, etwa bei Abnahme für alle Mitarbeitende (JobTicket VRS, Firmenticket (100%-Modell) VRR, Jobticket Westfalentarif). Hier ist unklar, wie es weitergeht. Es wäre schade, wenn diese Solidarmodelle verschwinden würden. Im VRR sollen D-Tickets auf die Mindestabnahmemengen angerechnet werden. Ein neues bundeseinheitliches Solidarmodell soll bis zum 1.1.24 entwickelt werden.

Für **Semestertickets** gibt es eine vorläufige Sonderregelung in NRW: Studierende können individuell das Semesterticket auf das D-Ticket upgraden, also die Gültigkeit von NRW auf Deutschland erweitern, indem sie den Differenzbetrag zu 49€ zahlen (im VRR aktuell 12,33€) Das Ticket kann wie andere Tickets mobil (unter dem jeweiligen Verbundtarif) bezogen werden, vorübergehend wird dort nicht geprüft, ob man eingeschrieben ist, aber das Ticket ist nur mit Semesterticket gültig. Zusatzleistungen wie Fahrradmitnahme gelten weiter nur in NRW. Damit müssen Studierende für das D-Ticket nicht doppelt zahlen, haben aber auch keinen Preisvorteil. Ein günstigeres Solidarmodell (alle zahlen wie heute einen reduzierten Beitrag) soll es ab 2024 geben, das ist möglicherweise zu spät für den Erhalt der Semesterticket-Vereinbarungen.

Die Bundesländer haben unterschiedliche weitere Zusatzregeln geschaffen, weil bundesweite Regelungen bisher nicht zustande kamen. **Für NRW** gilt:

1.Klasse-Zuschlag: Ab 1.7. soll es voraussichtlich ein landesweit gültiges Zusatzabo für allerdings 69€ / Monat geben, ab 1.5. neu im VRR ein pauschaler Monats-Aufpreis für 46€.

Fahrradmitnahme: Ab 1.7. soll es voraussichtlich ein landesweit gültiges Zusatzabo für 39€ / Monat geben, ab 1.5. neu im VRR ein Fahrrad-Monatsticket für 29€.

Hunde fahren innerhalb NRW generell frei.

Im **eTarif** „eezy“ in NRW wird der Monatspreis bei 49€ gedeckelt.

In den Verbänden gibt es auch weitere regionale Angebote, s.u.

Sozialtarif: An einer landesweiten Lösung wird gearbeitet, es gibt noch keine konkreten Preise und Regeln. Eine Einführung ist für den Herbst 23 geplant.

Schülertarif: eine Lösung auf Basis des D-Tickets soll es möglichst ab 1.8.23 geben. Auch für Auszubildende soll es eine günstigere Variante geben.



5 Tipps vom VCD - allgemein

Das D-Ticket ist **persönlich**, es muss also immer der Personalausweis oder ein anderer amtlicher Lichtbildausweis mitgeführt werden, um die Identität nachzuweisen. Und bei der Smartphone-Variante darf natürlich der Akku nicht leer sein. Ein Netzempfang ist auf der Fahrt nicht nötig.

Für **Ausflüge**: mit RE-Linien, die mit dem D-Ticket nutzbar sind, kommt man aus NRW ziemlich weit, z.B. von Düsseldorf ohne Umsteigen bis Arnhem, Venlo, Koblenz, Kassel, Osnabrück (sofern es nicht gerade Sperrungen wegen Baustellen gibt). Bis Hannover, Braunschweig, Emden, Oldenburg, Bremen, Trier oder Mainz muss man einmal umsteigen. (Allerdings geht das nicht unbedingt stündlich und auch nicht immer mit komfortablen Umstiegszeiten.) Fernfahrten mit dem Nahverkehr bis etwa Berlin, Konstanz oder München sind von NRW aus eher etwas für Bahn-Freaks und Abenteurer, es erfordert jedenfalls einige Geduld und Toleranz für Verspätungen beim Umsteigen. Wenn der Nahverkehr so günstig ist, könnte in diesem Fall aber mal ein ICE-Ticket drin sein.

