

Vom Deutschlandticket zum Deutschlandtarif



Der „Bierdeckel-Tarif“:

Weiterentwicklung der deutschen Tariflandschaft
des öffentlichen Verkehrs
mit der Perspektive einer Fahrkarte für innerdeutsche Reisen

www.pro-bahn.de/einfachtarif

Fahrgastverband PRO BAHN

April 2024

Wolfgang Brauer, Jörg Bruchertseifer, Prof. Dr. Lukas Iffländer,
Hans Joachim Janßen, Hans-Uwe Kollé, Karl-Peter Naumann, Detlef Neuß

1.	Vorwort	03
2.	Vision: Der „Bierdeckel-Tarif“	04
3.	Fahrgastübersicht	06
4.	Randbedingungen	08
5.	Tarifliche Grundprinzipien	08
5.1	Allgemeines	08
5.2	Streckenbezogene Aneinanderreihung von Fahrkarten	08
5.3	Zeitliche Gültigkeit der Fahrkarten	09
5.4	Räumlicher Geltungsbereich der Fahrkarten	10
5.5	Kinder	12
5.6	Rentner und Pensionäre	12
5.7	Weitere Fahrkarten	12
6.	Der Tarif auf dem Bierdeckel	14
6.1	Deutschlandticket – Abonnement.	14
6.2	Das „Bierdeckel-Tarifkonzept“	14
6.3	Check-In / Be-Out (CiBo) App	16
7.	Schlussbetrachtung	16

Titelbild: AdobeStock / hkama und Pixabay

1. Vorwort

Das Deutschlandticket ist einfach und ein attraktives Angebot – meinen viele Politiker. Damit seien die Tarifschwierigkeiten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weitgehend gelöst. Probleme bereitet dann nur noch die Finanzierung. So einfach ist es leider nicht. Die Bedürfnisse und Wünsche der Fahrgäste unterscheiden sich schon. So zum Beispiel wollen Familien zusammenfahren, andere schätzen den Komfort der 1. Klasse, auch gibt es Fahrgäste, die nur ein oder zweimal im Monat fahren, usw.

Das heißt nicht, dass wir im deutschen Öffentlichen Personennahverkehr weiterhin hunderte Tarife und Tarifbedingungen benötigen, die es heute neben dem Deutschlandticket noch gibt. Der Bundesfachausschuss Tarife und Fahrgastrechte des Fahrgastverbands PRO BAHN hat die Wünsche der Fahrgäste analysiert und schlägt ein einfaches Tarifmodell vor, das die unterschiedlichen Bedürfnisse weitgehend abbildet und dabei auch an diejenigen denkt, die erst Fahrgäste werden wollen. Dem Fahrgastverband PRO BAHN ist dabei bewusst, dass ein solches Tarifmodell auch finanziert werden muss und dass in der heutigen Finanzsituation eine Umsetzung nicht einfach ist. Wir sehen dabei auch die Konkurrenz zwischen den notwendigen Investitionen und der Subvention von Tarifen. Wenn es in Deutschland zu einer wirklichen Verkehrswende kommen soll, brauchen wir beides mehr denn je.



*Erste „Machete im Tarifdschungel“:
Das Deutschlandticket,
das es seit dem
1. Mai 2023 gibt.
(Foto: CC BY-SA 4.0 /
MissyWegner)*

Offensichtlich ist es für die kleinteilig organisierte Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Deutschland sehr schwer, sich hier zu einigen und für eine Einheitlichkeit der Grundregeln zu sorgen. Ein vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Jahre 2004 erarbeiteter Vorschlag zur Harmonisierung der Nahverkehrstarife wurde nie vollständig umgesetzt. Erst der Druck aus der Bundespolitik hat mit dem Deutschlandticket (D-Ticket) gezeigt was möglich ist. Eine einheitliche Tarifstruktur im deutschen Öffentlichen Verkehr, die in der ganzen Bundesrepublik gilt, wird vermutlich nur mit politischem Druck der Bundesebene realisiert werden können.

Mit diesem Beitrag unterbreitet der Fahrgastverband PRO BAHN einen Vorschlag für einen einfachen und verständlichen Tarif und erläutert diesen aus der Perspektive der Fahrgäste.

