

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

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

#### Pilotbetrieb ÖPNV-Nulltarif an Sommer-Wochenenden

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

Die Schriftliche 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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die S-Bahn Berlin um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1: Welche rechtlichen Voraussetzungen sind nach Auffassung des Senats erforderlich bzw. welche Gesetze oder Verordnungen müssten geändert werden, um im Rahmen eines Pilotbetriebs einen Nulltarif in Bussen und Bahnen an einzelnen oder mehreren Tagen im Tarifbereich AB zu ermöglichen?

Antwort zu 1: Normative Änderungen sind für die Umsetzung eines Pilotangebotes nicht geboten. Es sind jedoch Abstimmungen bzw. vertragliche Regelungen mit anderen Aufgabenträgern, den betroffenen Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) erforderlich, die überwiegend nur im Konsens möglich sind:

Soweit Verkehrsunternehmen in Berlin ihre Verkehrsleistungen auf Basis eines Bruttovertrages erbringen (Regionalverkehr), können die Auftraggeber (in der Regel die Länder Berlin und Brandenburg, bei einigen Linien aber auch weitere Bundesländer) konsensual vorgeben, welcher Tarif anzuwenden ist. Die damit verbundenen Einnahmeausfälle wären vom Land Berlin auszugleichen.

Die S-Bahn-Leistungen werden auf Grundlage eines Nettovertrages erbracht. Hier müssten sich die Auftraggeber (die Länder Berlin und Brandenburg) über die Pilotmaßnahme verständigen und auf dieser Basis mit der S-Bahn Berlin GmbH über die Modalitäten einer entsprechenden Tarifabsenkung und den Ausgleich der Mindererlöse verhandeln.

Im übrigen Nahverkehr (Bus, U-Bahn, Tram) sind sowohl die Regelungen im Verkehrsvertrag des Landes Berlin mit der BVG, der als Nettovertrag abgeschlossen wurde, zu beachten als auch die Vorgaben des für diese Verkehre einschlägigen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Analog für S-Bahn Berlin müsste das Land Berlin mit der BVG als Nettovertragsunternehmen verhandeln müsste, unter welchen Bedingungen und in welchem Umfang die BVG einen Nulltarif anbietet.

Gemäß § 39 PBefG müsste die BVG diese Tarifänderung dann bei der Genehmigungsbehörde beantragen, denn die bisher geltenden, genehmigten Tarife dürfen gemäß § 39 Abs. 3 PBefG weder über- noch unterschritten werden und müssen gleichmäßig angewendet werden. Ein Nulltarif ist eine vollständige Unterschreitung des genehmigten Tarifes. Behördlich müsste somit zu den bereits genehmigten Tarifen ein Ausnahmetatbestand, ggf. unter den Bedingungen des § 39 Abs. 4 PBefG, für die zeitweilige Anwendung eines Nulltarifes genehmigt werden. Hierbei müsste die Genehmigungsbehörde auch prüfen, ob ein solcher Tarif der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen angemessen ist. Es wäre zudem sicherzustellen, dass bestimmte Kundensegmente (z.B. Abonnenten) durch den Anwendungsbereich des Nulltarifs nicht benachteiligt werden, sollte dieser ggf. nur Teile des Tarifangebots betreffen.

Soweit Berliner Busleistungen im Stadt-Umland-Verkehr nicht durch die BVG erbracht werden, sondern im Auftrag benachbarter Landkreise von Brandenburger Verkehrsunternehmen, müsste die Anwendung eines Nulltarifes für den Berliner Linienanteil mit den dortigen Aufgabenträgern und Unternehmen vereinbart werden.

Für alle in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen ist übergreifend zu beachten, dass sie in ihren Verkehrsverträgen zur Anwendung des integrierten Tarifs im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg verpflichtet sind. Sie sind daher zugleich Vertragspartner von Kooperationsverträgen mit dem VBB, die auch die Verfahren der integrierten, länderübergreifenden Tarifentwicklung zum Inhalt haben. Sollte der Nulltarif nicht nur als einmaliges

Ereignis, sondern regelmäßig – und sei es auch nur an bestimmten Tagen – zur Anwendung kommen sollen, müssten gemäß den Regularien des Verbundtarifes die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen zusammenwirken und über den VBB einen abgestimmten Tarifantrag stellen, da nicht ein Verkehrsunternehmen autonom über den Nulltarif entscheiden kann.

