

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 12. Januar 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Januar 2005) und **Antwort**

Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der BVG und bei der S-Bahn – bleiben Schülerinnen und Schüler auf der Strecke?

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

Frage 1: Wie haben sich die Fahrgastzahlen bei der BVG und bei der S-Bahn seit 1997 entwickelt? (bitte die jährlichen Beförderungsfälle in absoluten Zahlen angeben)

Antwort zu 1.: Die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH haben jeweils für ihr Unternehmen folgende Zahlen übermittelt:

Unternehmensbeförderungsfälle (UBF) in Mio. / Jahr

Jahr	BVG	S-Bahn
1997	872,8	264,2
1998	869,1	270,0
1999	875,8	280,4
2000	885,8	291,1
2001	888,0	296,0
2002	889,2	305,0
2003	890,3	315,0
2004	891,4*	318,2

*vorläufiger Wert

Frage 2: Wie wird die Zahl der Fahrgäste ermittelt und wie wird eine Doppelzählung z.B. in Folge von Umsteigevorgängen ausgeschlossen?

Antwort 2.: Die BVG hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Die Ermittlung der Unternehmensbeförderungsfälle erfolgt auf der Grundlage umfangreicher Erhebungen. Bei diesen werden die Ein- und Aussteiger gezählt und die Fahrgäste mindestens nach dem genutzten Fahrausweis und dem gesamten Fahrweg ihrer jeweiligen Fahrt befragt. Derartige Erhebungen finden für die Zwecke der Einnahmenaufteilung (VBB bzw. Einnahmenaufteilung Berlin) statt. Diese Erhebungen werden aus Kostengrün-

den als Stichprobenerhebungen durchgeführt. Im Rahmen der Hochrechnung der Erhebungsdaten gelangt man zu repräsentativen Gesamtergebnissen.

Eine Doppelt- oder Mehrfachberücksichtigung von Fahrgästen infolge von Umsteigevorgängen wird mit den angewendeten Hochrechnungsverfahren ausgeschlossen, da sowohl die Zähl- als auch die Befragungsdaten in die Hochrechnung eingehen. Hat ein Fahrgast in der Befragung angegeben, dass er z.B. 3 Teilwege bei dem gleichen Unternehmen zurück legt (z.B. 1x U-Bahn, 2x Bus (verschiedene BVG-Busse)), so geht er nur als ein Unternehmensbeförderungsfall ein. Seine Angaben werden nur mit dem reziproken Wert der Anzahl der angegebenen Teilwege gewichtet, da eine mögliche Befragung auf jeder Teilstrecke angenommen werden muss.“

Die S-Bahn Berlin GmbH hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Die Verkehrsunternehmen führen im Rahmen der Verkehrserhebungen Verkehrszählungen und qualitative Befragungen durch. Durch Zählungen werden die Linienbeförderungsfälle ermittelt. Mit Hilfe der Befragungen werden die durchschnittlichen Reiseweiten je Verkehrsunternehmen bestimmt, die dann zur Ermittlung der Verkehrsleistung (als Personenkilometer) dienen. Die Verkehrsunternehmen ermitteln die beförderten Personen nach Linien, die dann durch ein festgelegtes Umrechnungsverfahren in Unternehmensbeförderungsfälle umgewandelt werden. Durch die festgelegten Regelungen zur Zählung und der Anwendung von Umrechnungsmechanismen werden die von Ihnen benannten möglichen Doppelzählungen ausgeschlossen. Zusätzlich werden neben den unternehmensspezifischen Verkehrsleistungsgrößen (Unternehmensbeförderungsfälle, Personenkilometer) die Verbundbeförderungsfälle ermittelt.“

Frage 3: Wie hat sich seit 1997 die Anzahl der Abonnenten bei der BVG und bei der S-Bahn entwickelt?

Antwort zu 3.: Die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH haben jeweils für ihr Unternehmen folgende Zahlen übermittelt:

Anzahl Abonnements je Jahr

	BVG	S-Bahn	Summe
1997	133.149 ^{*)}	49.422	182.571
1998	126.103	60.299	186.402
1999	122.422	73.351	195.773
2000	127.206	90.518	217.724
2001	136.684	103.968	240.652
2002	142.568	105.685	248.253
2003	140.267	105.307	245.574
2004	141.983	110.816	252.799

*) Tarifstrukturreform im März 1997, daher ist 1997 nicht direkt mit den Folgejahren vergleichbar.

Frage 4: Falls der Senat wie in der Kleinen Anfrage Nr. 15/ 852 nur Antwort von der BVG erhält, warum lässt es der Senat zu, dass die S-Bahn GmbH diese Antwort verweigert?

Antwort zu 4.: entfällt

Frage 5: Wie hoch ist der Anteil von Schülern und Schülerinnen an den Abonnements in den jeweiligen Jahren?

Antwort zu 5.: Aus den von den Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH übermittelten Zahlen wurden folgende Werte ermittelt:

Anteil der Abonnements „Schülertarife“ an den Abonnements gesamt

Jahr	Anteil Abos „Schülertarife“ ⁽¹⁾ an den Abos gesamt in %
1997 ²⁾	11,2
1998 ²⁾	17,2
1999 ²⁾	18,0
2000	16,0
2001	17,3
2002	22,1
2003	22,8
2004	22,5

- 1) Summe der Abonnements Schülertickets, ab 01.08.01 zusätzlich auch Geschwisterkarten für Schüler
- 2) Nur Werte BVG - Die Werte der S-Bahn konnten für die Jahre 1997 bis 1999 kurzfristig nicht bereitgestellt werden.

Frage 6: Wie viele Schülertickets und wie viele Geschwisterkarten (ab 1.8. 2001) wurden von der BVG und der S-Bahn GmbH außerhalb von Abonnements seit 1997 verkauft?

Antwort zu 6.: Die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH haben jeweils für ihr Unternehmen folgende Zahlen übermittelt:

Anzahl Schülertickets und Geschwisterkarten außerhalb von Abonnements

Jahr	Schülertickets	Geschwister-	Summe	Schülertickets	Geschwister-	Summe	Summe
	Barverkauf BVG	karten Barverkauf BVG	Barverkauf BVG	Barverkauf S-Bahn	karten Barverkauf S-Bahn	Barverkauf S-Bahn	Monatskarten Schüler tarif
1997 ¹⁾	703.391	2)	703.391	3)	2)	3)	703.391 ⁴⁾
1998	677.660		677.660				677.660 ⁴⁾
1999	658.246		658.246				658.246 ⁴⁾
2000	649.241		649.241				172.174
2001	639.704	44.787	684.491	195.421	21.065	216.486	900.977
2002	651.306	135.831	787.137	269.326	47.518	316.844	1.103.981
2003	673.914	149.589	823.503	270.685	46.331	317.016	1.140.519
2004	716.899	177.328	894.227	280.413	48.139	328.552	1.222.779

- 1) Tarifstrukturreform im März 1997, daher ist 1997 nicht direkt mit den Folgejahren vergleichbar.
- 2) nicht im Angebot
- 3) Nicht bekannt
Die Werte der S-Bahn konnten für die Jahre 1997 bis 1999 kurzfristig nicht bereitgestellt werden.
- 4) Nur BVG-Werte

Frage 7: Welchem Anteil an der Gesamtschülerzahl im Jahre 2003 bzw. 2004 entspricht die Zahl der insgesamt verkauften Tickets?

Antwort zu 7.: Aus den von den Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH zur Verfügung gestellten Zahlen lässt sich berechnen, dass im Schuljahr 2003/04 ca. 52 % aller Schülerinnen und Schüler, die Anspruch auf eine Zeitkarte des Schülertarifs haben, ein Schülerticket bzw. eine Geschwisterkarte hatten. Im Schuljahr 2004/05 ist dieser Anteil auf ca. 56 % angestiegen.

Frage 8: Hält der Senat diesen Anteil für zufriedenstellend?

Frage 9: Durch welche Maßnahmen und Initiativen will der Senat beeinflussen, dass die Zahl der verkauften Tickets für Schüler und Schülerinnen und damit die Nutzung des ÖPNVs durch diese Personengruppe zunimmt?

Antwort zu 8. und 9.: Ja. Der Senat hat ein Interesse daran, dass der Anteil der Schülerinnen und Schüler mit einer Zeitkarte nicht nur erhalten bleibt sondern möglichst weiter gesteigert wird. Aus diesem Grunde setzt sich der Senat gegenüber den Verkehrsunternehmen weiterhin für die Beibehaltung eines günstigen Schülertickets und für den Fortbestand der Geschwisterkarte ein. Dabei werden die Verkehrsunternehmen gebeten, durch geeignete Marketingmaßnahmen den Umsatz von Zeitkarten des Schülertarifs zu steigern. Der Senat ist sich dabei bewusst, dass dies der richtige Weg ist, damit die Schüler auch zukünftig als Kunden des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erhalten bleiben.

Frage 10: Welche Voraussetzungen müssten nach Ansicht des Senates geschaffen werden, um auch im Schülerbereich ein allgemein gültiges und von allen zu erwerbendes Schülerticket analog des Semestertickets einführen zu können?

Antwort zu 10.: Die Voraussetzung zum Angebot von Semestertickets nach dem 'Solidarprinzip' wurde durch Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, z. B. durch Aufnahme eines entsprechenden § 18 a in das Berliner Hochschulgesetz, geschaffen. Hier wird u. a. geregelt, dass der Abschluss einer Semesterticket-Vereinbarung ein zustimmendes Votum der Studierenden der jeweiligen Hochschule voraussetzt und dass die entsprechenden Semesterticket-Beiträge bei der Immatrikulation oder Rückmeldung von den Hochschulen kostenfrei eingezogen werden.

Hinsichtlich einer Anwendung des 'Solidarprinzips' auch im Schülerbereich müssten die entsprechend erforderlichen rechtlichen Regelungen auf das Schulgesetz für Berlin übertragen werden.

Frage 11: Wie bewertet der Senat die Einschätzung, dass ein solches Ticket nur in wenigen Fällen eine Härte

für die jeweiligen Schüler und Schülerinnen bzw. ihre Eltern darstellt, weil

- a) anzunehmen ist, dass ein Schülerticket analog des Semestertickets preislich sehr attraktiv wäre, zumal sich die jetzigen Vertriebskosten für die Verkehrsunternehmen drastisch reduzieren ließen
- b) viele Außenaktivitäten der Schulen eine Nutzung des ÖPNVs und damit den Erwerb von ggf. Einzelfahrausweisen notwendig machen

Antwort zu 11.: Anders als bei der hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens relativ homogenen Gruppe der Studierenden sind die Mobilitätsanfordernisse im Schülerbereich auf Grund der verschiedenen Altersgruppen sehr unterschiedlich.

So ist für Schüler und Schülerinnen der Klassenstufen 1 bis 6 derzeit der Erwerb eines Schülertickets bzw. einer Geschwisterkarte nicht zwingend erforderlich, da die Grundschulen mehrheitlich im Einzugsbereich der Wohnung liegen und daher fußläufig zu erreichen sind. Auch das Mobilitätsbedürfnis bei Freizeitaktivitäten ist in diesen Altersgruppen noch nicht stark ausgeprägt. Dem gegenüber stehen Schüler und Schülerinnen der weiterführenden Schulen mit einer hohen Mobilität, sowohl was den Schulweg als auch selbständige Freizeitaktivitäten betrifft. Der Anteil der beiden Gruppen an der Gesamtschülerzahl in Berlin beträgt etwa je 50 %.

Die Einführung eines 'Solidarmodells' analog dem Semesterticket würde demnach bedeuten, dass die Eltern jüngerer Schüler die Mobilität der älteren Schüler mitfinanzieren müssten, was selbst bei einem attraktiven Preis nur schwer zu vermitteln ist.

Frage 12: Wie bewertet der Senat ferner die Einschätzung, dass das Einsammeln von notwendigem Fahrgehalt in vielen Schulen für das Lehrpersonal mühselig und zeitaufwendig ist und oft nur schwer oder gar nicht gelingt, so dass außerschulische Aktivitäten besonders an Schulen in Gebieten mit ärmeren Bevölkerungsschichten zunehmend eingeschränkt werden bzw. entfallen?

Frage 13: Wenn ja, welche Konsequenzen zieht der Senat aus diesem Umstand? Wenn nein, warum zieht er keine Konsequenzen daraus?

Antwort zu 12. und 13.: Auch aus dem in der Fragestellung genannten Grund hat sich der Senat für den Erhalt des Schülertickets und der Geschwisterkarte eingesetzt.

Der Senat weist ferner weiterhin darauf hin, dass die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH den Schulen für die Schülerinnen und Schüler ohne Zeitkarten das Schulticket anbieten.

Das Schulticket wird für einen festen Klassenverband ausgegeben. Es kostet 8,00 € / Schüler und Schuljahr.

Dieser Betrag muss nicht von Schülerinnen und Schülern mit einer Zeitkarte bezahlt werden. Damit ist das Einsammeln des Fahrgeldes bei den betroffenen Schülerinnen und Schülern auf einmal pro Schuljahr begrenzt. Der Senat hält den damit zusammenhängenden Arbeitsaufwand des Lehrpersonals für zumutbar.

Frage 14: Welches Konzept hat der Senat um sicherzustellen, dass Schüler und Schülerinnen auch in Zukunft ein preislich attraktives Angebot für die Nutzung des ÖPNVs erhalten und so die Nutzung des ÖPNVs in ihrem Mobilitätsverhalten verinnerlichen?

Antwort zu 14.: Es wird auf die Antwort zu Frage 9. verwiesen.

Berlin, den 16. Februar 2005

In Vertretung

Maria Krautzberger

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Februar 2005)