2. Vision: Der „Bierdeckel-Tarif“

Einen Bierdeckel kennen die meisten Menschen: eine dicke, filzartige Pappe, die in Gaststätten als Untersetzer für Getränkegläser und Bierkrüge verwendet wird. Die Kantenlänge bei quadratischen Bierdeckeln beträgt üblicherweise 93 Millimeter. Meist sind sie mit der Werbung einer Brauerei bedruckt, sie dienen aber auch als Rechnung, wenn der Kellner darauf die verzehrten Getränke notiert. Und so manche Romanze begann schon mit einer auf die Pappe notierten Handy-Nummer. Die Bahnhofsgaststätte in Dresden-Klotzsche präsentiert sogar den Fahrplan mit allen Abfahrten, die ihre Gäste nach Hause bringen, in diesem Format.

Turmstüberls
Bierdeckel Steuererklärung
Steuererklärung 20_____

Steuernummer: _____

Vorname _____ Nachname _____

Geburtsdatum: _____ Konfession: _____

Steuerklasse: I _____ II _____ III _____ IV _____ V _____

Anzahl Kinder: _____ Kindergeld: _____ €

Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit: _____ €

Bruttoarbeitslohn: _____ € Werbungskosten: _____ €

Vorsorgeaufwendungen:

Kranken-/Pflegevers.: _____ €

Gesetzliche Rentenversicherung: _____ €

(AG-Anteil) _____ € (AN-Anteil) _____ €

Sozialversicherungsbeiträge:

(AG-Anteil) _____ € (AN-Anteil) _____ €

Kirchensteuer: _____ € Spenden: _____ €

Haushaltsnahe Dienstleistungen: _____ €

Außergewöhnliche Belastungen: _____ €

Abzugsfähige Bewirtungsaufwendungen
in Cafés u. Gaststätten: _____ €

Datum/Unterschrift: _____

Vorbild für den
„Bierdeckel-Tarif“
von PRO BAHN:
Die Steuererklärung
auf dem Bierfilz.
(Foto: CC BY-SA 3.0 /
Petra Perles)

Unser „Bierdeckel-Tarifkonzept“ lehnt sich an die Idee eines Politikers an. Dieser schlug vor, dass Steuererklärungen so einfach sein sollten, um einzig auf einem Bierdeckel Platz zu finden. Der Bierdeckel symbolisiert also auch eine kleine übersichtliche Darstellung und Vereinfachung von komplizierten Sachverhalten. Beim Fahrgastverband PRO BAHN steht er für ein bundesweit gültiges, einfaches Tarifkonzept für den Öffentlichen Personennahverkehr.

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht alle öffentlichen Verkehrsmittel gemeinsam als System. Dazu gehören der Fernverkehr auf der Schiene und der Straße, der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und Fähren.

Um die Einstiegsbarriere für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland niedrig zu halten, braucht es einen einfachen verständlichen Tarif mit einheitlicher Grundstruktur, einheitlichen Grundbegriffen und einheitlichen Regeln, die bundesweit gelten. So wie die Straßenverkehrsordnung (StVO) auch bundesweit gilt, deren Ausgestaltung aber lokale Besonderheiten berücksichtigt. Als Beispiel kann eine 30 km/h Zone dienen.

Überall darf mit maximal dieser Geschwindigkeit gefahren werden, die Ausgestaltung wird aber vor Ort festgelegt.

Um den öffentlichen Verkehr attraktiv zu gestalten benötigen Fahrgäste eine durchgehende Fahrkarte vom Start bis zum Ziel unabhängig davon, welche Verkehrsunternehmen genutzt werden. Ein erster Schritt für eine Übergangsphase zu diesem Ziel kann der Verkauf aller für eine Reise erforderlichen Fahrkarten in einem Verkaufsvorgang mit einem virtuellen Fahrkartenheft für die einzelnen aufeinanderfolgenden Fahrtabschnitte bedeuten.



Die ÖPNV-Tarife sind für die Fahrgäste zu kompliziert: Fahrscheinautomaten von drei verschiedenen Anbietern im Bahnhof Heide. (Foto: Karl-Peter Naumann)

Für die Förderung von Kindern hat der Gesetzgeber unterschiedliche Altersgrenzen festgelegt. Grundsätzlich wird Kindergeld für alle Kinder bis 18 Jahren gezahlt. Befindet sich das Kind danach weiter in Ausbildung erhalten Eltern Kindergeld bis es 25 Jahre alt wird.

