

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 24. Februar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Februar 2015) und **Antwort**

Wie viel kosten Herstellung und Vertrieb von Fahrscheinen?

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: Wie viele Fahrscheinautomaten der BVG A.ö.R. und der S-Bahn Berlin GmbH gibt es aktuell in Berlin? (Bitte nach Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Die BVG hat derzeit 687 stationäre und 422 mobile Fahrausweisautomaten (in Straßenbahnen) im Einsatz.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Bei der S-Bahn Berlin sind derzeit 478 stationäre Fahrscheinautomaten im Einsatz.“

Frage 2: Welche Kosten entstanden den Verkehrsunternehmen seit 2010 durch Anschaffung sowie Wartung und Betrieb von Fahrscheinautomaten? (Bitte nach Jahr und Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„In den Jahren 2010 bis 2014 ergeben sich durchschnittliche Kosten für Anschaffung und Wartung von Fahrscheinautomaten (inkl. Abschreibungen) in Höhe von ca. 5,2 Mio. EUR p. a.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Bei der S-Bahn Berlin entstanden in den vergangenen Jahren durchschnittlich 5,0 Mio. EUR an Wartungs- und Betriebskosten im Bereich Automaten.“

Die Anschaffungskosten für die letzte Automatengeneration betragen bei der S-Bahn Berlin über 10 Mio. EUR.“

Frage 3: Wie viele Beschwerden haben die Verkehrsunternehmen in den Jahren seit 2010 wegen defekter Fahrscheinautomaten erhalten? (Bitte nach Jahr und Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„In den Jahren vor 2012 erfolgte durch die BVG keine Differenzierung nach Beschwerden wegen defekter Fahrscheinautomaten. Für die Jahre ab 2012 ergeben sich folgende Werte:

2012: 68
2013: 89
2014: 63“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Die S-Bahn Berlin erhielt in den vergangenen Jahren folgende Anzahl an Beschwerden:

2013: ca. 2.500 Stück
2014: ca. 4.400 Stück“

Frage 4: In wie vielen Fällen haben die Verkehrsunternehmen in den Jahren seit 2010 wegen defekter Fahrscheinautomaten oder Fahrkarten-Fehlgedruckte Erstattungsleistungen erbracht und welche Kosten sind dadurch entstanden? (Bitte nach Jahr und Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Bei der BVG ist in den genannten Jahren folgende Anzahl von Störungen aufgetreten. Mit angegeben ist auch die Summe der Erstattungszahlungen aufgrund der Störungen, welche jedoch nicht mit den entstandenen Kosten gleichzusetzen ist. Eine Ermittlung der Kosten für die Erstattung von fehlerhaft gedruckten Fahrausweisen ist leider nicht möglich.“

BVG:

2010: 5.240 Fälle mit rd. 90 Tsd. EUR
 2011: 4.993 Fälle mit rd. 100 Tsd. EUR
 2012: 4.484 Fälle mit rd. 91 Tsd. EUR
 2013: 5.338 Fälle mit rd. 112 Tsd. EUR
 2014: 6.648 Fälle mit rd. 137 Tsd. EUR“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Die S-Bahn Berlin hat im Jahr 2014 ca. 55 TEUR bei 5.033 Vorgängen aufgrund von Automatenreklamationen erstattet. Weiter zurückliegende Statistiken können wir aufgrund der systemseitigen Schwärzung abgeschlossener Vorgänge gemäß BDSG leider nicht darstellen.“

Frage 5: Wie viele Fahrscheinautomaten mussten wegen Problemen bei der Annahme der neuen 5-Euro-Scheine, und wie viele wegen Problemen bei der Annahme der neuen 10-Euro-Scheine umgerüstet oder ausgetauscht werden? (Bitte aufschlüsseln nach Umrüstungen auf die Annahme der neuen 5- und der neuen 10-Euro-Scheine.)

Welche Kosten sind durch diese Umrüstungen entstanden? (Bitte aufschlüsseln nach Umrüstungen auf die Annahme der neuen 5- sowie der neuen 10-Euro-Scheine.)

Bis wann werden die Umrüstungen abgeschlossen sein? (Bitte aufschlüsseln nach Umrüstungen auf die Annahme der neuen 5- sowie der neuen 10-Euro-Scheine.)

Welche weiteren Kosten werden durch Umrüstungen oder Austausch von Fahrscheinautomaten wegen Problemen bei der Annahme der neuen 5-, 10- oder auch der neuen 20-Euro-Scheine entstehen? (Bitte aufschlüsseln nach Umrüstungen auf die Annahme der neuen 5-, 10- sowie 20-Euro-Scheine.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Die für die Umrüstung erforderlichen Mittel wurden aus dem jährlichen Budget der Wartungskosten beglichen. Darüber hinausgehende Kosten entstanden nicht.“

Wegen der neuen Euro-Banknoten ist nicht der Austausch ganzer Automaten, sondern lediglich der Banknotenakzeptoren notwendig. Diese wurden im Zuge der Einführung der neuen 5- und 10-Euro Banknoten getauscht. Künftig folgende bzw. neue Banknoten (bspw. 20-Euro) verursachen keine weiteren Kosten an BVG-Fahrscheinautomaten.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Sowohl bei der Umstellung der 5- als auch 10 EUR-Note kam es bei der S-Bahn Berlin zu keinerlei Umrüstungsproblemen.“

Die für die Umrüstung erforderlichen Mittel wurden aus dem jährlichen Budget der Wartungskosten beglichen. Darüber hinausgehende Kosten entstanden nicht.“

