

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 19. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. Dezember 2024)

zum Thema:

Was kostet der 29-Euro-Ticket-Alleingang und seine Rückabwicklung die Berliner?

und **Antwort** vom 18. Dezember 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Dez. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21056
vom 19.11.2024
über Was kostet der 29-Euro-Ticket-Alleingang und seine Rückabwicklung die Berliner?

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 BVG AöR und die S-Bahn Berlin GmbH um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung inhaltlich berücksichtigt ist.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Einführung des Berliner 29-Euro-Tickets im Alleingang im Juli 2024, neben dem bereits seit 1. Mai 2023 bestehenden deutschlandweit geltenden Deutschlandticket, wurde von anderen Bundesländern, vielen Verbänden und auch der Wirtschaft von Anfang an kritisiert.

Die mit hohen Kosten verbundene Einführung sowie die Wiederabschaffung nach wenigen Monaten werfen Fragen auf, insbesondere in Bezug auf die wirtschaftliche Nachhaltigkeit dieses Vorhabens, sowie das geltende Sparsamprinzip. Als Vertreter*innen einer nachhaltigen, transparenten und verantwortungsvollen Politik ist es unsere Aufgabe, die entstandenen Kosten und Konsequenzen kritisch zu hinterfragen.

Denn: Jede Maßnahme, die den ÖPNV fördern soll, muss langfristig, durchdacht und sozial gerecht sein. Ich richte daher folgende Fragen an den Senat, um die entstandenen Kosten und Auswirkungen des kurzlebigen 29-Euro-Tickets offenzulegen und so die finanzielle Dimension dieser Maßnahme aufzuarbeiten. Wir danken dem Senat im Voraus für die detaillierte und transparente Beantwortung.

Frage 1:

Welche Gesamtkosten sind durch die Einführung und die unmittelbare Wiederabschaffung des 29-Euro-Tickets entstanden?

Antwort zu 1:

Bislang (12.12.2024) sind aus der Einführung des Berlin-Abos Aufwände für Tarifersatzleistungen in Höhe von 35,0 Mio. Euro zu Lasten des Landeshaushaltes geflossen. Darüber hinaus bestehen auf Grundlage der aktuell vorliegenden Meldungen der Verkehrsunternehmen an den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) voraussichtliche Ansprüche aus bestehenden Abonnementverträgen zur Zahlung von Tarifersatzleistungen in Höhe von rund 13,3 Mio. Euro.

Sofern im Rahmen notwendiger vertrieblicher Anpassungen bei Verkehrsunternehmen Kosten durch Einführung oder Einstellung von Tarifprodukten entstehen, sind diese grundsätzlich bereits durch verkehrsvertragliche Regelungen zu Vertriebskosten sowie Vertriebseinbehalte im VBB abgedeckt. Für erhebliche zusätzliche vertriebliche Aufwände im Zuge des Berlin-Abos gibt es im Jahr 2024 für alle betroffenen Verkehrsunternehmen eine zusätzliche Vertriebskostenpauschale in Höhe von 1 Euro/Abonnement/Monat.

Für zusätzliche Aufwände aus Vertriebsaufwendungen zum Berlin-Abo sind bislang im Wege der Vertriebskostenpauschale zum Berlin-Abo Mittel in Höhe von 936.000 Euro geflossen. Hier sind weitere Ansprüche von 3,4 Mio. Euro zu erwarten.

Für eine etwaige Wiederabschaffung des Berlin-Abos sind bislang noch keine Kosten angefallen.

Frage 2:

Wie hoch waren die internen Kosten bei der BVG für die Einführung, Umsetzung und Wieder-Abschaffung für a) Personal, b) die Umstellung interner Systeme und c) zusätzliche organisatorische Maßnahmen? Bitte einzeln auflühren.

Frage 10:

Weitere Kosten: Welche weiteren Kosten sind im Zusammenhang mit der Einführung und Abschaffung des 29-Euro-Tickets entstanden? (Bitte detailliert auflühren, z. B. Kosten durch technische Anpassungen etwa bei Fahrschein-Kontrollgeräten oder externe Beratungsleistungen o. Ä.)

Antwort zu 2 und 10:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 10 gemeinsam beantwortet. Die Kosten der S-Bahn Berlin GmbH für die Einführung des Berlin-Abos liegen bei etwa 240.000 Euro. Bei der BVG sind für die Einführung und Umsetzung des Berlin-Abos Kosten in

Höhe von rund 3 Mio. Euro entstanden, zusätzliche Personalkosten sind nicht angefallen. Die Umstellung interner Systeme macht dort ca. ein Drittel des Gesamtbetrags aus, die zusätzlichen organisatorischen Maßnahmen die restlichen zwei Drittel des Gesamtbetrags. Dazu gehörten insbesondere die Ausstellung neuer Fahrtberechtigungen (Chipkarten) und die Aufstockung externer Kapazitäten zur Beantwortung des hohen Fragenaufkommens per Telefon, Mail und in den Kundenzentren. Auch bei der S-Bahn waren keine zusätzlichen Personale für die Umsetzung erforderlich, der notwendige Aufwand der kurzfristigen Einführung konnte durch organisatorische Maßnahmen umgesetzt werden.

Wie hoch der Aufwand für die Wiederabschaffung des Angebotes sein wird, steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht fest.

Frage 3:

Wie hoch waren die Agenturkosten für das postalische Mailing an alle Deutschlandticket-Nutzer*innen zur Bewerbung des Berliner 29-Euro-Tickets? Wie hoch waren die diesbezüglichen Versand- und Portokosten des postalischen Mailings?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt mit, dass bei ihr keine entsprechenden Kosten angefallen sind, da es bei ihr kein postalisches Mailing zur Bewerbung des Berlin-Abos gab. Der Versand eines Informationsschreibens der S-Bahn Berlin an Abonnenten der Umweltkarte Berlin AB und Berliner Nutzende des Deutschlandtickets verursachte Kosten in Höhe von ca. 50.000 Euro (ist in der unter Antwort 1 genannten Summe bereits mit enthalten).

Frage 4:

Welche Ausgaben sind für Werbekampagnen, Medienplatzierungen und Werbung auf öffentlichen Werbeflächen angefallen (Mediakosten insgesamt)?

Antwort zu 4:

Seitens der BVG wurde das Angebot nicht beworben, entsprechend sind auch keine diesbezüglichen Ausgaben angefallen. Die S-Bahn Berlin hat sich auf Kundeninformationen über ihre Webseite und ihre Kundenzeitung „Punkt 3“ beschränkt, so dass hierfür ebenfalls keine zusätzlichen Kosten angefallen sind.

Frage 5:

Welche Kosten entstanden durch die notwendige Umstellung der Ticketautomaten?

Antwort zu 5:

Da das Abonnement nicht im Automatenvertrieb erhältlich ist, entstanden keine Umstellungskosten bei den Fahrausweisautomaten.

Frage 6:

Wurden zusätzliche Schulungen für Mitarbeiter*innen durchgeführt, und wenn ja, welche Kosten sind hierfür angefallen?

Antwort zu 6:

Beim Berlin-Abo handelt es sich um ein weiteres Abonnementprodukt, bei dem die vertrieblichen Abläufe denen der bestehenden Abonnementprodukte entsprechen. Daher waren keine zusätzlichen Schulungsmaßnahmen erforderlich.

Frage 7:

Wie hoch sind die Kosten, die durch Stornierungen, Kulanzregelungen oder andere Abrechnungsanpassungen entstanden sind?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt mit, dass über die in Antwort 1 genannten Kosten hinaus keine zusätzlichen Kosten entstanden sind. Die S-Bahn Berlin teilt mit, dass eine Differenzierung der ggf. erfolgten Kulanzentscheidungen bezüglich des Berlin-Abos systemisch nicht auswertbar ist. Gemäß VBB-Tarif war ein Wechsel innerhalb der Vertragslaufzeit aus einem bestehenden Abonnement ins Berlin-Abo grundsätzlich möglich. Gegebenenfalls erforderliche Erstattungen (etwa beim Wechsel von Jahreseinmalzahlern) wurden ohne Berechnung einer zusätzlichen Bearbeitungsgebühr durchgeführt.