Diese Altersgrenzen für den öffentlichen Verkehr sollten auch entsprechend angewendet werden. Als erster Schritt sollte das Alter für Kinderfahrkarten von der Einschulung bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres ausgedehnt werden, da die frühzeitige Heranführung an den öffentlichen Verkehr auch eine wichtige verkehrsmittelwählerzieherische Funktion hat. Danach sind für Schüler, Azubis, Berufsschüler und Studenten Zeitkarten zum reduzierten Preis anzustreben.

Für sozial benachteiligte Fahrgäste sind Sozialkomponenten unerlässlich. Diese müssen aus den Sozial-Etats und nicht aus den Budgets für den öffentlichen Verkehr finanziert werden.

Die spontane, einfache Mitnahme von Personen muss ohne Abfrage von Geburtsdaten möglich sein. Das Mitführen von Hunden ist bundesweit einheitlich zu regeln.

3. Fahrgastübersicht

Fahrgäste haben unterschiedliche Reiseanforderungen. Wir haben sie in nachstehender Persona-Übersicht zusammengestellt:























- Alleinreisende Kinder, Schüler, Berufsschüler, Azubis, Studenten
- Einkommensschwache Personengruppen
- Familien, bei denen Eltern(-teile) und Kinder gelegentlich zusammen reisen
- Fahrgäste mit zeitlich abweichender Fahrthäufigkeit
 - o die sich durch Abos binden und dafür einen Preisvorteil erwarten
 - o Fahrgäste, die mal häufig fahren wollen und mal nicht
 - o Fahrgäste, die selten fahren
 - o Menschen, die Fahrgäste werden wollen
- Fahrgäste die Hunde, Fahrräder oder e-Roller mitnehmen möchten
- Touristen
 - o außerhalb der Heimatregion bei Anreise mit Bahn und Bus
 - o außerhalb der Heimatregion bei Anreise mit PKW oder Flugzeug
 - o Tagesausflügler, die im Alltag den Individualverkehr (Rad, PKW) nutzen
- Komfortbewusste Fahrgäste, die die erste Klasse schätzen



Jeder Fahrgast ist ein Individuum. Trotzdem lassen sich Fahrgastgruppen beim ÖPNV-Tarif nicht vermeiden. Aber es sollten möglichst wenig sein. (Foto: Deutsche Bahn AG / Uwe Mieth)

Die sind keine wirklich neuen Erkenntnisse. Die Verkehrsunternehmen, Verbünde und Aufgabenträger wissen es und halten dafür Angebote im Standardtarif vor. Das Deutschlandticket gilt heute bundesweit in fast allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Uneinheitlich sind die regional geltenden Zusatzangebote, die nur lokal begrenzt dort gelten. Die Bedingungen und der Preis dafür unterscheiden sich auch von Region zu Region. Dies haben nicht nur der Fahrgastverband PRO BAHN, sondern auch andere Verbände und Politiker kritisiert.

Rollstuhlfahrende und Fahrgäste mit Kinderwagen bedürfen keiner gesonderten tariflichen Betrachtung.

