

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Ole Kreins (SPD)

vom 19. Oktober 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Oktober 2015) und **Antwort**

Tarifentwicklungen im ÖPNV und deren Implementation

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

Frage 1: Wie haben sich die durchschnittlichen Fahrpreise im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2015 entwickelt? Wie hoch war die durchschnittliche Tarifentwicklung? Wie viele unterschiedliche Fahrkarten gab es in den einzelnen Tarifstufen? Wie war die Laufzeit der Tarifentwicklungen?

Antwort zu 1: Durchschnittliche Anpassungsraten und Laufzeiten der VBB¹-Fahrpreise

Termin	Veränderung [Prozent]	Laufzeit [Monate]
01.04.1999	Einführung VBB-Tarif	16
01.08.2000	+ 3,1	12
01.08.2001	+ 3,0	5
01.01.2002	- 0,5 Euro-Anpassung	19
01.08.2003	+ 3,0	8
01.04.2004	+ 3,3	16
01.08.2005	+ 3,1	20
2006	keine Anpassung	
01.04.2007	+ 2,6	12
01.04.2008	+ 2,0	33
2009	keine Anpassung	
2010	keine Anpassung	
01.01.2011	+ 2,8	19
01.08.2012	+ 2,8	12
01.08.2013	+ 2,8	
2014	keine Anpassung	17
01.01.2015	+ 2,3	12
01.01.2016	+ 1,8 geplant	

Quelle: Verbundstatistik 4/2014 des VBB

Es werden folgende Fahrausweisarten angeboten:

Bartarif

3 Fahrausweisarten:

1. Einzelfahrausweis (Regel- und Ermäßigungstarif; für Berlin AB zusätzlich 4-Fahrten-Karte),
2. Tageskarte (Regel- und Ermäßigungstarif, VBB-Gesamtnetz nur Regeltarif),
3. Kleingruppen-Tageskarte.

Das Brandenburg-Berlin-Ticket gilt als Kleingruppen-Tageskarte in fast allen VBB-Verkehrsmitteln sowie auf bestimmten Strecken nach Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Polen. Es handelt sich hierbei um ein Tarifangebot der DB Regio AG.

3 Fahrausweisarten für bestimmte Fahrgäste:

1. Gruppentageskarte für Schüler (Berlin AB und ABC),
2. Fahrradkarte (Einzelfahrausweis und Tageskarte),
3. Anschlussfahrausweis.

Zeitkartentarif (VBB-Umweltkarte)

4 Fahrausweisarten:

1. 7-Tage-Karte,
2. Monatskarte,
3. Abonnement,
4. Jahreskarte.

Für Azubis bzw. Schülerinnen und Schüler werden für das Tarifgebiet Berlin Monatskarten und Abonnements angeboten. Für Berlin AB gibt es zusätzlich das Schülerticket und die Geschwisterkarte sowie das ermäßigte Schülerticket.

Fahrradmonatskarten werden für Berlin (AB und ABC) sowie für das VBB-Gesamtnetz angeboten.

¹ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Beispiele sonstiger Fahrausweise

- Berlin-Ticket S (Sozialkarte),
- 10-Uhr-Karte (Monatskarte und Abonnement, nur Tarifgebiet Berlin),
- VBB-Abo 65plus (nur VBB-Gesamtnetz und nur als Abonnement),
- Semestertickets für 47 Hochschulen und Universitäten,
- Firmentickets,
- Kombitickets.

Berücksichtigt sind nur Fahrausweise, bei denen das Tarifgebiet Berlin einbezogen ist.

Frage 2: Wie hoch war die Anzahl der jährlichen Fahrgäste für den oben genannten Zeitraum? Wie hoch waren die Einnahmeerlöse? Wie hoch war im gleichen Zeitraum der relative und absolute Anteil der Finanzierung des ÖPNV durch das Land Berlin?

Antwort zu 2: Aus erhebungssystematischen Gründen stehen die Werte zum Teil nur für das Verbundgebiet zur Verfügung. Daher sind die Anzahl der Fahrgäste und die Höhe der Fahrgeldeinnahmen jeweils für das VBB-Gebiet angegeben. Damit ist bei der Gegenüberstellung die Kompatibilität hergestellt. Bei den Zuschüssen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hingegen kann der Berliner Senat nur für den Berliner Anteil Auskunft geben.

Anzahl Fahrgäste im ÖPNV im VBB-Tarifgebiet

Jahr	Fahrgäste [Mio.]	Jahr	Fahrgäste [Mio.]
2000	1.061	2008	1.240
2001	1.136	2009	1.260
2002	1.176	2010	1.266
2003	1.185	2011	1.282
2004	1.197	2012	1.293
2005	1.227	2013	1.321
2006	1.256	2014	1.365
2007	1.237		

Quelle: Verbundstatistik Bericht 2/2015 des VBB

Fahrgeldeinnahmen im VBB-Gebiet

Jahr	Fahrgeldeinnahmen [Mio. EUR]	Jahr	Fahrgeldeinnahmen [Mio. EUR]
2000	727	2008	996
2001	764	2009	1.025
2002	717	2010	1.071
2003	794	2011	1.092
2004	872	2012	1.138
2005	901	2013	1.210
2006	954	2014	1.274
2007	965		

Quelle: Verbundstatistik Bericht 1/2015 des VBB

Zuschüsse für den Berliner ÖPNV (Bestellungen für Verkehrsleistungen)