Wenn man in abgelegene(n) Regionen reist und noch eine Übergangsregelung für die Verwendung alter Chipkarten gilt, kann es vielleicht sinnvoll sein, das entsprechende Schreiben des Verkehrsbetriebs mitzunehmen, um Diskussionen abzukürzen.

Wann lohnt sich der **Umstieg** preislich? Im überörtlichen Bereich (höhere Preisstufen) lohnt sich das D-Ticket fast immer, die Preise werden dort i.d.R. drastisch gesenkt. Ausnahmen sind Tickets mit pauschaler verbundweiter Gültigkeit wie z.B. im VRR Barenticket, YoungTicket Plus, Schokoticket. Innerhalb einer Stadt kann das lokale Abo preiswerter sein. Das D-Ticket bietet im Vergleich mit einem Verbundabo keine Zusatzleistungen wie Personen- und Fahrradmitnahme, Übertragbarkeit auf andere Personen oder (im VRR beim Barenticket) 1.-Klasse-Nutzung. Die Frage ist, ob man diese Leistungen wirklich häufig braucht und ob nicht die landes- und bundesweite Gültigkeit mehr wert ist. Außerdem werden entsprechende Zusatztickets nach und nach angeboten. (Die Verkehrsunternehmen sagen, 95% der angeschriebenen Abokund(inn)en wollen aufs D-Ticket umsteigen.) Zu der Preis-Frage im Folgenden ein paar Vergleichs-Zahlen.

6 Erwerb von Zusatzleistungen zum Deutschland-Ticket in NRW

Eine einzelne Fahrt über die **Tarifgrenze** hinaus kostet für bisherige Zeitkarteninhaber heute z.B. im VRR 3,80€, innerhalb von NRW 7,20€ (EinfachWeiterTicket), ein freizügiges SchönerTagTicket NRW (Single) 31,90€ (!), wobei diese Preise noch an das neue Tarifniveau angepasst werden dürften. Statt der Personenmitnahme empfehlen wir für ein Paar ein zweites günstiges D-Ticket, da beide häufig zusammen kaum teuer sind als früher eines. Die Kindermitnahme beim Verbundabo könnte allerdings ein Grund sein, nicht aufs D-Ticket umzusteigen.

Die **Fahrradmitnahme** kostet mit einem FahrradTagesTicket in NRW nur 5,10€ pro Tag, die bundesweite Fahrradtageskarte Nahverkehr kostet nur 6€ (Fernverkehr 9€). Es gibt in Deutschland auch Regionen, in denen die Fahrradmitnahme ohnehin kostenlos ist (u.a. in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Thüringen – unter bestimmten Bedingungen). Innerhalb des VRR kostet das Fahrradtagesticket 3,80€, in Westfalen 3€, im VRS gibt es nur Einzelfahrten (3,20€). Gelegentliche Fahrradmitnahme sollte bei den günstigen Preisen der Zusatztickets also kein Argument gegen das D-Ticket sein. Monatskarten für die Fahrradmitnahme

gibt es auch, die kosten im VRS bisher 42,20€, in Westfalen 25,40€, im VRR als neues Fahrrad-Aboticket 29€ / Monat, eine NRW-Lösung für 39€ ist in Vorbereitung.

Der Zuschlag für die **1. Klasse** beträgt für eine Fahrt 3,60€ in Westfalen, 3,80€ im VRR, im VRS ist es abhängig von der Preisstufe. Monatskarten gibt es auch, im VRR etwa das neue 1.Kl.-Aboticket für pauschal 46€ /Mon., eine NRW-Lösung zum D-Ticket ist in Vorbereitung. Für Barenticket-Abonnenten im VRR ist die Frage, wie häufig sie wirklich die 1. Klasse bei Bahnfahrten nutzen (müssen) und ob nicht auch hier die bundesweite Gültigkeit des D-Ticket der größere Vorteil ist.

7 Thema Überfüllung und Verlässlichkeit

Leider muss im Bahn- und Busverkehr mit Problemen der **Verlässlichkeit** gerechnet werden: Zugausfälle, Personalmangel, Baustellen, Ersatzverkehre (ohne Fahrradmitnahme) sind nicht selten. Ein Blick auf die aktuelle Verspätungs- und Ausfall-Lage ist zu empfehlen.

Für NRW sind die Meldungen zu allgemeinen Ausfällen und Sperrungen im Bahnverkehr in zuginfo.nrw gebündelt. Darüber hinaus bieten die Verbünde und die DB entsprechende Seiten, s. die Links am Ende dieses Beitrags. Auch in der Fahrplanauskunft und auf elektronischen Anzeigen auf dem Bahnsteig sollten nicht nur die Fahrplanzeit, sondern auch die aktuelle Abfahrtszeit und ggfs. Ausfälle angegeben sein. Ganz verlassen auf eine rechtzeitige Information kann man sich erfahrungsgemäß aber nicht.

Mit mehr Fahrgästen ist auf den regionalen Hauptachsen zu rechnen, wobei diese z.T. jetzt schon stark belegt sind. Der Verband der Verkehrsunternehmen rechnet bundesweit mit bis zu 6 Mio. neuen Abokund(inn)en zu den bisherigen ca. 10 Mio., darunter aber viele, die bisher einzelne Tickets genutzt haben und für sich jetzt ein Abo lohnt. Es geht beim D-Ticket eher um günstigen Alltagsverkehr als um Ausflugs-Schnäppchen, wobei gerade auf längeren Strecken die Preisvorteile am größten sind.

Mit starker **Überfüllung** ist eher auf touristisch interessanten Strecken zu bestimmten Zeiten zu rechnen, im „Alltagsnetz“ sind aber auch Fahrgaststeigerungen zu erwarten. Es lohnt sich, vor allem wenn man häufiger fährt, zu überlegen, wie man räumlich oder zeitlich besonders vollen Bahnen und Bussen aus dem Weg gehen kann: nicht gerade zu Schulanfang oder -ende an Schulen vorbeifahren, bei längeren Zügen eher ganz vorne oder ganz hinten einsteigen, weniger bekannte Linien nutzen, die vielleicht etwas länger unterwegs sind, aber mehr Platz bieten u.a.m. Bei Ausflügen gibt es auch Geheimtipps für Ziele, die nicht so überlaufen sind.

Tipp: In der Fahrplanauskunft des VRR (www.vrr.de) wird für viele Eisenbahnlinien (RE, S) im Rhein-Ruhr-Raum sogar die **erwartete Auslastung** der jeweiligen Fahrt angezeigt (im VRS und bei der DB ist das im Nahverkehr nicht der Fall, vgl. Links im Anhang). Das ist natürlich nur ein Prognosewert auf Basis von Vergangenheitsdaten, die tatsächliche aktuelle Auslastung hängt u.a. von akuten Störungen (z.B. ausgefallene Züge vorher), Wetter, Veranstaltungen etc. ab. Die Veränderungen durch die Einführung des D-Tickets können auch erst später berücksichtigt werden. Aber auch die heutige Auslastung gibt wertvolle Hinweise, ob man sich, wenn möglich, nach zeitlichen oder räumlichen Alternativen umschauchen sollte, um entspannter zu reisen.

8 Fahrgastrechte

Fahrgastrechte regeln vor allem Ersatzleistungen und Erstattungen bei Verspätungen und Ausfällen. Das Recht ist für die Eisenbahn (RE, S-Bahn, RB, auch außerhalb der DB) und den allgemeinen ÖPNV (von U-Bahn bis Rufbus) unterschiedlich. (Folgende Angaben ohne Gewähr)

Bei der **Eisenbahn** gibt es auch für Fahrten mit dem D-Ticket die Möglichkeit, bei erwarteten Verspätungen über 20 Min. Züge außerhalb der Zugbindung bzw. IC/ICE-Züge zu nutzen, die Fahrkarte für IC/ICE muss aber zuerst selbst bezahlt und kann dann erstattet werden. Bei Verspätungen am Zielort (also einschl. Anschlüssen) über 60 Min. besteht beim D-Ticket (wie bei anderen Zeitkarten) der Anspruch auf eine Erstattung in Höhe von (nur) 1,50€ pro Fahrt, wobei erst ab 4€ tatsächlich erstattet wird, d.h. mind. 3 Fälle gesammelt werden müssen. Es lohnt sich also kaum. Beim Ausfall der letzten Verbindung des Tages bzw. Fahrten in der Nacht können unter bestimmten Bedingungen auch Taxikosten u.ä. erstattet werden. Bei der Bahn ist übrigens keine Verspätungsbescheinigung nötig, da alle Verspätungen und Ausfälle elektronisch erfasst werden, sie kann aber das Verfahren erleichtern. Die Reise muss allerdings durch eine durchgehende Fahrkarte nachgewiesen werden (beim Handyticket mit dem PDF aus der Auftragsbestätigung).

Für den **ÖPNV** gibt es keine bundesweiten Regelungen für Fahrgastrechte. Für das Land NRW gilt die Mobilitätsgarantie: Wenn sich Bus oder Bahn um 20 Minuten oder mehr an der Abfahrtshaltestelle verspäten (nicht an Zielort!), kann man alternativ mit einem Fernverkehrszug, einem Taxi, einem taxiähnlichen Fahrdienstleister oder einem Sharing-System (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing, On-Demand-Verkehr) fahren. Die Kosten dafür werden erstattet, beim Fernverkehrszug komplett, beim Taxi, beim Fahrdienst sowie beim Sharing-Angebot tagsüber bis zu 30 Euro pro Person und in den Abend- und Nachtstunden (20 bis 4.59 Uhr) bis zu 60 Euro.

Hier können nur einige Grundregeln genannt werden, für weitere Informationen, insbesondere zu den genauen Bedingungen und zum konkreten Erstattungsverfahren, siehe für die Bahn <https://www.bahn.de/service/buchung/fahrgastrechte> und für NRW <https://www.mobil.nrw/fahren/mobigarantie.html>

Ein Grundproblem ist, dass es bisher bei der Bahn keine Möglichkeit gibt, bei Reisen mit Fern- und Nahverkehrsabschnitten eine für die Wahrnehmung von Fahrgastrechten notwendige durchgehende Reisekette auf dem Ticket einzutragen, bei denen das D-Ticket angerechnet wird, also der Preis nur für die Fernverkehrs-Abschnitte berechnet wird.

Aktuell gibt es die Absicht des Bundes, die Fahrgastrechte einzuschränken, indem bei Verspätungen über 20 Min. für Tickets mit „erheblich ermäßigtem Beförderungsentgelt“ wie dem D-Ticket die Option wegfallen soll, einen IC/ICE ersatzweise zu nutzen und sich die Kosten dafür erstatten zu lassen. Damit will die Bahn den Fernverkehr vor zu großem Andrang im Störfall schützen. Außerdem ist auch die Europäische Fahrgastrechte-Verordnung in der Diskussion.



9 Was der VCD noch möchte

Der VCD begrüßt das Deutschlandticket und will in dieser schwierigen Startphase keine großen Änderungen anmahnen, erwartet aber eine spätere Weiterentwicklung. Es gibt aber einige tarifliche

Problempunkte, die möglichst kurzfristig verbessert werden sollten:

- Freie Mitnahme von Kindern bis 14 Jahren, um etwas Familienfreundlichkeit zu zeigen;
- Bundesweite Lösung einiger Probleme: IC-Verbindungen mit RE-Funktion einbeziehen, Angebote für Menschen ohne Konto bzw. mit negativer Schufa.
- Die schnelle Entwicklung bundeseinheitlicher Lösungen für andere JobTicket-Modelle (z.B. Verträge für alle Beschäftigte), solidarische Semestertickets, Sozial- und Ausbildungstarife.

Finanziell ist für den ÖPNV leider auch noch nicht alles klar: die Aufteilung der Einnahmen ab 2024 muss noch entwickelt werden, für 2023 gilt der Ausgleich von entgangenen Einnahmen über ein Rettungsschirm-Verfahren (wie bei Corona). D.h. die Verkehrsunternehmen wissen vor allem für 2024 nicht, wieviel Geld sie in der Kasse haben werden. Außerdem will sich der Bund an möglichen Mehrausgaben über die vereinbarten 3 Mrd.€ hinaus nicht beteiligen, das Risiko liegt also bei Ländern und Aufgabenträgern. Und am Ende sind die Fahrgäste betroffen, wenn das Angebot nicht besser wird oder aus Finanzgründen sogar reduziert wird. Hier muss also der Bund mehr tun, um Verkehrs- und Klimaziele zu erreichen.

Über das Ticketthema hinaus muss folgendes realisiert werden:

- **Mehr Geld** vom Bund auch für den Ausbau des ÖPNV, damit **Angebotsverbesserungen und Investitionen** bezahlt werden können. Denn das D-Ticket hat die Mittel für die ÖPNV-Verbesserung reduziert, da die für den ÖPNV zuständigen Bundesländer die Mindereinnahmen zur Hälfte ausgleichen müssen, und hinzu kommen erhebliche Preissteigerungen für Personal, Energie, Bauen. Es besteht die Gefahr, dass in einigen Regionen das Verkehrsangebot sogar eingeschränkt werden muss statt es auszuweiten.
- **Mehr Plätze** in Zügen sowie ein zusätzliches **Schnellbusnetz**, damit auch ländliche Regionen mehr vom Deutschland-Ticket haben.
- Mehr **Verlässlichkeit** durch wirksame Strategien für mehr Personal, zuverlässigere Technik, robustes Schienennetz, fahrgastfreundliches Störungs- und Baustellen-Management etc..

Wir hoffen, dass die wachsende Zahl der Fahrgäste die Politik zu Verbesserungen drängt und dass viele den VCD als Fahrgastverband bei diesen Forderungen kräftig unterstützen.

10 Links:

Regeln zum Deutschland-Ticket:

Die formalen bundesweiten Bestimmungen:

allgemeiner Tarif: <https://deutschlandtarifverbund.de/tarifbedingungen/>

dort gegen Ende der Seite die „Tarifbestimmungen für das Deutschland-Ticket inkl. SPNV-Geltungsbereiche“ als PDF (Achtung: der Deutschlandtarif ist nicht dasselbe wie das D-Ticket!)

Außerdem: „Beförderungsbedingungen für den Personenverkehr“ der DB in:

<https://www.bahn.de/agb> (u.a. mit RE-Verkehren durch Fernverkehr in Anl.2 zu Nr. 2.7.2 auf S. 36)

Die angekündigten Besonderheiten für NRW: <https://www.land.nrw/pressemitteilung/minister-krischer-nordrhein-westfalen-ist-startklar-fuer-das-deutschlandticket>

Die konkreten Informationen zum Deutschland-Ticket der Verbände in NRW:

NRW: <https://www.mobil.nrw/deutschlandticket.html>

VRR: <https://www.vrr.de/de/tickets-tarife/deutschlandticket/>

VRS: <https://www.vrs.de/tickets/deutschlandticket>

Westfalen: <https://www.westfalentarif.de/news/deutschlandticket>

AVV: <https://avv.de/de/aktuelles/deutschlandticket>

.. und der DB: <https://www.bahn.de/faq/pk/angebot/regionale-angebote/deutschland-ticket>