Einzelfahrkarten / Single trip tickets		Normaltarif Standard fare	Ermäßigt Reduced fare
Kurzstrecke Short distance ride		1,40 €	0,90 €
1 Zone (max. 1 Stunde) 1 Zone (max. 1 hour)		1,80 €	1,20 €
2 Zone (max. 2 Stunden) 2 zones (max. 2 hours)		2,90 €	1,90 €
Tageskarten / Day-tickets		Normaltarif Standard fare	Ermäßigt Reduced fare
Tageskarte 1 Zone Day-ticket 1 zone		3,80 €	2,50 €
Tageskarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 7 Day-ticket for zones 13 (Chemnitz) and 7		6,10 €	4,00 €
Tageskarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 8 Day-ticket for zones 13 (Chemnitz) and 8		6,10 €	4,00 €
Tageskarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 12 Day-ticket for zones 13 (Chemnitz) and 12		6,10 €	4,00 €
Tageskarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 18 Day-ticket for zones 13 (Chemnitz) and 18		6,10 €	4,00 €
Tageskarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 19 Day-ticket for zones 13 (Chemnitz) and 19		6,10 €	4,00 €
Tageskarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 23 Day-ticket for zones 13 (Chemnitz) and 23		6,10 €	4,00 €
Gruppentageskarte 1 Zone Group day-ticket 1 zone		8,00 €	
Gruppenkarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 7 Group ticket for zones 13 (Chemnitz) and 7		12,00 €	
Gruppenkarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 8 Group ticket for zones 13 (Chemnitz) and 8		12,00 €	
Gruppenkarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 12 Group ticket for zones 13 (Chemnitz) and 12		12,00 €	
Gruppenkarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 18 Group ticket for zones 13 (Chemnitz) and 18		12,00 €	
Gruppenkarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 19 Group ticket for zones 13 (Chemnitz) and 19		12,00 €	
Gruppenkarte für Zonen 13 (Chemnitz) und 23 Group ticket for zones 13 (Chemnitz) and 23		12,00 €	
Sachsen-Ticket Single Saxony Ticket Single		Normaltarif Standard fare	20,00 €
Sachsen-Ticket Saxony Ticket		Normaltarif Standard fare	28,00 €
Zeitkarten / Weekly and monthly tickets		Normaltarif Standard fare	Ermäßigt Reduced fare
Wochenkarte 1 Zone 7-day-ticket 1 zone		15,30 €	11,50 €
Monatskarte 1 Zone Monthly ticket 1 zone		45,00 €	34,00 €
9-Uhr-Monatskarte 1 Zone 9 o'clock monthly ticket 1 zone		38,00 €	

Jeder Verkehrsverbund hat seinen eigenen Tarif, der nicht mal, auf einen großen Fahrkartenautomat passt. Bundesweite Vereinfachung tut not.
(Foto: Karl-Peter Naumann)

4. Randbedingungen

Der Fahrgastverband PRO BAHN betrachtet den öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem mit Fernverkehr, Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

In Deutschland basieren Fernverkehr (Schiene und Straße), SPNV und ÖPNV auf unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen. Kostenpflichtige Fähren sollten dem ÖPNV gleichgestellt werden, solange sie auch der nicht rein touristischen Fortbewegung dienen.

Durch die existierenden rechtlichen Rahmenbedingungen und die Festlegung zum Geltungsbereich des Deutschlandtickets wird im Rahmen dieses Dokuments nur der SPNV + ÖPNV betrachtet.

5. Tarifliche Grundprinzipien

5.1 Allgemeines

Alle Begriffe und Definitionen der Fahrscheintypen und Zusatzangebote müssen bundeseinheitlich festgelegt sein. So kann jeder Fahrgast aus jeder Region sofort begreifen, welche Leistung mit diesem Ticket oder diesem Zusatzangebot gemeint ist. Einzige Ausnahmen dürfen eindeutig regionalspezifische Angebote sein, so wird zum Beispiel in Norddeutschland kein Ski-Ticket benötigt.

5.2 Streckenbezogene Aneinanderreihung von Fahrkarten

Eine Fahrkarte für eine größere Fahrt darf nie teurer sein, als die Aneinanderreihung von Fahrkarten für einzelne Abschnitte, die aneinandergereiht die gleiche Fahrtberechtigung der größeren Fahrt umfassen.

Fahrkarten, die für Strecken oder Regionen ausgegeben werden, müssen diese für Fahrgäste einfach und ohne Hinzunahme von Hilfsmitteln ausweisen. Grundsätzlich müssen sie alle verkehrsüblichen Wege umfassen. Aufdrucke wie von 601 nach 702 darf es nicht geben, genauso wie den Zusatz „über ohne Umweg“.



Fahrkarten müssen für jeden Fahrgast einfach zu kaufen sein. (Foto: Wolfgang Brauer)

5.3 Zeitliche Gültigkeit der Fahrkarten

5.3.1 Jahresabonnement

Das Jahresabonnement ist die günstigste Fahrkarte, einmal erworben sind alle öffentlichen Verkehrsmittel im Geltungsbereich nutzbar. Sie wird nach üblichen Regeln abgeschlossen, d.h. für ein Jahr (365 Tage mit fließendem Start) und nach Ablauf des ersten Jahres gilt die monatliche Kündigungsfrist.

Der Preis des Jahresabonnements soll maximal 9,5x des Preises einer Monatskarte für den gleichen Geltungsbereich betragen.

5.3.2 Monatskarten

Monatskarten werden für einen Monat (31 Tage mit fließendem Start) verkauft.

Der Preis einer Monatskarte soll maximal 2,5x des Preises einer Wochenkarte für den gleichen Geltungsbereich betragen.

5.3.3 Wochenkarte

Wochenkarten werden für sieben aufeinanderfolgende Tage mit fließendem Start verkauft.

Der Preis einer Wochenkarte soll maximal 3x des Preises einer Tageskarte für den gleichen Geltungsbereich betragen.

5.3.4 Tageskarte

Tageskarten werden für einen Kalendertag verkauft.

Der Preis einer Tageskarte soll maximal den Preis zweier Einzelfahrten für den gleichen Geltungsbereich betragen.

Es gilt für eine Person und alle mitfahrenden Kinder den ganzen Tag für beliebig viele Fahrten am Lösungstag (bis 6.00 Uhr des Folgetages).

24h-Karten werden hier bewusst nicht betrachtet, um das Konzept einfach zu halten.

5.3.5 Einzelfahrt

Gilt zu einer Fahrt am Tag inklusive Umsteigen über alle sinnvollen Wege, sowie mit der Möglichkeit der Fahrtunterbrechung. (Es kann eine zeitliche Begrenzung vorgesehen werden.)

Einzelfahrt Kind

Der Rahmen ist derselbe wie bei der Einzelfahrt. Der Preis beträgt maximal 50 Prozent der Einzelfahrt für Erwachsene und gilt für Kinder/Jugendliche von der Einschulung bis 18 Jahren. Ab einem Alter von 14 Jahren ist ein Nachweis über das Alter mitzuführen und vorzuzeigen (BPA, Schülerschein, Gesundheitskarte).

5.3.6 Familien- (Kleingruppen-) Tageskarte

Gilt für maximal fünf Erwachsene und alle mitreisenden Kinder.

Die zeitliche Gültigkeit ist wie beim Tagesticket. Der Preis liegt bei maximal zwei Tagestickets für Einzelpersonen.

Für große Gruppen sind weitere Regelungen erforderlich, die hier nicht weiter betrachtet werden.

5.4 Räumlicher Geltungsbereich der Fahrkarten

5.4.1 Gesamtnetz (bundesweit)

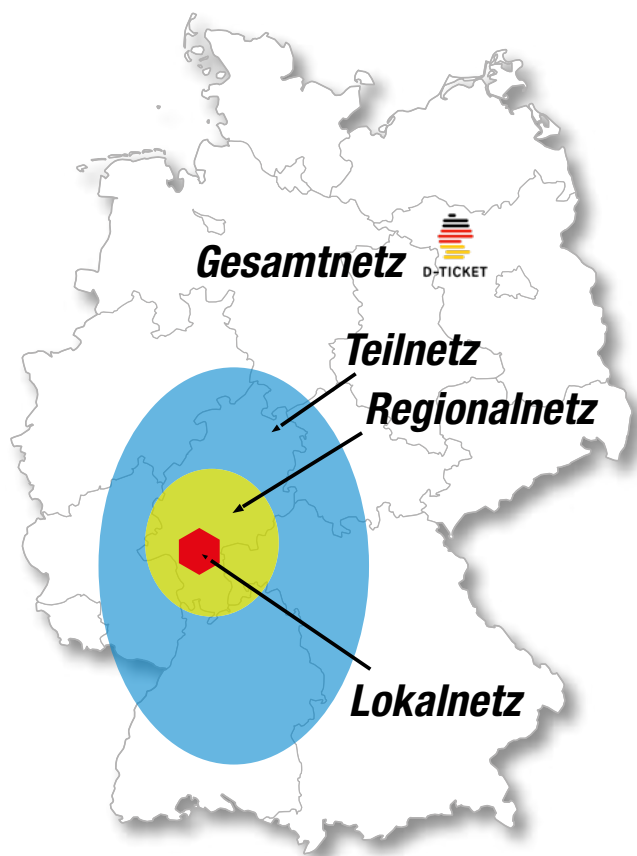
Das Gesamtnetticket umfasst bundesweit alle öffentlichen (Nah-)Verkehrsmittel.

Der Preis des bundesweit gültigen Tickets beträgt maximal den Preis zweier Teilnetztickets.

5.4.2 Teilnetze

Ein Teilnetz erlaubt in der Regel Reisen mit drei bis vier Stunden Fahrzeit im Regionalverkehr. Die Netze müssen an Verkehrsbeziehungen und -strömen orientiert sein und größere überlappende Bereiche haben.