Frage 8:

Der Vertrag für das 29-Euro-Ticket läuft immer über ein Jahr (Jahresabo). Was passiert mit Nutzer*innen, die einen laufenden Vertrag haben?

Frage 9:

Wann genau endet das 29-Euro-Ticket für die letzten Käufer*innen, und wie wird dies kommuniziert?

Antwort zu 8 und 9:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 und 9 zusammen beantwortet.

Der Vertrag des Berlin-Abos hat eine Mindestvertragslaufzeit von zwölf Monaten und ist danach monatlich kündbar.

Da der Tarif für das Berlin-Abo zum 1. Januar 2025 aufgrund der entfallenden Finanzierung widerrufen worden ist, entfällt das Berlin-Abo als Tarifprodukt und kann seit 11.12.2024 nicht mehr erworben werden. Alle Kunden mit bestehenden Abonnementverträgen erhalten so schnell es geht, voraussichtlich im ersten Quartal 2025, stattdessen ein Deutschlandticket für die jeweilige verbleibende Mindestvertragslaufzeit der ursprünglichen Berlin-Abos. Es wird allen Abonnenten durch das Land Berlin über die Verkehrsunternehmen die Differenz zwischen dem Preis des Berlin-Abos und des Deutschlandtickets erstattet.

Alle Kunden erhalten die Möglichkeit, im Rahmen eines Sonderkündigungsrechts dieser Lösung zu widersprechen.

Die Kunden wurden entsprechend durch die Verkehrsunternehmen so schnell wie möglich direkt per Post und E-Mail informiert. Sofern sie nicht von ihrem Sonderkündigungsrecht Gebrauch machen, müssen die Abonnementkunden nicht weiter tätig werden und können den ÖPNV in Berlin bis zum Ende ihrer ursprünglich vereinbarten Mindestvertragslaufzeit weiterhin ohne finanzielle Nachteile nutzen.

Frage 11:

Welche Kosten müssen nach Ablauf des Berliner 29-Euro-Tickets von den Berliner Fahrgästen monatlich übernommen werden, um eine A/B-Monatskarte zu erhalten (Preisdifferenz 29-Euro-Ticket zu A/B-Monatskarte)?

Antwort zu 11:

Das mit dem Auslaufen des Berlin-Abos nächstgünstigere, in Berlin AB gültige Tarifangebot ist das Deutschlandticket für 58 Euro/Monat. Für die Abonnenten des Berlin-Abos entstehen mit dessen Einstellung keine zusätzlichen Kosten, da der Mehrpreis des Deutschlandtickets bis zum Ende der jeweiligen Vertragslaufzeit vom Land Berlin ausgeglichen wird (siehe auch Antwort zu den Fragen 8 und 9). Mit dem Auslaufen der Mindestvertragslaufzeit entfällt die Gutschrift und Kunden müssen dann die Preisdifferenz zwischen dem Deutschlandticket und dem Berlin-Abo von 29 Euro/Monat (ab dem Ablauf ihrer jeweiligen Vertragslaufzeit) selbst tragen.

Frage 12:

Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf die Mobilität der Berliner*innen, die diese zukünftigen Mehrkosten für die Fahrgäste haben? Rechnen Sie durch den Wegfall des 29-Euro-Tickets mit einem Rückgang der ÖPNV-Nutzung in Berlin?

Antwort zu 12:

Es gibt bislang keine Anhaltspunkte, dass sich in Folge der Einführung des Berlin-Abos signifikante Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl und damit dem Mobilitätsverhalten in Berlin ergeben haben. Nachvollziehbare Veränderungen gab es lediglich bei der Zahl der Abonnenten, was aber im Wesentlichen auf bereits bestehende ÖPNV-Nutzenden zurückzuführen ist, die als Gelegenheitskunden aus dem Bartarif von Einzel-, Vierer- oder Tageskarten in ein Abonnement gewechselt sind. Insofern ist auch bei einer Einstellung des Tarifprodukts Berlin-Abo nicht mit Wesentlichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu rechnen. Es ist allenfalls davon auszugehen, dass die Verkaufszahlen im Barsortiment zu Lasten der Abonnementzahlen wieder leicht ansteigen.

Berlin, den 18.12.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt