

Abschlussbericht **„Neubewertung Schülertarif im Land Brandenburg“**

Stand 17. August 2021

Inhaltsverzeichnis

- 1. Aufgabenstellung und Status Quo**
 - 1.1 Status Quo: Schülerbeförderungskosten im Land Brandenburg
 - 1.2 Status Quo: Schülerbeförderungskosten im Land Berlin
 - 1.3 Status Quo: VBB-Freizeitticket für den verbundweiten Freizeitverkehr

- 2. Bearbeitung der einzelnen Prüfthemen**
 - 2.1 Prüfthema 1 - Verbundweites 365 Euro Ticket für Schüler (analog VBB-Abo Azubi),
 - 2.2 Prüfthema 2 - Kostenloses Wohnort-Schule-Ticket für Sekundarstufe 1 und/oder 2
 - 2.3 Prüfthema 3 - Kostenloses brandenburgweit gültiges Schülerticket (analog Berlin AB
 - 2.4 Prüfthema 4 - Erhöhung der Rabattierung des VBB Schülertickets von 25% auf 50% (analog Mobilitätsticket Brandenburg)
 - 2.5 Bewertung der Prüfthemen 1 bis 4 im Überblick
 - 2.6 Prüfthema 5 - Innovative Vorschläge für bestehende Tarifprodukte oder andere Alternativen für Verbesserungen für Schülerinnen und Schüler

- 3. Zusammenfassung der Beratungsergebnisse**

- 4. Zeitrahmen für eine Umsetzung im VBB-Tarif**

- 5. Anlagen und Abbildungen**

1. Aufgabenstellung und Status Quo

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg erteilte dem VBB im April 2020 den Auftrag, ein Gutachten zum Thema: „Verbesserungen für Schüler*innen vor dem Hintergrund von Tarifharmonisierung und Tarifvereinfachung“ zu erarbeiten.

Folgende Schwerpunkte (nachfolgend Prüfthemen genannt) waren darin enthalten:

1. verbundweites 365 Euro Ticket für Schüler (analog VBB-Abo Azubi),
2. kostenloses Wohnort-Schule-Ticket für Sekundarstufe 1 und/oder 2,
3. kostenloses Brandenburg weit gültiges Schülerticket (analog Berlin AB),
4. Erhöhung der Rabattierung des VBB Schülertickets von 25% auf 50% (analog Mobilitätsticket Brandenburg),
5. innovative Vorschläge für bestehende Tarifprodukte oder andere Alternativen für Verbesserungen für Schülerinnen und Schüler.

Das Kick-off-Meeting - mit Vertreter*innen der im nächsten Absatz genannten Institutionen und Unternehmen sowie der Abteilungen Vertrieb und Einnahmenaufteilung des VBB fand am 7. Dezember 2020 unter Leitung der VBB-Tarifabteilung statt.

Die Aufgabenstellung der Untersuchung forderte, die regionalen Besonderheiten der unterschiedlichen Schülertarifierung der beiden Ländern Berlin und Brandenburg zu betrachten. Man entschied - in Abstimmung mit dem MIL - die Bildung einer Arbeitsgruppe aus Vertreter*innen des VBB, der Länder Berlin und Brandenburg, der Landkreise/kreisfreien Städte (vertreten mit Märkisch-Oderland, Oder-Spree, Barnim, Uckermark, kreisfreien Städten Potsdam und Cottbus) und der Verkehrsunternehmen (vertreten mit Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH, Verkehrsbetriebe Brandenburg a. d. Havel GmbH, Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH und der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH). Diese Arbeitsgruppe diskutierte und bearbeitete die Aufgabenstellungen in einzelnen Arbeitsgruppensitzungen.

Weitere Arbeitsgruppensitzungen folgten im Abstand von vier bis sechs Wochen (24. Februar 2021, 22. März 2021, 7. Mai 2021, 16. Juni 2021).

Eine Beteiligung externer Gutachter war für den Bedarfsfall eingeplant, wurde jedoch bei keinem Prüfthema zum gegenwärtigen Zeitpunkt benötigt.

1.1 Status Quo: Schülerbeförderungskosten im Land Brandenburg

Die Schülerbeförderung ist gem. § 112 Schulgesetz eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Landkreise und kreisfreien Städte sorgen – wenn erforderlich – für die Beförderung der Schüler*innen zu Schulen in öffentlicher und in freier Trägerschaft oder erstatten die Fahrtkosten für die Fahrt zwischen Wohn- und Schulort. Die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schülerbeförderung oder Schülerfahrtkostenerstattung, die Art und den Umfang der Beförderung oder Erstattung sowie das Antrags- und Abrechnungsverfahren legen die Landkreise und kreisfreien Städte in der Schülerbeförderungssatzung fest.¹

¹ Die nachfolgenden Berechnungen beziehen sich auf Schüler*innen an allgemeinbildenden Schulen im Land Brandenburg, ohne Berücksichtigung der Kosten für den freigestellten Schülerverkehr bzw. den Schülerspezialverkehr.

Der Antrag auf Schülerbeförderung oder Schülerfahrtkostenerstattung ist von den Eltern bei der für die Schülerbeförderung zuständigen Stelle (i.d.R. Schulverwaltungsamt) desjenigen Landkreises bzw. der kreisfreien Stadt zu stellen, wo die Schüler*innen wohnen.

Die Ausgabe dieser bezuschussten Schüler-Fahrausweise erfolgt bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen oder über die Schulen.

Sofern Schüler*innen keinen Anspruch auf eine Fahrtkostenerstattung gemäß Satzung haben bzw. der Fahrtbedarf mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die Relation Wohnort – Schulort hinaus besteht, sind diese Fahrtkosten (VBB-Tarif Fahrpreistabellen Anlage 4) durch die Familien selbst zu tragen (sog. Freiverkauf vgl. Abb. 3).

Landkreis/kreisfreie Stadt	In der Satzung enthalten	
	kein Eigenanteil	Eigenanteil
Barnim	X	
Dahme-Spreewald	X	
Elbe-Elster	X	
Havelland		X
Märkisch-Oderland		X
Oberhavel		X
Oberspreewald-Lausitz	X	
Oder-Spree	X	
Ostprignitz-Ruppin	X	
Potsdam-Mittelmark	X	
Prignitz	X	
Spree-Neiße		X
Teltow-Fläming	X	
Uckermark	X	
Kreisfreie Stadt Brandenburg a. d. H.		X
Kreisfreie Stadt Cottbus		X
Kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder)		X
Kreisfreie Stadt Potsdam		X

Aktueller Sachstand (August 2020) gemäß Satzungen für den Schülerverkehr (weitere Informationen in der Anlage, Abb. 1)

1.2 Status Quo: Schülerbeförderungskosten Land Berlin

Alle Schüler*innen, die Schulen in Berlin besuchen, erhalten ein Schülerticket für die Tarifbereiche Berlin AB, das an die Schüler*innen kostenlos ausgegeben wird. Eine Beantragung des Schülertickets erfolgt durch die Eltern oder volljährigen Schülerinnen und Schüler bei den Verkehrsunternehmen, die Ausgabe erfolgt als VBB-fahrCard. Das Ticket kann für alle notwendigen Fahrten mit allen Verkehrsmitteln in Berlin AB genutzt werden. Das Land Berlin zahlt einen Ausgleich an die VU. Für Fahrten über das Tarifgebiet Berlin AB hinaus müssen regulär zusätzliche Fahrausweise des VBB-Tarifbesitzes erworben werden. Dasselbe gilt für Schüler*innen mit Wohnort in Brandenburg und Schulbesuch in Berlin sowie für Schüler*innen mit Wohnort in Berlin, die eine Schule im Land Brandenburg besuchen.

1.3 Status Quo: VBB-Freizeit-Ticket für den verbundweiten Freizeitverkehr

Schüler können ein VBB-Freizeit-Ticket zum Preis von monatlich 15,- Euro erwerben und die räumliche Gültigkeit der vorhandenen Jahreskarten, Abonnements und Schüler-Fahrausweise auf das VBB-Gesamtnetz erweitern. Voraussetzung ist der Besitz einer Zeitkarte für Auszubildende/Schüler des VBB-Tarif oder ein Schüler-Fahrausweis

Das VBB-Freizeit-Ticket gilt montags bis freitags ab 14:00 Uhr sowie ganztägig am Wochenende, an Feiertagen und in den Schulferien in allen Verkehrsmitteln des VBB.

2. Bearbeitung der einzelnen Prüfthemen

2.1 Prüfthema 1 - Verbundweites 365 Euro Ticket für Schüler (analog VBB-Abo Azubi)

Allgemeines

Im Jahr 2018 erfolgte die „Untersuchung einer Ausweitung/Neugestaltung der Zeitkarten für Auszubildende und Schüler*innen im VBB-Verbundgebiet (insbesondere im Land Brandenburg)“. Ein darin untersuchtes Szenario lautete: „Verbundweites Ticket für Azubis und Schüler für 365 Euro“. Die Ergebnisse zur Zielgruppe der Schüler*innen wurde zum damaligen Zeitpunkt nicht umgesetzt.

Berechnung der entstehenden Mindereinnahmen

Bereits im Jahr 2019 wurden für das verbundweit gültige VBB-Abo Azubi umfangreiche Berechnungen der entstehenden Mindereinnahmen vorgenommen. Ausgehend von den Gesamteinnahmen Zeitkarten Azubi/Schüler (Basis: testierte Jahresmeldungen der VU 2018) wurden Annahmen zur Ermittlung eines sogenannten virtuellen Angebotspreises (durchschnittlicher Zeitkartenpreis bezogen auf den Nutzer pro Jahr) getroffen.

Diese Annahmen wurden für Schüler des Brandenburger Tarifgebietes angewendet. (ohne Berücksichtigung der Einnahmen Zeitkarten Schüler Berlin AB).

Die Berechnungen ergeben einen virtuellen Angebotspreis für Schüler*innen in Höhe von **770 Euro pro Ticket und Jahr**. Bei einem **jährlichen** Ticketpreis von **365 Euro** ergibt das rechnerisch einen Ausgleich je Aboverkauf von **405 Euro pro Jahr** an die Verkehrsunternehmen.

Berechnungsergebnis Ausgleichsbetrag Prüfthema 1- Verbundweites 365 Euro Ticket für Schüler (analog VBB-Abo Azubi):

Unter der Annahme, dass 50% aller Schüler im Land Brandenburg (ca. 248.000) wegen des günstigen Preises das neue 365 Euro-Ticket im Freiverkauf erwerben sowie der Teil der bezuschussten Schüler-Fahrausweise, die über dem Jahrespreis von 365 Euro liegen, durch das neue Ticket ersetzt werden, ergibt sich ein rechnerischer Ausgleichsbetrag (Mindereinnahmen) von insgesamt **55 Mio. Euro jährlich**.²

Bewertung Prüfthema 1 nach ausgewählten Kriterien

a) Tarifvereinfachung

In Analogie der Einführung des VBB-Abo Azubi muss ein zusätzliches Tarifprodukt für Schüler*innen eingeführt werden. Das Angebot ist für die Zielgruppe übersichtlicher. Eine Tarifverschlingung bzw. –vereinfachung wird dadurch allerdings nicht erreicht, da das bisherige Tarifangebot für Schüler*innen bestehen bleiben muss.

² Eine Dynamisierung bzw. ein möglicher Mehrverkehr wurden bei den Berechnungen nicht berücksichtigt.

b) Finanzielle Entlastung für Familien

Sind in der Schülerbeförderungssatzung Eigenanteile für die Eltern vorgesehen, so erfolgt für diese Familien im Falle eines Wegfalls des Eigenanteils (sofern aufgrund des neuen verbundweiten 365 Euro Ticket eine Änderung der Schülerbeförderungssatzung erfolgt – Klärung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten erforderlich) eine finanzielle Entlastung. Zahlen die Eltern die Fahrtkosten für eine erweiterte Relation als die bezuschusste Wohn-Schulort-Relation des jeweiligen Schüler-Fahrausweises, erfolgt ebenfalls eine Entlastung durch das verbundweit gültige Ticket, wenn der alte Ticketpreis über 365 Euro lag.

Allerdings lassen sich verbundweite Fahrten für Schüler*innen in der Freizeit derzeit schon durch das preislich attraktive VBB-Freizeit-Ticket nach 14 Uhr, an Wochenenden und Schulferien zum Preis von 15 Euro monatlich realisieren.

c) Kosten für die öffentliche Hand

Der errechnete Ausgleichsbetrag liegt bei **55 Mio. Euro jährlich in Abhängigkeit von der Inanspruchnahme** und ist sehr hoch.

Es stellt sich hier die Frage nach dem tatsächlichen Bedarf an verbundweiten Fahrten für Schüler*innen, da diese vorrangig einen täglichen Fahrtbedarf zwischen Schule und Wohnort haben. Die Bindung an einen Schulstandort für die regelmäßigen Fahrten ist in den meisten Fällen bei Schüler*innen über mehrere Jahre gegeben. Der verbundweite Fahrtbedarf für Schüler*innen lässt sich derzeit durch das VBB-Freizeit-Ticket nach 14 Uhr, an Wochenenden und Schulferien für monatlich 15 Euro realisieren.

Bei der Umsetzung dieses Prüfthemas besteht durch die verbundweite Gültigkeit des Tickets zusätzlicher Regelungsbedarf hinsichtlich der Kostenverteilung mit dem Land Berlin.

d) Zukunftsfähigkeit des Tarifprodukts

Im Rahmen einer Tarifanpassung ist eine Änderung des gesetzten Signalpreises sehr schwer kommunizierbar.

e) Nachfragepotential (Ticketerwerb)

Inwieweit die Nachfrage an einem verbundweit gültigen Ticket bei Schüler*innen besteht, lässt sich aus den derzeit vorliegenden Daten nicht ermitteln. Auf das zukünftige Nutzerverhalten lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Rückschlüsse ziehen.

f) Verwaltungsaufwand für:

• Verkehrsunternehmen

Für das neue Tarifprodukt ist ein zusätzliches Ausgleichsverfahren zur Abrechnung des virtuellen Angebotspreises erforderlich, mit Ausnahme von Zeitkarten Azubi/Schüler im Freiverkauf.

• VBB

Für das neue Tarifprodukt ist ein zusätzliches Ausgleichsverfahren zur Abrechnung des virtuellen Angebotspreises und Einnahmenaufteilungsverfahren erforderlich, mit Ausnahme von Zeitkarten Azubi/Schüler im Freiverkauf.

Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen in der Einnahmenaufteilung bei der Einführung dieses Tickets lassen sich aufgrund fehlender Daten aus einer aktuellen Verkehrserhebung (geplante Erhebung im Jahr 2022, belastbare Daten dazu ab 2024) nicht ableiten. Mögliche Verschiebungen in der Einnahmenaufteilung, die sich nach der Einführung des verbundweiten Tarifprodukts ergeben, sind zu regeln.

• Kommunale Aufgabenträger (insbesondere der für die Schülerbeförderung zuständigen Stellen)

Die Prüfung der Anspruchsberechtigung ist weiterhin notwendig, so dass der Verwaltungsaufwand bestehen bleibt. Für das neue Tarifprodukt ist ein zusätzliches Ausgleichsverfahren für Schüler-Fahrausweise erforderlich.

- **Land Brandenburg**

Für das neue Tarifprodukt ist ein zusätzliches Ausgleichsverfahren zur Abrechnung des virtuellen Angebotspreises erforderlich, mit Ausnahme von Zeitkarten Azubi/Schüler im Freiverkauf.

Fazit zum Prüffthema 1 - Verbundweites 365 Euro Ticket für Schüler (analog VBB-Abo Azubi):

Die Teilnehmer*innen der Verkehrsunternehmen und der kommunalen Aufgabenträger stehen der Umsetzung dieses Prüffthemas ablehnend gegenüber.

Die folgenden Aspekte waren für dieses Votum maßgeblich:

- zusätzliches Tarifprodukt zum bisherigen Sortiment,
- zusätzliches Ausgleichsverfahren und Einnahmenaufteilungsverfahren für Schüler-Fahrausweise erforderlich
- hoher Ausgleichsbetrag notwendig
- für viele Eltern im Vergleich zum Elternanteil Wohnort-Schule-Ticket finanziell eher unattraktiv, da insbesondere bei jüngeren Schüler*innen in der Regel ein geringer brandenburgweiter/verbundweiter Fahrtbedarf besteht und es mit dem VBB-Freizeit-Ticket bereits eine kostengünstige Alternative gibt.

2.2 Prüffthema 2 - Kostenloses Wohnort-Schule-Ticket für Sekundarstufe 1 und/oder 2

Allgemeines

Die Eingrenzung eines neuen tariflichen Angebots auf bestimmte Schülergruppen ist aufgrund der Ungleichbehandlung der gleichen Personengruppen nicht sinnvoll. Die Schüler*innen der Primarstufe (Klassenstufen 1 bis 5) wurden bei der Bearbeitung dieses Prüffthemas und in den Berechnungen mitberücksichtigt. Für die Berechnungen wurden die durchschnittlichen Reiseweite durch vorliegende Daten der Verkehrserhebung angewendet.

Berechnung der entstehenden Mindereinnahmen

Aus der Verkehrserhebung des Jahres 2016 ergibt sich für Schüler*innen eine durchschnittliche Reiseweite von 7 km für das gesamte Verbundgebiet. Berücksichtigt man dabei nur brandenburgische Schüler*innen so erhöht sich der Wert auf **9,97 km** (Basis der Daten der Verkehrserhebung 2016 für 2018, Berücksichtigung aller Schüler-Fahrausweise [*U *H], Schülerticket Potsdam und Jahreskarten im Freiverkauf Brandenburg a. d. H AB, ohne Berücksichtigung Berlin AB).

Um diese Reiseweite mit dem VBB-Tarif durchzuführen (mögliche Fahrtlänge in einer Tarifwabe = 5 km), müsste ein Schüler*in eine Zeitkarte für 2 Tarifwaben (KAKE), zum Preis von 349,20 Euro (Tarifstand 1.1.21) erwerben.

Berechnungsergebnis Ausgleichsbetrag Prüffthema 2 - Kostenloses Wohnort-Schule-Ticket für Sekundarstufe 1 und/oder 2:

Unter der Annahme, dass alle brandenburgischen Schüler*innen (ca. 248.000) ein kostenloses Wohnort-Schule-Ticket (durchschnittlicher Preis 349,20 Euro) beantragen würden, ergibt sich ein rechnerischer Ausgleichsbetrag von **86,6 Mio. Euro pro Jahr.**²

Bewertung Prüffthema 2 nach ausgewählten Kriterien

a) Tarifvereinfachung

Grundsätzlich würde sich bei der Umsetzung dieses Prüffthemas keine signifikanten Änderungen im VBB-Tarif (Tarifprodukte und Fahrpreise) ergeben, da die bereits vorhandenen Tarifstufen „Schüler“ erhalten bleiben müssten. Eine Beantragung des kostenlosen Wohnort-

Schulort-Tickets und die daraus resultierende Prüfung der Anspruchsberechtigung lässt insgesamt auf einen aufwendigen Verwaltungsprozess schließen (vgl. f).

b) Finanzielle Entlastung für Familien

Eine finanzielle Entlastung für Eltern ist in diesem Fall gegeben, sofern Schülerinnen und Schüler aufgrund der Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schulort (vgl. Anlage Abb. 2) oder ein Eltern-Eigenanteil bei den Schülerbeförderungskosten laut Satzung vorgesehen ist. Nach entsprechender Satzungsänderung in den betreffenden Landkreisen steht einem kostenlosen Wohnort-Schule Ticket grundsätzlich nichts im Wege - Klärung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten erforderlich.

Der Fahrtbedarf für Relationen außerhalb der eigentlichen Wohnort – Schulort-Relation (z. B. Besuch einer anderen als der nächstgelegenen Schule) müssen - wie bisher - selbst finanziert werden. Für Freizeitfahrten eignet sich das VBB-Freizeit-Ticket (vgl. Ausführungen dazu im Prüfthema 1).

c) Kosten für die öffentliche Hand

Der errechnete Ausgleichsbetrag ist mit **bis zu 86,6 Mio. Euro jährlich** (für alle Jahrgänge) sehr hoch.

Bei der Umsetzung dieses Prüfthemas besteht zusätzlicher Regelungsbedarf hinsichtlich der Kostenverteilung mit dem Land Berlin für Schulwege im Tarifbereich Berlin ABC.

d) Zukunftsfähigkeit des Tarifprodukts

Eine Einschätzung zur Zukunftsfähigkeit des Tarifprodukts ist nicht möglich.

e) Nachfragepotential (Ticketerwerb)

Ausgehend von den Erfahrungen der Berliner Verwaltung und Verkehrsunternehmen bei der Einführung des kostenlosen Schülertickets in Berlin AB im August 2019 wird es voraussichtlich eine sehr hohe Nachfrage bei brandenburgischen Schüler*innen geben.

f) Verwaltungsaufwand für

- **Verkehrsunternehmen**

Die Ausgabe der Tickets erfolgt – nach entsprechend Prüfung durch die für die Schülerbeförderung zuständigen Stellen - durch die Verkehrsunternehmen oder die Schulen. Ein höherer Verwaltungs- und Vertriebsaufwand lässt sich ableiten. Die Erweiterung der genehmigten Relation auf andere Tarifbereiche mit Selbstzahlung erhöhen, wie schon bisher, den Aufwand weiter.

- **VBB**

Der Aufwand für die notwendige Meldung je Tarifstufe und die Abrechnung des virtuellen Angebotspreises und die Einnahmenaufteilung ist an dieser Stelle erheblich, da unterschieden werden muss zwischen bezuschussten Wohnort-Schule-Tickets und möglicherweise der Differenz zu den Einnahmen aus den weiteren Einnahmen im Freiverkauf (z. B. Fahrt zur gewählten Schule oder anderen notwendigen Zielen).

- **Kommunale Aufgabenträger (insbesondere der für die Schülerbeförderung zuständigen Stellen)**

Ein deutlich höherer Aufwand zeichnet sich ab, da voraussichtlich die Prüfung der Anspruchsberechtigung für **alle Brandenburger Schüler*innen** notwendig sein wird.

Eine Aktualisierung der Schülerbeförderungssatzungen hinsichtlich Mindestentfernung und Elterneigenanteil ist Voraussetzung bei der Umsetzung dieses Prüfthemas - Klärung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten erforderlich. Weitere Satzungsänderungen hinsichtlich der Prüfkriterien bei der Ausgabe von

Schüler-Fahrausweisen für die Relation Wohnort -Schulort wurden nicht betrachtet. Diese Prüfung einer Erforderlichkeit ist durch die Landkreise und kreisfreien Städte vorzunehmen.

Die Bestimmungen zum Freigestellten Schülerverkehr und zum Schülerspezialverkehr bleiben unberührt.

- **Land Brandenburg**

Der Aufwand für die notwendige die Abrechnung des virtuellen Angebotspreises ist erheblich.

Fazit zum Prüffthema 2 - Kostenloses Wohnort-Schule-Ticket für Sekundarstufe 1 und/oder 2:

Die Teilnehmer*innen der Verkehrsunternehmen und der kommunalen Aufgabenträger stehen der Umsetzung dieses Prüffthemas ablehnend gegenüber.

Die folgenden Aspekte waren für dieses Votum maßgeblich:

- erheblicher Aufwand bei der Abrechnung,
- sehr hoher errechnete Ausgleichsbetrag,
- hoher Verwaltungsaufwand bei den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen.
- schließt weiterhin Schüler*innen aus, welche die Mindestentfernungen (Satzung des Landkreises / der kreisfreien Stadt müsste geändert werden) nicht erfüllen und/oder Fahrtbedarfe außerhalb der Wohnort-Schulort-Relation haben und ihr Ticket im Freiverkauf erwerben.

2.3 Prüffthema 3 - Kostenloses brandenburgweit gültiges Schülerticket (analog Berlin AB),

Allgemeines

Die räumliche Gültigkeit an der Stadtgrenze von Berlin einzugrenzen und nicht der bestehenden Tarifsystematik zu folgen (z.B. Berlin + 1LKR), ist insbesondere für Familien, die im Tarifteilbereich C des Tarifbereichs Berlin wohnen, nicht nachvollziehbar.

Bei Zeitkarten für Schüler*innen kommt erschwerend hinzu, dass es für Berlin AB aufgrund des kostenlosen Schülerticket keinen Preis für eine Anschluss-Zeitkarte gibt.

Berechnung der entstehenden Mindereinnahmen

Analog den Berechnungen zum Prüffthema 1 findet der errechnete virtuelle Angebotspreis von **770 Euro jährlich** pro ausgegebenem Ticket für verbundweite Fahrten auch hier Anwendung. Für eine brandenburgweite Gültigkeit reduziert sich dieser Betrag auf ca. **600 Euro jährlich** pro ausgegebenem Ticket (Annahme: Reduzierung um 20% ohne Berücksichtigung des Tarifgebietes Berlin AB).

Berechnungsergebnis Ausgleichsbetrag Prüffthema 3 - Kostenloses brandenburgweit gültiges Schülerticket (analog Berlin AB):

Unter der Annahme, dass alle brandenburgischen Schüler*innen (ca. 248.000) sich ein kostenloses Ticket ausstellen lassen würden (Erfahrungen aus Berlin bei der Umsetzung des kostenlosen Berliner Schülertickets haben dies gezeigt) ergibt sich ein rechnerischer Ausgleichsbetrag von bis zu **148,8 Mio. Euro** jährlich bei brandenburgweiter Gültigkeit und von bis zu **191 Mio. Euro** jährlich bei verbundweiter Gültigkeit.²

Bewertung Prüfthema 3 nach ausgewählten Kriterien

a) Tarifvereinfachung

Bei einer brandenburgweiten Gültigkeit ist eine Tarifvereinfachung nicht gegeben, da sich der VBB-Tarif nicht am Wohnort, sondern am eigentlichen Fahrtbedarf - bei Schüler*innen insbesondere der Fahrt zur Schule - orientiert. Eine Ausgrenzung bestimmter Fahrtrationen (z.B. nach Berlin AB) kann Fahrgeldausfälle nach sich ziehen und wäre von dieser Nutzergruppe nicht nachvollziehbar. Die tarifliche Einschränkung ist mit der verkehrlichen Nachfrage nicht deckungsgleich.

Eine zusätzliche tarifliche Lösung bezogen auf Zeitkarten für das fehlende Tarifgebiet Berlin AB bzw. für Anstusstickets muss geschaffen werden, wenn man sich für eine brandenburgweite Gültigkeit entscheidet.

b) Finanzielle Entlastung für Familien

Die finanzielle Entlastung für Familien ist gegeben.

c) Kosten für die öffentliche Hand

Die Kosten für die öffentliche Hand sind bei der Betrachtung dieses Prüfthemas (bis zu 148,8 Mio. Euro jährlich bei brandenburgweiter Gültigkeit bzw. bis zu 191 Mio. Euro jährlich bei verbundweiter Gültigkeit) sehr hoch.

Wie bereits beschrieben zeigen die Erfahrungen aus Berlin, dass sich alle brandenburgische Schüler*innen das Ticket ausstellen lassen würden. Insbesondere bei jüngeren Schüler*innen besteht eher ein geringer brandenburgweiter/verbundweiter Fahrtbedarf, so dass die hohen Kosten nicht den Nutzungsgewinn rechtfertigen würden.

d) Zukunftsfähigkeit des Tarifprodukts

Die fehlende Fahrtmöglichkeit nach/durch Berlin AB lassen die Zukunftsfähigkeit des neuen Tarifprodukts als eher unattraktiv erscheinen. Eine verbundweite Nutzung, um die fehlende Fahrtmöglichkeit nach/durch Berlin AB aufzulösen, setzt einen deutlich höheren Ausgleichsbetrag (191 Mio. Euro jährlich) voraus.

e) Nachfragepotential (Ticketerwerb)

Eine hohe Nachfrage nach dem kostenlosen Ticket lässt sich aus den vorliegenden Erfahrungen ableiten (vgl. c)

f) Verwaltungsaufwand für

• Verkehrsunternehmen

Ein sehr hoher Verwaltungs- und Vertriebsaufwand für die Verkehrsunternehmen ergibt sich aus der notwendigen Ticketausgabe an alle brandenburgischen Schüler*innen.

Außerdem ist für das neue Tarifprodukt ein zusätzliches Ausgleichsverfahren zur Abrechnung des virtuellen Angebotspreises erforderlich.

• VBB

Für das neue Tarifprodukt ist ein zusätzliches Ausgleichsverfahren zur Abrechnung des virtuellen Angebotspreises und Einnahmenaufteilungsverfahren erforderlich.

Mögliche Verschiebungen in der Einnahmenaufteilung, die sich nach der Einführung des brandenburgweiten (verbundweiten) Tarifprodukts ergeben, sind zu regeln.

• Kommunale Aufgabenträger (insbesondere der für die Schülerbeförderung zuständigen Stellen)

Möglicherweise wird sich hier der Verwaltungsaufwand deutlich reduzieren, da der Prüfaufwand für Anspruchsberechtigungen nur noch in Einzelfällen (Besuch

von speziellen Schulen oder Schulen in einem anderen Bundesland) vorgenommen werden muss.

- **Land Brandenburg**

Für das neue Tarifprodukt ist ein zusätzliches Ausgleichsverfahren zur Abrechnung des virtuellen Angebotspreises erforderlich.

Fazit zum Prüfsthema 3 - Kostenloses brandenburgweit gültiges Schülerticket (analog Berlin AB)

Bei diesem Prüfsthema gibt es kein einheitliches Votum

Teilnehmer*innen der kommunalen Aufgabenträger befürworten die Umsetzung dieses Prüfsthemas aufgrund der Einfachheit bezogen auf den Brandenburger Raum und der hohen Einsparungsmöglichkeiten durch die Eltern.

Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen halten die Umsetzung des Prüfsthemas für schwierig umsetzbar, da die verkehrliche und tarifliche Verknüpfung mit dem Tarifgebiet Berlin AB nicht gegeben ist. Zudem werden die Mittel vsl. an anderer Stelle fehlen.

Derzeit können keine Aussagen zu einem geeigneten Einnahmenaufteilungs- und Abrechnungsverfahren – aufgrund der fehlenden Datenlage – getroffen werden (Verkehrserhebung für 2022 geplant – belastbare Daten vsl. erst im Jahr 2024 vorliegend).

2.4 Prüfsthema 4 - Erhöhung der Rabattierung des VBB Schülertickets von 25% auf 50% (analog Mobilitätsticket Brandenburg)

Allgemeines

Die derzeitige Rabattierung der Zeitkarten Auszubildende/Schüler (außer Berlin AB) gegenüber den Zeitkarten VBB-Umweltkarten beträgt grundsätzlich 25%. Eine Erhöhung des Rabatts von 25% auf 50% ist tariflich möglich, sofern die Tarifstufen für Zeitkarten Auszubildende/Schüler in „Zeitkarten für Auszubildende“ und „Zeitkarten für Schüler“ aufgeteilt werden.