Der Preis für ein Teilnetzticket liegt maximal beim Preis einer Region plus eines Lokalnettickets, so dass sich Stückeln nicht lohnt.



Ein Beispiel für die Netze. In ganz Deutschland soll es zahlreiche, sich überlappende Teil-, Regional- und Lokalnetze geben.

Die Teilnetze könnten sich an den Bundesländern und den dort üblichen Verkehrsbeziehungen orientieren. Als Beispiel können die Netzkarten der Deutschen Bundesbahn aus den 1980er Jahren oder der Gültigkeitsbereich des SH-Tarifs, der das komplette Hamburg mit einschließt, dienen. Denkbar sind auch die Zusammenfassung mehrerer Bundesländer.

Diese Teilnetz-Ebene kann entfallen, wenn die Regionen etwas größer gefasst werden.

5.4.3 Regionalnetze

Ein bis zwei Stunden Fahrzeit für die einzelne Fahrt im Regionalverkehr kann hier ein Massstab sein. die an Verkehrsbeziehungen und -strömen orientiert sind und größere überlappendene Bereiche haben.

Der Preis für eine Region liegt unterhalb des Teilnetzes und maximal beim Preis von zwei Lokalnetztickets.

Als Vorbild können hier die überlappenden Bereiche der Bezirkskarten der ehemaligen Deutschen Bundesbahn dienen, die eine Großstadt mit ihren umliegenden Kommunen oder ein Teil eines Bundeslandes umfasst.

5.4.4 Lokalnetze

Hier ist im wesentlichen der Innerortsverkehr einer Gemeinde gemeint, das kann sowohl eine Stadt als auch eine Samtgemeinde mit mehreren Ortsteilen sein.

5.5 Kinder

Die Kinderaltersgrenzen müssen im gesamten öffentlichen Verkehr Deutschlands einheitlich sein. Das betrifft sowohl die untere Altersgrenze, als auch die obere.

Bei Einzelfahrten, Tageskarten und Wochenkarten von Vollzahlern ist die Mitnahme von Kindern ohne weitere Kosten möglich.

Für den Wohnorteinzugsbereich und die Schülerbeförderung werden vergünstigte Jahreskarten ausgegeben. Für die Differenz zum entsprechenden Deutschlandticket muss ein Aufpreis möglich sein.

5.6 Rentner und Pensionäre

Es werden keine altersbedingten Ermäßigungen gewährt. Davon ausgenommen sind Ermäßigungen aus sozialen Gründen.

Bei tariflichen Sonderaktionen sollte die gesetzliche Rentenaltersgrenze als Maßstab dienen.



Für die Fahrgäste gibt es kaum noch Beratungsmöglichkeiten. Einfache Tarife sind die Lösung. (Foto: Wolfgang Brauer)

5.7 Weitere Fahrkarten

5.7.1 Urlaubs- und Veranstaltungs-Ticket

Auch wenn der Öffentliche Verkehr der umweltfreundlichste und sinnvollste Verkehr ist, müssen wir der Realität ins Auge sehen, dass die überwiegende Mehrheit (geschätzt 75%) den PKW für Privatfahrten nutzt. Sowohl am Urlaubsort wie auch bei größeren Veranstaltungen besteht bei vielen die Bereitschaft den ÖPNV zu



Auch Touristen brauchen ein besonderes Tarifangebot. Ein Vorbild ist die Konus-Gästekarte im Schwarzwald. (Foto: Schwarzwald Touristik)

nutzen. Urlaubsangebote wie die Konus-Karte, das GuTi-Ticket zeigen dies schon jetzt, wie auch die Inkludierung der ÖPNV-Anreise bei größeren Veranstaltungen sowie Theater- und Konzertkarten. Diese Angebote müssen auch beim Deutschlandtarif erhalten bleiben, weil sie sowohl die Möglichkeit bieten PKW-Fahrer ohne Schwierigkeiten an den ÖPNV heranzuführen und gleichzeitig auch die Umwelt und die Straßen entlasten.

Urlaubstickets gelten für den Zeitraum der gebuchten Übernachtungen für alle Personen im Beherbergungsbetrieb. Bei elektronischer Vorabbuchung mit Nachweis auch für die Fahrt vom Bahnhof zur Unterkunft. Im Idealfall ist das Urlaubsticket kostenfreier Bestandteil der Buchung (zum Beispiel in den Intercity-Hotels) oder der Kurabgabe (zum Beispiel die Konus-Karte im Schwarzwald oder das GuTi-Ticket im Bayerischen Wald). Falls dieses Ticket für den Gast kostenpflichtig ist, muss es für Anreisende mit Bahn und Bus einen Rabatt geben.

Die bisherige Regelung für Veranstaltungstickets sollte unverändert beibehalten werden. Bei Theater- und Konzerten ist der Geltungsbereich der Regionalnetze sinnvoll. Bei Großveranstaltungen mit Besucherzahlen von deutlich über 10.000 Besuchern, die dann auch über größere Distanzen anreisen sind die Teilnetze anzuwenden. Die Finanzierung der Veranstaltungstickets ist wie bisher über eine Umlage auf den Ticketpreis sicher zu stellen. Insbesondere bei Großveranstaltungen plädiert der Fahrgastverband PRO BAHN für eine gesetzliche Vorgabe Ticket und Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einem zu verkaufen.

5.7.2 Kurzstrecke

In sehr großen Städten kann es zusätzlich eine Kurzstreckenkarte geben, deren Geltungsbereich an der jeweiligen Haltestelle und im Internet anzuzeigen ist. Dabei darf es keinen Ausschluss von Umsteigebeziehungen geben.

Zur Vereinfachung wird sie in diesem Konzept nicht weiter betrachtet.

5.7.3 Fahrräder

Für die Mitnahme von Fahrrädern werden Fahrscheine angeboten, die sich an den regionalen Strukturen der Fahrkarten orientieren. Sie können auch zeitliche Staffelungen beinhalten. Da die Randbedingungen regional ausgesprochen unterschiedlich sind, muss Näheres in der bundesweiten Arbeitsgruppe Fahrrad und Bahn diskutiert und festgelegt werden.

5.7.4 Hunde

Für Hunde werden pauschale Fahrscheine, die sich an sich an der regionalen Struktur der Fahrkarten orientieren, angeboten.

6. Der Tarif auf dem Bierdeckel

6.1 Deutschlandticket-Abonnement

Das Deutschlandticket sollte als echtes Jahresabonnement angeboten werden, d.h. mit einer Mindestgültigkeit von 12 Monaten und einem Rabatt heutiger Abos (maximal der Preis von 9,5 Monatskarten). Es ist persönlich und nicht übertragbar.

Für Schüler, Berufsschüler und Studierende kann der Preis darunter liegen, die Differenz darf das Verkehrsbudget nicht belasten.

Für einkommensschwache Personen kann der Preis niedriger angesetzt werden. Dies gilt insbesondere für die Lokalnetz- und Regionalnetztickets, damit die Alltagswege bestritten werden können. Die Differenz sollte aus dem Sozial-Etat ergänzt werden.

6.2 Das „Bierdeckel-Tarifkonzept“

Ein Bierdeckel ist ein weit bekanntes Objekt, unter dem sich jeder etwas vorstellen kann. Der Fahrgastverband PRO BAHN verbindet damit bundesweit einheitliche Tarifgrundregeln, die für jedermann einfach verständlich sind.

Der Begriff „Bierdeckel“-Tarifkonzept ist angelehnt an die Idee eines Politikers, dass eine Steuererklärung auf einen Bierdeckel passen sollte. Der Bierdeckel steht für eine kleine übersichtliche Darstellung des Tarifkonzeptes.

Ausgehend vom Deutschlandticket-Abonnement, welches das einfachste und preiswerteste Angebot ist, werden Zeitkarten für die Gültigkeit von 31 Tagen, sieben Tagen und einem Tag sowie Einzelfahrkarten angeboten. Dabei werden klar und eindeutig kommunizierbare Regeln beachtet.

Das Verhältnis der Preise für Monats-, Wochen- und Tageskarten sowie der Einzelfahrten werden durch die im Kapitel [Zeitliche Gültigkeit der Fahrkarten](#) beschriebenen Grundregeln gebildet.

Fahrgastverband PRO BAHN

Deutschlandtarif: Ganz einfach

einheitliche Fahrgastgruppen
einheitliche Geltungszeiten
einheitliche Tarifgebiete

„Tarif-Abitur“ ist nicht mehr nötig

Die Fahrgastgruppen

- Erwachsene
- Kinder
- Schüler, Azubis, Studierende
- Familien/Kleingruppen
- Touristen
- Einkommensschwache
- 1.-Klasse-Reisende
- Reisende mit Hunden/Fahrrädern

Die Geltungsbereiche

Geltungsdauer

- Einzelfahrt
- Tageskarte
- Wochenkarte
- Monatskarte
- Jahreskarte

Zeitkarten werden mit fließendem Start verkauft, sind also nicht an Kalenderwochen oder Monate gebunden.

www.pro-bahn.de/einfachtarif

In ganz Deutschland gibt es zahlreiche, sich überlappende Teil-, Regional- und Lokalnetze.

Der PRO-BAHN-Bierdeckel: Vorder- und Rückseite

Das Deutschlandticket-Abonnement gilt deutschlandweit. Der Fahrgastverband PRO BAHN betrachtet drei bis vier kleinräumigere Stufen der räumlichen Gültigkeit als sinnvoll. In diesem Konzept werden dafür Begriffe verwendet, die bewusst keine Assoziationen zu Grenzen von Gebietskörperschaften zu bilden. Sie sind im Kapitel **Räumlicher Geltungsbereich der Fahrkarten** aufgeführt und dabei auch mit klaren und eindeutig kommunizierbaren Regeln versehen. Die Preise der Teil-, Regional- und Lokalnetze können dabei von Ort zu Ort variieren.

Beispielhafte Illustration der Abhängigkeiten der einzelnen Tickets.

Die Symbole ●, ▼, ◆, ■, ◇ und □ stehen für Preispunkte und sind durch konkrete Werte zu ersetzen.

	Einzel-fahrt (+Kinder)	Tages-karte	Tages-karte Klein-gruppe	Rad, Hund	Wochen-karte	Monats-karte
Lokalnetz	●	● ●	● ● ● ●	◇	▼ ▼ ▼ ▼ ▼ ▼	D-Ticket Monat
Regionalnetz	▼	▼ ▼	▼ ▼ ▼			
Teilnetz	◆	◆ ◆	◆ ◆ ◆	□	-	
Gesamtnetz	■	■ ■	■ ■ ■			

„Bierdeckel-Tarif“ Grundprinzipien – Beispiel

6.3 Check-In / Be-Out (CiBo) App

Eine Bestpreis Check-In Be-Out (CiBo) App kann das Angebot zum Beispiel mit einem Luftlinientarif für Gelegenheitsfahrgäste ergänzen. Somit können Ungerechtigkeiten, die an den Sprüngen bei einfachen Tarifmodellen entstehen, vermieden werden. Dabei sollten die Tages-, Wochen- und Monatspreise gedeckelt sein. Dieser Deckel muss eindeutig kommuniziert werden. Preislich sollten sie in der Höhe der entsprechenden Tages-, Sieben-Tages- und 31-Tageskarten liegen. Maximal 10% darüber.

Eine unkomplizierte Mitnahme von weiteren Personen und Hunden muss auch bei einer CiBo-App angeboten werden.

7. Schlussbetrachtung

Das „Bierdeckel“-Tarifkonzept ist ein Beitrag des Fahrgastverbands PRO BAHN mit dem Ziel, ausgehend vom 2023 eingeführten Angebot des Deutschlandtickets eine drastische Vereinfachung des Tarifs zu ermöglichen um somit die Nutzungsbarriere insbesondere für Gelegenheitsfahrer und (bisher) nicht ÖV-affine Kunden deutlich zu senken.

Selbstverständlich muss dieser Weiterentwicklung des Tarifs in Deutschland eine für alle Verkehrsunternehmen auskömmliche faire und gerechte Einnahmenaufteilung für die Verkehrsunternehmen zugrunde liegen.

Fahrgastverband PRO BAHN
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
www.pro-bahn.de
bierdeckel-tarif@der-fahrgast.de



- **Mehr Bahnen und Busse.**
- **Mehr Tarifverbesserung.**
- **Mehr Reisekomfort.**
- **Mehr Anschlüsse.**
- **Mehr Fahrgastinformation.**

Wir kämpfen dafür!

**Unterstützen auch Sie
den Fahrgastverband PRO BAHN
und werden Mitglied bei uns!**

www.pro-bahn.de/beitritt