Frage 2: Wie hoch war das Fahrgastaufkommen in Bussen und Bahnen der BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH werktags und an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen in den Jahren 2013 und 2014? (Bitte nach Jahren, Verkehrsunternehmen und getrennt nach Werktagen sowie Wochenend- und Feiertagen aufschlüsseln.)

Antwort zu 2: Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Für die BVG ergeben sich auf Grundlage der Jahres-UBF [Erläuterung - UBF: Unternehmensbeförderungsfall] sowie der Verteilung auf MF [Erläuterung - MF: montags – freitags, wenn kein Feiertag] sowie Sa/So nachstehende Werte für die UBF:

	MF (Werktag)	Sa/So (Wochenend- und Feiertage)
2013	3,1 Mio.	1,5 Mio.
2014	3,2 Mio.	1,6 Mio.

“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Eine nach Wochentagen differenzierte Erhebung des Fahrgastaufkommens liegt nur für das Jahr 2012 vor. Das Fahrgastaufkommen der S-Bahn beträgt an durchschnittlichen Werktagen (Mo-Fr) rund 1,3 Mio. Fahrgäste. An Samstagen beträgt das Fahrgastaufkommen durchschnittlich rund 0,9 Mio. Fahrgäste, an Sonn- und Feiertagen durchschnittlich rund 0,7 Mio. Fahrgäste.“

Frage 3: Mit welchem zusätzlichen Fahrgastaufkommen rechnet der Senat, wenn an den Samstagen und Sonntagen im Juli und August 2015 im Rahmen eines Pilotbetriebs ein ÖPNV-Nulltarif im Tarifbereich AB eingeführt würde?

Antwort zu 3: Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Die BVG verfügt über keine Erfahrungswerte im Zusammenhang mit dem zu erwartenden zusätzlichen Fahrgastaufkommen im Zuge eines zeitlich begrenzten ÖPNV zum Nulltarif. Um dies abschätzen zu können, wäre eine gezielte Marktuntersuchung notwendig.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Seitens der S-Bahn existieren keine Prognosen bzgl. eines zusätzlichen Fahrgastaufkommens bei einem ÖPNV-Nulltarif am Wochenende.“

Der Senat kann aufgrund fehlender Datengrundlage dazu keine Einschätzung abgeben.

Frage 4: Inwiefern müssten die Angebote von BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH beispielsweise durch zusätzliche Fahrzeugeinsätze, Taktzeitverdichtungen o.Ä. ausgeweitet werden, um das zusätzliche Fahrgastaufkommen eines entsprechenden Pilotbetriebs aufzufangen zu können?

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu übermittelt:

„Die Anzahl der zusätzlichen Leistung im Linieneinsatz ist abhängig von einer konkreten Bestellung, welche durch den Aufgabenträger ausgelöst werden müsste.“

Frage 5: Welche Kosten würden der BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH aus entsprechenden Angebotsanpassungen voraussichtlich entstehen?

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu übermittelt:

„Die zusätzlichen entstehenden Kosten sind abhängig von einer konkreten Bestellung durch die Aufgabenträger.“

Frage 6: Wie viel Personal der BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH wäre zusätzlich notwendig, um einen ÖPNV-Nulltarif an den Samstagen und Sonntagen im Juli und August 2015 durchzuführen?

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu übermittelt:

„Diese Frage kann nicht pauschal beantwortet werden, da der Personaleinsatz von einer Vielzahl von Faktoren abhängt.“

Zum einen ergibt sich der zusätzliche Personalaufwand für die Triebfahrzeugführer aus der Differenz der dann bestellten Verkehrsleistung zur üblichen Verkehrsleistung an einem normalen Wochenende.