Weitere Infos zu Kaufoptionen (nicht nur Deutschlandticket)

VRR: <https://www.vrr.de/de/tickets-tarife/tickets-und-fahrkarten-kaufen/>

VRS: <https://www.vrs.de/tickets/ticketkauf/ticketvertrieb>

Westfalen: <https://www.westfalentarif.de/tickets-abonnements/ticketkauf>

Infos zu Zusatzleistungen und Sonderregeln bundesweit:

<https://www.deutschlandticket-rabatte.de/>

<https://www.vcd.org/artikel/faq-deutschlandticket>

Fahrgastrechte:

Bahn: <https://www.bahn.de/service/buchung/fahrgastrechte>

ÖPNV in NRW: <https://www.mobil.nrw/fahren/mobigarantie.html>

Reiseauskunft:

Fahrplanauskunft (mit Verspätungsinformation und erwarteter Auslastung für viele Bahnlinien im VRR):

<https://www.vrr.de>

Weitere Auskunftssysteme im Web (mit Verspätungsinformation):

DB: <https://reiseauskunft.bahn.de> (auch inkl. örtlichem Bus- und Straßenbahnverkehr)

NRW: <https://www.mobil.nrw/fahrplanauskunft.html>

.. und die Seiten des örtlichen Verkehrsbetriebs

Auskunftssysteme in mobilen Apps (mit Verspätungsinformation): mobil.nrw (inkl. Auslastung), DB-Navigator, VRR, VRS,.. sowie örtliche Seiten (z.B. für On-Demand-Verkehr)

Informationen zu Ausfällen und Sperrungen (im Web):

Infos über Störungen und Sperrungen im Bahn-Nahverkehr NRW: <https://www.zuginfo.nrw/>

Infoseiten der DB – aktuelle Störungen bundesweit (nach Bundesland und Strecken filterbar):

<https://www.bahn.de/service/fahrplaene/aktuell>

Infoseiten der DB – baustellenbedingte Fahrplanänderungen (Bundesland oder Strecke auswählbar): <https://bauinfos.deutschebahn.com/>

Link zu dieser Info-Seite des VCD: <https://nrw.vcd.org/startseite/detail/freie-fahrt-fuer-das-deutschlandticket-infos-und-tipps>

Anhang (ohne Gewähr für Aktualität)**Nahverkehrsstrecken, die (teilweise) vom DB-Fernverkehr betrieben werden und auf denen das Deutschland-Ticket evtl. nicht gilt:**

Quelle: <https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:6c7a43a2-4038-4ca3-9f1d-1d3ca1fce115/Bef%C3%B6rderungsbedingungen%20der%20DB%20AG%20-%20Stand%2028.04.2023.pdf>, dort Anlage 2 zu Nr. 2.7.2 auf Seite 36

Bundesland	zugelassene Strecken
Berlin / Brandenburg	ICE- sowie IC-/EC-Züge: zwischen Berlin und Prenzlau IC-/EC-Züge: zwischen Berlin und Cottbus zwischen Berlin und Potsdam Hbf IC-Züge sowie RJ 256/257: zwischen Berlin Hbf und Elsterwerda
Baden-Württemberg	IC-/EC-Züge: zwischen Stuttgart Hbf - Singen(Hohentwiel) - Konstanz Hbf
Mecklenburg-Vorpommern	ICE- und IC-/EC-Züge: zwischen Rostock Hbf und Stralsund Hbf
Niedersachsen / Bremen	IC-/EC-Züge: zwischen Norddeich Mole und Bremen zwischen Norddeich Mole und Leer zwischen Norddeich Mole und Emden Außenhafen
Thüringen	IC-/EC-Züge: zwischen Erfurt und Gera
Hessen / Nordrhein-Westfalen	IC-/EC-Züge: zwischen Dillenburg und Iserlohn-Letmathe und Dortmund (ausgenommen IC 2221, IC 2227, IC 2228, IC 2321 und IC 2322)
Schleswig-Holstein	IC 2075: zwischen Westerland (Sylt) - Niebüll, nur für Inhaber einer Streckenzeitkarte des Schleswig-Holstein-Tarifs werktags außer samstags.
Sachsen	IC-/EC-Züge: zwischen Chemnitz und Dresden zwischen Dresden und Riesa nur für Inhaber einer Streckenzeitkarte des Verkehrsverbundes Oberelbe

