

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Oliver Friederici (CDU)**

vom 05. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. August 2019)

zum Thema:

**Einzelfahrscheine im ÖPNV**

und **Antwort** vom 20. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Aug. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20440**  
**vom 5. August 2019**  
**über Einzelfahrscheine im ÖPNV**

---

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

Frage 1:

Welchen Vorteil hat die Umstellung des Einzelfahrausweises auf die Begrenzung einer Strecke im Verhältnis zu der ursprünglichen Variante der Hin- und Rückfahrt gebracht?

Antwort zu 1:

Bis zum 31.03.2004 konnten Fahrgäste mit dem Einzelfahrschein Berlin AB zum Preis von 2,20 Euro innerhalb von 2 Stunden beliebig viele Fahrten, sowohl in Richtung Fahrtziel als auch in Rückfahrtrichtung, unternehmen. Von dieser Möglichkeit machten entsprechend einer damaligen Analyse der Verkehrsunternehmen und eines externen Gutachters allerdings nur etwa 17 % der Kunden Gebrauch, was immer wieder zu Beschwerden von Kunden führte, die nur eine Fahrt unternahmen und sich demzufolge hinsichtlich des Preises benachteiligt sahen.

Als Reaktion wurde der Preis des Einzelfahrscheins Berlin AB zum 01.04.2004 auf 2,00 Euro gesenkt und gleichzeitig die Rückfahrtrichtung ausgeschlossen. Mit diesem Schritt änderte sich das Angebot von einem Kurzzeitfahrschein zu einem Einzelfahrschein im eigentlichen Sinne, der lediglich für eine Fahrt gültig ist und in seinen Nutzungsbedingungen damit an die entsprechenden Regelungen in den meisten anderen deutschen Städten angepasst wurde. Die Gültigkeit des Fahrscheins blieb weiterhin auf zwei Stunden festgelegt, da im Berliner Verkehrsgebiet mit einer Fläche von rd. 890 km<sup>2</sup> auch sehr lange Strecken mit Fahrtzeiten von mehr als einer Stunde zurückgelegt und auch eventuelle Umsteigezeiten berücksichtigt werden müssen.

Frage 2:

Welche Mehreinnahmen sind in den letzten 10 Jahren durch die oben benannte Änderung entstanden?

Antwort zu 2:

Durch die Einführung neuer Tarifprodukte hat sich die Nachfrageentwicklung seit der Abschaffung der Rückfahrmöglichkeit deutlich verschoben. Beispielsweise wurde in der Zwischenzeit die Vier-Fahrten-Karte eingeführt und die Mitnahmeregelung bei der Tageskarte deutlich erweitert. Aus diesen Gründen ist eine seriöse Berechnung der Mehreinnahmen für die letzten zehn Jahre so nicht möglich.

Frage 3:

Wurde bei einer Evaluierung festgestellt, inwieweit der Nutzer des ÖPNVs die ursprüngliche Variante der Hin- und Rückfahrt oder die jetzige Variante in Richtung auf das Fahrziel befürwortet?

Antwort zu 3:

Aus der in Frage 1 genannten Analyse ging hervor, dass im untersuchten Zeitraum etwa 17 % der Kunden Gebrauch von der Rückfahrmöglichkeit machten. Die restlichen 83 % unternahmen nur eine einfache Fahrt.

Daraus ergibt sich, dass zum damaligen Zeitpunkt unter der genannten Preisdifferenz der Großteil der Nutzer von Einzelfahrscheinen die aktuell gültige Regelung bevorzugte. Es liegen keine aktuellen Untersuchungen zu diesem Thema vor.

Berlin, den 20.08.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz