

Antrag

der AfD-Fraktion

Deutschlandticket zum Leittarif machen – innovatives VBB-Tarifmodell mit echtem Mehrwert statt teurer Parallelprodukte entwickeln

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, im Rahmen seiner Zuständigkeit sowie über seine Gesellschafterrechte im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg darauf hinzuwirken, gemeinsam mit dem Land Brandenburg, dem VBB, den beteiligten Verkehrsunternehmen und unter Einbeziehung der Expertise des Deutschlandtarifverbunds ein innovatives, einfaches und gerechtes Tarifmodell für den VBB zu entwickeln

Dabei ist vom Grundsatz auszugehen, dass das Deutschlandticket der Leittarif für persönliche Zeitkarten im öffentlichen Personennahverkehr ist und dass alle darüberhinausgehenden Tarifangebote nur dann fortgeführt oder neu geschaffen werden sollen, wenn sie für die Fahrgäste einen klaren, verständlichen und sachlich gerechtfertigten Zusatznutzen bieten.

Der Senat soll insbesondere darauf hinwirken,

1. die bestehenden VBB-Zeitkarten, Abonnements und tariflichen Zusatzangebote systematisch daraufhin zu überprüfen, ob sie neben dem Deutschlandticket noch einen eigenständigen verkehrlichen, sozialen oder vertrieblichen Zweck erfüllen; hierbei sind insbesondere Verkaufszahlen, Nutzungshäufigkeit, Verwaltungsaufwand, Überschneidungen mit anderen Tarifen sowie das Verhältnis von Preis, räumlicher Gültigkeit und Zusatzleistungen auszuwerten;
2. persönliche Monatskarten und Abonnements, die teurer als das Deutschlandticket sind, grundsätzlich nur dann beizubehalten, wenn ihr höherer Preis durch einen klar bestimmten Mehrwert gerechtfertigt ist; als Mehrwert kommen insbesondere Übertragbarkeit, Personen- oder Familienmitnahme, Fahrradmitnahme, die Nutzung der ersten Wagenklasse, ein frei wählbarer Gültigkeitsbeginn oder ein besonderer sozialer Zweck in Betracht;

3. die bisherige VBB-Umweltkarte sowie vergleichbare Angebote in ein transparentes, modular aufgebautes VBB-Plus-System zu überführen, bei dem Zusatzleistungen einzeln oder in nachvollziehbaren Kombinationen zum Deutschlandticket hinzugebucht werden können, anstatt teure und schwer verständliche Parallelprodukte fortzuführen;
4. für Gelegenheitsfahrer ein elektronisches Bestpreissystem zu entwickeln und zunächst in Berlin zu erproben, das automatisch sicherstellt, dass innerhalb eines Tages oder einer Woche höchstens der günstigste einschlägige Tarif berechnet wird; zudem ist zu prüfen, wie perspektivisch eine weitergehende monatliche Preisobergrenze technisch, tarifrechtlich und datenschutzkonform umgesetzt werden kann;
5. bei der Entwicklung des neuen Tarifmodells internationale und nationale Best Practices systematisch auszuwerten; hierzu zählen insbesondere Tarifmodelle mit Preisobergrenzen wie in London sowie vereinfachte Preisstufensysteme wie im Nordhessischen VerkehrsVerbund, der seine Tarifstruktur von zwölf auf drei Preisstufen umstellt;
6. soziale und tatsächlich günstige Angebote ausdrücklich zu erhalten; dazu gehören insbesondere Sozialtickets, Schüler- und Ausbildungstarife, Gruppen- und Familientickets sowie analoge Vertriebswege für Fahrgäste ohne Smartphone, Bankkonto oder dauerhaftes Abonnement;
7. die Tarifberatung in Apps, Internetangeboten, Kundenzentren und Verkaufsstellen so weiterzuentwickeln, dass für Fahrgäste leicht erkennbar wird, welches Ticket für das jeweilige Nutzungsverhalten voraussichtlich das günstigste ist und welche Zusatzleistungen mit etwaigen Aufpreisen verbunden sind;
8. dem Abgeordnetenhaus binnen sechs Monaten über die Ergebnisse der Prüfung und über ein mit Brandenburg und den Verbundpartnern abgestimmtes Konzept für ein vereinfachtes, modulares und fahrgastgerechtes Leittarifmodell zu berichten.

Begründung

Mit dem Deutschlandticket existiert bereits ein bundesweit gültiger, für Fahrgäste leicht verständlicher Leittarif zum Preis von 63 Euro monatlich. Gleichwohl bestehen im VBB weiterhin zahlreiche persönliche Zeitkarten, Monatskarten und Sonderprodukte nebeneinander, obwohl sie häufig nur einen kleineren räumlichen Geltungsbereich aufweisen oder für viele Fahrgäste keinen hinreichend klaren Zusatznutzen bieten.

Diese Tarifparallelität erschwert die Verständlichkeit des Systems, erhöht den Beratungsbedarf und schwächt die Akzeptanz eines in sich logischen Tarifsystems. Ein Tarif oberhalb des Deutschlandtickets ist nur dann vermittelbar, wenn er durch einen echten Mehrwert gerechtfertigt ist. Was über den Leittarif hinausgeht, muss für die Fahrgäste sofort erkennbar besser, flexibler oder sozial begründet sein.

Andere Verkehrsorganisationen zeigen, dass Vereinfachung möglich ist. In London begrenzen Preisobergrenzen die Belastung für Fahrgäste automatisch und schaffen damit eine leicht nachvollziehbare Fairnesslogik. Im Nordhessischen VerkehrsVerbund wird die Tarifstruktur im Jahr 2026 von zwölf auf drei Preisstufen reduziert, um den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Auch für Berlin und Brandenburg sollte daher nicht länger die Logik historisch gewachsener Einzelprodukte maßgeblich sein, sondern ein klarer Grundsatz: Das Deutschlandticket ist der Leittarif. Zusätzliche Angebote müssen sich durch verständliche Zusatzleistungen oder einen

klaren sozialen Zweck rechtfertigen. Ziel ist ein Tarifsysteem mit weniger Ticketnamen, weniger Bürokratie, mehr Transparenz und einem nachvollziehbaren Verhältnis zwischen Preis und Leistung.

Berlin, den 6. August 2026

Dr. Brinker Wiedenhaupt
und die übrigen Mitglieder der AfD-Fraktion