Jahr	BVG [Mio. EUR] [%]	S-Bahn [Mio. EUR] [%]	Eisenbahn- regionalver- kehr [Mio. EUR] [%]	Summe [Mio. EUR] [%]
2001	420,3 64,4	221,4 33,9	10,7 1,6	652,4 100
2003	420,3 64,2	190,6 29,1	44,2 6,7	655,1 100
2005	420,3 61,5	217,5 31,8	45,1 6,6	682,9 100
2007	307,3 53,2	225,1 39,0	45,2 7,8	577,6 100
2009	250,0 51,3	190,1 39,0	47,3 9,7	487,4 100
2010	250,0 51,9	184,9 38,4	46,9 9,7	481,8 100
2011	250,0 49,4	206,8 40,9	49,1 9,7	505,9 100
2012	266,8 48,9	232,4 42,6	46,7 8,6	545,9 100

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Januar 2014, Berliner Verkehr in Zahlen, S. 110

Frage 3: Führen Fahrpreisanhebungen im Grundsatz zu Fahrgastverlusten? Welche Fahrpreise hält der Senat für angemessen, um einerseits ein attraktives Angebot finanzieren zu können, andererseits den Fahrgästen preiswerte Mobilität mit Angeboten des ÖPNV zu gewährleisten?

Antwort zu 3: Der Wert der Preiselastizität gibt an, wie die Nachfrage auf einen veränderten Preis reagiert. Er wird ermittelt, indem der relative Nachfragerückgang ins Verhältnis zur relativen Preiserhöhung gesetzt wird. Je höher der Wert ist, desto stärker reagiert der Markt auf erhöhte Preise mit Nachfragerückgang.

In die Kalkulationen von Fahrpreiserhöhungen fließen Berechnungen zu Preiselastizitäten mit ein. Die exakte Ermittlung der Elastizitäten ist nicht ohne weiteres möglich, da die Nachfrageänderung von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist. So treten die berechneten theoretischen Elastizitätswerte in der Realität meist nicht auf. Abwanderungen, die vereinzelt aufgetreten sind, werden durch neu hinzu gewonnene Fahrgäste überkompensiert. So zeigt sich, dass die Nachfrage im ÖPNV auch mit Fahrpreiserhöhungen ständig steigt (vgl. hierzu Antwort zu Frage 2). Dabei ist es durchaus gewollt, dass Fahrgäste vom Bartarif (Einzelfahrschein) zum Zeitkartentarif wechseln. Damit wird einerseits eine Kundenbindung erreicht und es werden regelmäßige Einnahmen garantiert.

Insbesondere im Zeitkartenbereich sind Nachfragerückgänge in Folge von Preiserhöhungen kaum festzustellen. Das mag auch daran liegen, dass neben den durchaus günstigen normalen VBB-Zeitkartentartifen zusätzlich für bestimmte Personengruppen attraktive Zeitkarten angeboten werden, bei denen die wirtschaftliche Situation der Fahrgäste berücksichtigt wird. Zu erwähnen sind die Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs (Schülerticket, Geschwisterkarte, Azubi-Ticket) sowie das Berlin-Ticket S (Sozialkarte).

In der Diskussion zu den Tarifmaßnahmen achtet der Senat darauf, dass Fahrpreiserhöhungen für bestimmte Tarifprodukte, bei denen eine hohe Elastizität erwartet wird, möglichst vermieden werden.

Im Übrigen sind Fahrpreisanhebungen notwendig, um die Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen zu kompensieren und um den leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr in Berlin und Brandenburg zu sichern und weiterzuentwickeln.

Frage 4: Wie werden Tarifentwicklungen implementiert? Wer hat hierzu das Vorschlagsrecht? Wie werden die Länder Berlin und Brandenburg, die Landkreise, die Fahrgastverbände und die Verkehrsunternehmen beteiligt?

Welche Möglichkeiten sieht der Senat die Beteiligung der Fahrgastverbände sicher zu stellen?

Antwort zu 4: Grundsätzlich tragen die Verkehrsunternehmen die unternehmerische Verantwortung für die Ausgestaltung der Tarife, da sie das wirtschaftliche Risiko tragen. Zur Festlegung von Erhöhungen des VBB-Tarifs wurde ein neues Berechnungsverfahren (VBB-Tarif-Index) entwickelt und beschlossen. Beim VBB-Tarif-Index werden mit 83 Prozent die Lebenshaltungskosten in Berlin und Brandenburg und mit je 8,5 Prozent die Preisentwicklung von Kraftstoffen und Strom berücksichtigt. Die Berechnung erfolgt durch Verwendung allgemein zugänglicher Ausgangsdaten (Quellen Statistisches Bundesamt, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg). Zur Betrachtung werden die Werte der vergangenen 60 Monate herangezogen, damit zufällige Schwankungen bei der Preisentwicklung kompensiert werden können. Aus diesem Grund können derzeit veröffentlichte Inflationsraten vom berechneten VBB-Indexwert abweichen. Die derzeitigen Inflationsraten fließen dann bei der Bildung zukünftiger VBB-Indexwerte ein.

Die Details der VBB-Tarif-Entwicklung werden in einem umfangreichen Diskussionsprozess abgestimmt, bei denen die Aufgabenträger des ÖPNV (also auch das Land Berlin) beteiligt sind. Dabei finden die Vorschläge der Verkehrsunternehmen genauso Beachtung wie die der Fahrgastverbände. Alle Vorschläge werden nach einheitlichen Bewertungskriterien analysiert und nach Priorisierung einem Maßnahmenpaket zugeordnet. Auf die konkrete Gestaltung des Maßnahmenpakets können alle Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen jederzeit Einfluss nehmen. Abschließend beschließt der VBB-Aufsichtsrat das Tarifmaßnahmen-Paket, das im Rahmen der Kompromissfindung entstanden ist. Nur so ist sichergestellt, dass ein einheitlicher, verbundweit gültiger Tarif, der in allen VBB-Verkehrsunternehmen anerkannt wird, erhalten bleibt.

Berlin, den 06. November 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Nov. 2015)