Die Umstellung der 5- und 10-EUR-Scheine ist bereits seit einiger Zeit abgeschlossen. Die nächste Umstellung wird mit dem 20-EUR-Schein im November 2015 erfolgen.“

Über das normale Budget hinausgehende Kosten sind nicht zu erwarten.“

Frage 6: Welche Kosten entstanden in den Jahren seit 2010 durch Anschläge und Vandalismus an Fahrscheinautomaten? (Bitte nach Jahr und Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„BVG:

2010: rd. 84 Tsd. EUR
 2011: rd. 252 Tsd. EUR
 2012: rd. 180 Tsd. EUR
 2013: rd. 146 Tsd. EUR
 2014: rd. 186 Tsd. EUR“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Folgende Kosten entstanden der S-Bahn Berlin in den vergangenen Jahren infolge von Vandalismus an Fahrscheinautomaten:

2013: 150 TEUR
 2014: 350 TEUR“

Frage 7: Welche jährlichen Gesamtkosten entstanden den Verkehrsunternehmen in den Jahren seit 2010 für die Herstellung von Fahrscheinen, Zeit- und Abo-Karten sowie der VBB-fahrCards? (Bitte nach Jahr, Fahrscheinart und Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Für die Herstellung von Fahrscheinen, Zeit- und Abokarten sowie VBB-fahrCards entstanden der BVG Kosten in Höhe von durchschnittlich 762 Tsd. EUR p. a.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Der S-Bahn Berlin entstanden in den zurückliegenden Jahren durchschnittliche Kosten in Höhe von ca. 800 TEUR bezüglich der Beschaffung von Fahrausweismaterial.“

Frage 8: Welche Kosten entstanden und entstehen durch die Umrüstung von Zeit- und Abo-Karten auf die VBB-fahrCard sowie durch die Anschaffung, Wartung und den Betrieb entsprechender Lesegeräte in Bussen und für mobile Fahrscheinkontrollen?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Das Budget für die erste Stufe des Projekts EFM beträgt 7,139 Mio. EUR, davon wurden 1,255 Mio. EUR durch den Bund gefördert. Für Wartung und Betrieb fielen bisher Kosten in Höhe von 500 Tsd. EUR p. a. an.“

Dem gegenüber stehen reduzierte Prozesskosten und erhöhte Einnahmen in Höhe von insgesamt ca. 1,0 Mio. EUR p. a.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Die erforderlichen Mittel für die technische Anpassung der Kontrollgeräte, Verkaufssysteme bzw. Hintergrundsysteme werden größtenteils durch Fördermittel des Bundes bereitgestellt. Für genauere Informationen zur Größenordnung verweisen wir auf die Projektleitung im VBB.“

Frage 9: Aus welchen Mitteln werden diese Umrüstungskosten finanziert?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Diese Umrüstungskosten werden zu 75 % aus BVG-Mitteln (verkehrsvertragsfinanziert) und zu 25 % aus Bundesmitteln–Projektförderung finanziert.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Die Förderung erfolgt teilweise aus Bundesmitteln für das Projekt INNOS Start. Die VU [Anmerkung – VU: Verkehrsunternehmen] müssen teilweise jedoch auch auf eigene Investitionsmittel zurückgreifen, so z.B. für Kosten der Chipkartenbeschaffung. Für genauere Auskünfte zur externen Finanzierung verweisen wir auf die Projektleitung des VBB.“

Frage 10: An wie vielen extern betriebenen Vertriebsstellen in und außerhalb von Bahnhöfen werden zu welchen Konditionen Fahrscheine verkauft?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Die BVG hat mit Stand vom 02.02.2015 insgesamt 45 private Verkaufsstellen in der U-Bahn und 230 private Verkaufsstellen im Straßenland. Diese privaten Kooperationspartner erhalten für ihre Tätigkeit eine Staffelp Provision auf den Bruttoumsatz.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Die S-Bahn Berlin hat aktuell 27 private Agenturen (davon 24 Service Stores) auf Bahnhöfen und 26 Kioske im näheren Bahnhofsumfeld vertraglich gebunden. Die Konditionen werden einzeln verhandelt und sind demzufolge vertraulich. Es besteht aber eine Staffelung je nach Art und Umfang der zu erbringenden Dienstleistung. Durch den größeren Dienstleistungsumfang der Service Stores (Ausstellung von Kundenkarten, Abo-Antragsberatung) bekommen diese eine etwas höhere Provision als bspw. Kioske im Straßenland.“

Frage 11: Welcher Anteil der Fahrgeldeinnahmen wird durch externe Vertriebsstellen erzielt?

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Der Umsatzanteil der privaten Verkaufsstellen liegt bei rund 18 % am Gesamtumsatz.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Bei der S-Bahn Berlin werden unter 5 % des Gesamtumsatzes durch externe Vertriebspartner/Agenturen erbracht.“

Frage 12: Welche jährlichen Gesamtkosten entstanden den Verkehrsunternehmen in den Jahren seit 2010 durch den Vertrieb von Fahrscheinen insgesamt? (Bitte nach Jahr und Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Diese Frage kann die BVG nicht beantworten.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Keine Angaben“

Frage 13: Wie hoch war in den Jahren seit 2010 der prozentuale und absolute Anteil der Kosten für Herstellung und Vertrieb von Fahrscheinen an den erzielten Fahrgeldeinnahmen? (Bitte nach Jahr und Verkehrsunternehmen aufschlüsseln.)

Die BVG hat hierzu übermittelt:

„Diese Frage kann die BVG nicht beantworten.“

Die S-Bahn Berlin hat hierzu übermittelt:

„Keine Angaben“

Berlin, den 06. März 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Mrz. 2015)