Geltungsbereich des Deutschland-Tickets für den Schienenverkehr außerhalb Deutschlands

Quelle: https://deutschlandtarifverbund.de/wp-content/uploads/2023/03/20230324_TB-D-Ticket_DTVG.pdf, darin Anlage 1, Nr. 2

2. Das Deutschland-Ticket zur Fahrt in der 2. Wagenklasse auf den Strecken und in den Zügen der folgenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) auf Strecken außerhalb Deutschlands

Dänemark

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Neg Niebüll GmbH Norddeutsche Eisenbahngesellschaft NEG	Süderlügdam - Tønder	Nahverkehrszüge

Frankreich

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Berg(Pfalz) - Lauterbourg Schweighofen - Wissembourg	Nahverkehrszüge
Vlxx GmbH vlxx	Schweighofen - Wissembourg	Nahverkehrszüge

Niederlande

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
eurobahn (eurobahn Keolis Deutschland GmbH & Co.KG)	Kaldenkirchen - <i>Venlo</i> Bad Bentheim - <i>Hengelo</i>	Nahverkehrszüge
DB Regio AG	Gronau(Westf) - <i>Enschede</i>	Nahverkehrszüge
VIAS GmbH VIA	Emmerich - <i>Arnhem</i>	Nahverkehrszüge

Österreich

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Pfronten-Steinach - <i>Vils - Reutte (Tirol) - Ehrwald - Griesen</i> („Außerfernbahn“, nur im Verkehr von und nach Deutschland, nicht im innerösterreichischen Binnenverkehr)	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH SOB (Südostbayernbahn)	Freilassing - <i>Salzburg Hbf</i>	Nahverkehrszüge
Österreichische Bundesbahnen ÖBB	Freilassing - <i>Salzburg Hbf</i>	Nahverkehrszüge
Bayerische Regiobahn GmbH BRB	Freilassing - <i>Salzburg Hbf</i>	Nahverkehrszüge
	Kiefersfelden - <i>Kufstein</i>	

Polen

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Ahlbeck Grenze - <i>Świnoujście Centrum</i>	Nahverkehrszüge
Die Länderbahn GmbH DLB (trilex)	Görlitz - <i>Zgorzelec</i>	Nahverkehrszüge
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG	Hirschfelde - <i>Krzewina</i> <i>Zgorzelecka - Hagenwerder</i>	Nahverkehrszüge

Schweiz

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
-------------	----------	----------------

27

SBB Deutschland GmbH	Zell im Wiesental - Lörrach - Basel SBB	Nahverkehrszüge
DB Regio AG	Weil am Rhein - Basel Bad. Bf	Nahverkehrszüge
	Erzingen (Baden) - Trasadingen - Schaffhausen - Thayngen - Bietingen	
SBB AG	Jestetten - Lottstetten - Schaffhausen	Nahverkehrszüge
Thurbo AG	Jestetten - Lottstetten - Schaffhausen	Nahverkehrszüge

Tschechien

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Die Länderbahn GmbH DLB (trilex)	Zittau - Hradek nad Nisou	Nahverkehrszüge
	Bärenstein - Vejprty	
	Seifhennersdorf - Varnsdorf - Zittau	