

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Kristin Brinker (AfD)

vom 07. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. April 2022)

zum Thema:

Auswirkungen von Energiepreiserhöhungen im öffentlichen Nahverkehr

und **Antwort** vom 25. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. April 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Dr. Kristin Brinker (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11520
vom 07.04.2022
über Auswirkungen von Energiepreiserhöhungen im öffentlichen Nahverkehr

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

In welcher Höhe fallen derzeit Energiekosten bei den Berliner Verkehrsbetrieben an? Bitte getrennt nach Energieträger.

Antwort zu 1:

Der Bedarf der BVG an Energie liegt aktuell bei rd. 50 Mio. Litern Dieselkraftstoff im Jahr sowie rund 504 GWh elektrischer Energie. Die Kosten für die bezogene Energie betrugen im Jahr 2021 für elektrische Energie rund 58 Mio. Euro, für Treibstoffe rund 43 Mio. Euro und für sonstige Energieträger rund 7 Mio. Euro.

Frage 2:

Inwiefern wirken sich Preissteigerungen bei Strom und Sprit auf das Ergebnis der Berliner Verkehrsbetriebe aus?

Antwort zu 2:

Die BVG hat ein Risikobeschaffungs- und -sicherungssystem entwickelt und sichert daher schon seit einigen Jahren die Beschaffung von Kraftstoffen und elektrischer Energie langfristig ab. Beim Strom hat die BVG für die Jahre 2022 und 2023 bereits rd. 90 % und für 2024 rd. 45 % der geplanten Menge in der Vergangenheit über Risikobeschaffungen gekauft. Die aktuellen Marktentwicklungen treffen die BVG daher derzeit noch nur sehr begrenzt und nur bezogen auf die noch offenen Mengen.

Beim Dieselkraftstoff sind bereits Mengen für 2022 (rd. 90 %) und 2023 (rd. 60 %) des geplanten Volumens durch Finanzinstrumente gesichert. Eine Sicherung erfolgt hierbei nur für den Anteil des Rohstoffs an den Kraftstoffkosten. Den höheren Einkaufspreisen am Markt stehen dadurch Ausgleichszahlungen aus den Finanzinstrumenten gegenüber. Ein Teil der derzeit erhöhten Preise beim Dieselkraftstoff ist aber nicht auf die Entwicklungen am Rohstoffmarkt, sondern auf höhere Transportkosten und gestiegene Margen der Lieferanten zurückzuführen. Der Ansatz hierfür lag im ersten Quartal 2022 mit rund 21 Eurocent je Liter deutlich höher als in der ursprünglichen Wirtschaftsplanung mit 6 Eurocent je Liter. Dieser Teil kann nicht abgesichert werden und belastet das Ergebnis der BVG.

Frage 3:

Welcher Betrag müsste zur haushaltsneutralen Deckung des geplanten 9-Euro-Tickets für den Zeitraum von drei Monaten vom Bund erstattet werden?

Frage 5:

Welche Erwartungen gibt es für das geplante 9-Euro-Ticket mit Bezug auf die Fahrgastzahlen?

Antwort zu 3 und 5:

Wegen Ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 3 und 5 gemeinsam beantwortet.

Zur Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Erstattung können noch keine qualifizierten Aussagen getroffen werden. Auch wenn zwischenzeitlich die eigentlichen Rahmenbedingungen für das Angebot (Gültigkeitsbeginn, Gültigkeitsbereich, Umgang mit Bestandsabonnements) weitgehend geklärt sind, kann insbesondere hinsichtlich der Zahl der Nutzenden des Angebots, deren tatsächlicher Inanspruchnahme (fahren sie nur ein- oder zweimal oder nutzen Sie das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) voll aus) und auch einer veränderten Inanspruchnahme durch die Bestandskunden (etwa im

Freizeitverkehr) gegenwärtig allenfalls eine Schätzung erfolgen. Danach ist für Berlin eine Mehrnachfrage im Bereich von voraussichtlich bis zu 10 % anzunehmen.

Die Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund gehen davon aus, dass die durch das 9-Euro-Ticket entstehende Mehrnachfrage mit dem bestehenden Verkehrsangebot gut bedient werden kann. Die aktuelle Verkehrsnachfrage im ÖPNV hat noch nicht wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreicht, das gefahrene Verkehrsangebot beruht aber weiterhin auf den kontinuierlich aufwachsenden Planungen.

Eine Aussage zur finanziellen Deckung der in Berlin entstehenden Kosten kann aus den geschilderten Gründen aktuell nicht seriös getroffen werden. Es zeichnet sich ab, dass zwischen dem Bund und den Ländern eine Regelung analog des ÖPNV-Rettungsschirms vereinbart wird, bei der es zeitnah Abschlagszahlungen an die Länder zur Sicherung der Liquidität bei den Verkehrsunternehmen geben könnte und im Nachgang im Rahmen einer Spitzabrechnung – voraussichtlich im Jahr 2023 - die tatsächlichen Aufwände ermittelt und abgerechnet werden.

Frage 4:

Entstehen zur Einführung des geplanten 9-Euro-Tickets neben Einnahmeausfällen weitere Kosten?

Antwort zu 4:

Es entstehen Verwaltungskosten zur Organisation des 9-Euro-Tickets bei Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden, die allerdings nicht separat ermittelbar sind.

Weitere Kosten können durch eventuell notwendige Mehrbestellungen entstehen, soweit diese überhaupt möglich sind sowie aus notwendigen Begleitmaßnahmen, wie z.B. flankierende Verkehrserhebungen oder zusätzliche Schulungen für das Prüfpersonal aufgrund der bundesweiten Gültigkeit.

Berlin, den 25.04.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz