

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

Vom 31. Mai 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juni 2012) und **Antwort**

Einnahmen der BVG im Fahrscheinverkauf/Nachtliniennetz

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Die Kleine Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die BVG AöR und die S-Bahn Berlin GmbH um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie werden nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Welche finanziellen Auswirkungen würde es haben, wenn Einzelfahrscheine wieder volle zwei Stunden genutzt werden könnten? (Ohne dabei der aktuell gültigen Streckenbeschränkung zu unterliegen!)

Dabei bitte ich um eine rückblickende Gegenüberstellung hinsichtlich der Aufwendungen und Erträge bezogen auf die Verkaufszahlen für Einzelfahrscheine. In dem Zeitraum, in dem die aktuelle Regelung noch nicht in Kraft getreten war (Beginn 01.01.2005) bis heute mit der geltenden Regelung.

Antwort zu 1.: Bis zum 31.03.2004 galten in Berlin Einzelfahrscheine innerhalb von 120 Minuten für beliebig viele Fahrten ohne Richtungsbeschränkungen, insbesondere somit auch für Rückfahrten zum Ausgangspunkt. Ab 01.04.2004 wurde die Möglichkeit zur Rückfahrt mit demselben Fahrschein bei einer gleichzeitigen Preisanpassung von 2,20 € auf 2,00 € abgeschafft. Seitdem gilt der Einzelfahrschein nur noch für Fahrten in Richtung auf ein Fahrziel.

Bezüglich der finanziellen Auswirkungen teilt die BVG mit: „In den 12 Monaten bis zum 01.04.2005 wurden bei der BVG Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) rd. 56 % mehr Kurzstrecken-Fahrscheine und rd. 16 % mehr Einzelfahrscheine verkauft als im Jahr zuvor. Gründe für diese Steigerung sind die Aufhebung der Rückrichtung, der wieder im Omnibusverkehr verpflichtend eingeführte Vordereinstieg, der Wegfall der Berlin-Karte S, die Abschaffung der vergünstigten

Zeitkarten für Senioren sowie des Berlin-Tickets A und die allgemeine Markt- bzw. Nachfrageentwicklung.

Das jährliche Verlustpotenzial, das für die BVG AöR aus der Wiedereinführung der Rückrichtung resultieren würde, beträgt auf Basis des aktuellen VBB-Tarifs (Stand: 01.01.2011) rd. 16 Mio. EUR.“

Nach Angaben der S-Bahn Berlin GmbH wurden nach der Abschaffung der Rückfahrtregelung jeweils ca. 17 % mehr Kurzstrecken-Fahrscheine und Einzelfahrscheine verkauft als im Jahr zuvor. Die rechnerisch ermittelte Mindereinnahme bei Wiedereinführung der Rückrichtung auf der Grundlage des aktuellen VBB-Tarifs (Stand: 1.1.2011) beträgt nach Angaben der S-Bahn Berlin GmbH ca. 5,3 Mio. EUR. p.a., wobei die damalige Abschaffung der Berlin-Karte S, des Berlin-Ticket A sowie der Seniorenkarte berücksichtigt wurde.

Frage 2: Wie hoch sind die Kosten für das Berliner Nachtliniennetz innerhalb eines Kalenderjahres?

Frage 3: Welchen Anteil dieser Kosten macht dabei die BVG aus? Ich bitte darum, diese Kosten nach Wochenendtagen und Werktagen aufzuschlüsseln und die Gesamtkosten gegenüberzustellen. Dabei soll besonders hervorgehoben werden, wie hoch jeweils der Anteil des Umsatzes aus dem Verkauf von Fahrscheinen ist. (Dauerfahrkarten bitte anteilig mit einrechnen)

Antwort zu 2. und 3.: Ein separates Nachtliniennetz wird ausschließlich im Omnibusverkehr vorgehalten. Bei S-Bahn, U-Bahn, M-Linien von Straßenbahn und Bus werden Verkehrsangebote in den Nachtstunden durch den durchgängigen Betrieb von Tageslinien sichergestellt.

Die BVG teilt hierzu mit: „Für den Bereich Straßenbahn können derzeit keine Daten für den Nachtbetrieb geliefert werden, da es sich um einen

durchgängigen Fahrbetrieb der M-Tramlinien handelt und eine Aufwandstrennung nicht erfolgt.

Eine Trennung der Aufwendungen nach Werk- und Wochentagen erfolgt nicht. Die Verteilung der Gesamterlöse auf die Unternehmensbereiche erfolgte nach betriebszweigbezogenen Fahrgastfahrten (BBF). Bestellerentgelte aus dem Verkehrsvertrag wurden auf der Erlösseite nicht berücksichtigt.“

Die Angaben zu den Kosten für den Nachtbetrieb des Omnibus- und U-Bahnbereiches, die Gegenüberstellung zu den Gesamtaufwendungen sowie die Erlöse für den Omnibus- und U-Bahnbereich werden von der BVG als Betriebs- und Geschäftsgeheimnis eingestuft und können somit nicht veröffentlicht werden.

Frage 4: Wie hoch ist der Umsatz, den die BVG jährlich aus dem Verkauf von Fahrscheinen generiert? (Hierzu bitte ich darum, die jeweiligen Fahrscheinklassen einzeln aufzuführen.)

Antwort zu 4.: Die BVG teilt hierzu die folgende Übersicht über die Netto-Fahrgelderträge der BVG AöR vor Einnahmenaufteilung für das Jahr 2011 in Mio. EUR mit:

Einzelfahrscheine	147,9
Tageskarten	50,6
Zeitkarten (inkl. Semesterticket)	204,6
Abonnement	152,6
Sonstiges	1,0
Summe	556,7

Berlin, den 06. Juli 2012

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juli 2012)