Bezüglich weiterer Personale (z.B. Sicherheitskräfte) müsste im Vorfeld abgeschätzt werden, wie sich auf Grund der Wetterlage, der Veranstaltungsdichte und z.B. dem Baugeschehen im ÖPNV das Fahrgastaufkommen und die Fahrgastbewegung tatsächlich entwickeln könnte. Nicht zuletzt spielt hier auch die dann möglicherweise vorgenommene Angebotsausweitung eine Rolle.

Anhand dieser und weiterer Kriterien, inkl. eines Risikoaufschlags (z.B. Reisendenlenkung etc.), müsste die Personalbemessung durchgeführt werden.“

Frage 7: Welche Kosten würden der BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH durch einen entsprechenden zusätzlichen Personaleinsatz entstehen?

Die BVG hat zu den Fragen 4 bis 7 übermittelt:

„Die an Wochenenden angebotenen Verkehrsleistungen der BVG orientieren sich an der derzeitigen Nachfrage. Um ein möglicherweise zusätzliches Fahrgastaufkommen in Folge des o. g. Pilotvorhabens bewältigen zu können, wären Mehrleistungen und zusätzliche Personale erforderlich, deren Umfang nur in Verbindung mit dem

zusätzlichen Fahrgastaufkommen abgeschätzt werden kann. Die Rekrutierung und Ausbildung zusätzlicher Personale für Mehrleistungen im Sommer 2015 ist aufgrund des verbleibenden zeitlichen Vorlaufs nicht realistisch.“

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu übermittelt:

„Entsprechend der Antwort zu Frage 6 kann auch die Frage nach den entstehenden Kosten nicht pauschal beantwortet werden.“

Frage 8: Welche Mindereinnahmen aus Fahrscheinverkäufen würden der BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH während eines ÖPNV-Nulltarifs an den Samstagen und Sonntagen im Juli und August 2015 entstehen?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Durch einen ‚Nulltarif‘ an 18 Wochenendtagen im Juli und August 2015 würden der BVG Mindereinnahmen im Bartarif von rd. 3,8 Mio. EUR entstehen (ohne Berücksichtigung der speziellen touristischen Tarifangebote WelcomeCard und CityTourCard).“

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu übermittelt:

„Der S-Bahn Berlin würden im Bartarif geschätzte Mindereinnahmen i.H.v. rd. 3,1 Mio. EUR entstehen.“

Frage 9: Wie hoch wären die voraussichtlichen Kosten aus anteiligen Fahrgeldrückerstattungen bzw. Fahrgeldreduzierungen für Monats- Jahres- und Abonnementkarten-Kund\*innen, sollten diese erforderlich sein?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Für die BVG wäre mit Forderungen nach anteiligen Kostenerstattungen für vorhandene Zeitkarten in Höhe von rd. 21,7 Mio. EUR zu rechnen.“

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu übermittelt:

„Eine finanzielle Bewertung einer möglichen Rückerstattung im Zeitkartentarif würde von den genauen Bedingungen abhängen, wobei zuerst die tarifgenehmigungsrechtlichen Fragen mit der Genehmigungsbehörde zu klären wären. Die S-Bahn Berlin schätzt die mögliche Erstattungssumme auf 10,9 Mio. EUR.“

Frage 10: Welche weiteren Kosten würden der BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH voraussichtlich durch einen ÖPNV-Nulltarif an den Samstagen und Sonntagen im Juli und August 2015 entstehen?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Weitere Kostenfaktoren können derzeit von der BVG nicht abgeschätzt werden.“

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu übermittelt:

„Diese Frage kann ebenfalls nicht pauschal beantwortet werden. In Abhängigkeit eines ggf. durch den Senat bestellten zusätzlichen Verkehrsangebots entstünden ggf. weitere Kosten wie z.B. Energiekosten beim Einsatz zusätzlicher bzw. längerer Züge.“

Frage 11: Wie hoch veranschlagt der Senat entsprechend die Gesamtkosten eines Pilotbetriebs ÖPNV-Nulltarif an den Samstagen und Sonntagen im Juli und August 2015 im Tarifbereich AB?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Die Gesamtkosten ergeben sich aus der Summe der in den Fragen 5., 7. und 9. genannten Kosten.“

Die Gesamtkosten können vom Senat nicht angegeben werden.

Berlin, den 05. März 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Mrz. 2015)