Berechnung der entstehenden Mindereinnahmen

Ausgehend von den Verkaufszahlen 2019 im Bereich der Zeitkarten Azubi/Schüler (testierte Jahresmeldungen der VU) ergibt sich durch eine Erhöhung der Rabattierung um 25% auf 50% gegenüber der VBB-Umweltkarte insgesamt ein errechneter Ausgleichsbetrag von insgesamt **14,6 Mio. Euro pro Jahr**. Davon entfallen

- auf Zeitkarten Azubi/Schüler im Freiverkauf **3,1 Mio. Euro pro Jahr**,
- auf Zeitkarten Azubi/Schüler für Schüler-Fahrausweise **10,3 Mio. Euro pro Jahr** und
- auf sonstige Kosten (geschätzter Wert für z. B. Umstellung der Vertriebstechnik) **1,2 Mio. Euro**.

Berechnungsergebnis Ausgleichsbetrag Prüfsthema 4 - Erhöhung der Rabattierung des VBB Schülertickets von 25% auf 50% (analog Mobilitätsticket Brandenburg)

Ausgehend von den Verkaufszahlen 2019 im Bereich der Zeitkarten Azubi/Schüler (testierte Jahresmeldungen der VU) ergibt sich durch eine Erhöhung der Rabattierung von 25% auf 50% gegenüber der VBB-Umweltkarte insgesamt ein rechnerischer Ausgleichsbetrag von insgesamt **14,6 Mio. Euro pro Jahr**.²

Bewertung Prüfthema 4 nach ausgewählten Kriterien

a) Tarifvereinfachung

Es bedarf im Vorfeld einer Entscheidung, inwieweit die Erhöhung der Rabattierung auf alle Tarifangebote (inkl. Zeitkarten mit Berlin-bezug) bzw. das gesamte Fahrausweisangebot (7-Tage-Karten, Monatskarten etc.) angewendet wird. Eine Übertragung auf alle Tarifstufen ist sinnvoll.

b) Finanzielle Entlastung für Familien

Die höhere Rabattierung bei Zeitkarten führt zu einer finanziellen Entlastung für Familien, die einen Eltern-Eigenanteil gemäß Schülerbeförderungssatzung zahlen bzw. bei denen der Fahrtbedarf mit öffentlichen Verkehrsmitteln erweiterte Relationen als die über Schüler-Fahrausweise bezuschusste Wohnort-Schulort-Relation umfasst bzw. die Mindest-entfernungen gemäß Satzung des Landkreises / der kreisfreien Stadt nicht erfüllen.

c) Kosten für die öffentliche Hand

Mit einem berechneten Ausgleichsbetrag von 14,6 Mio. Euro jährlich sind die Kosten für die öffentliche Hand bei diesem Prüfthema im Vergleich zu den anderen Themen moderat. Der geringe Kostenanteil, der durch Eltern noch zu leisten ist, bleibt Bestandteil der Nutzerfinanzierung und trägt somit zur Gesamtfinanzierung des ÖPNV bei.

d) Zukunftsfähigkeit des Tarifprodukts

Eine zukünftige Änderung der Rabattierung lässt sich umsetzen.

e) Nachfragepotential (Ticketerwerb)

Eine wesentliche Änderung des Nachfragepotential bleibt abzuwarten.

f) Verwaltungsaufwand für

• Verkehrsunternehmen

Die Erhöhung des Verwaltungsaufwands für die Verkehrsunternehmen ergibt sich durch ein notwendiges, zusätzliches Abrechnungsverfahren. Allerdings lassen sich hier grundsätzlich Erfahrungen aus den Abrechnungen des Mobilitätstickets Brandenburg anwenden und nutzen, wenn man das Verfahren übertragen würde.

Nach derzeitigem Stand würden sich keine Änderungen an den bestehenden Einnahmenaufteilungsverfahren ergeben. (Schüler-Fahrausweise inkl. Ausgleich werden weiterhin bi- oder multilateral aufgeteilt).

Die bisherigen Zuordnungen zu den Datenpools Zeitkarten Schüler*innen (*E bzw. *U) sind beizubehalten.

• VBB

Erarbeitung eines geeigneten Verwaltungsverfahrens mit neuen Regelungen zur tarifstufengenauen Aufteilung der Fahrgeldersatzleistung ist notwendig. Nach derzeitigem Stand würden sich keine Änderungen an den bestehenden Einnahmenaufteilungsverfahren ergeben (Schüler-Fahrausweise inkl. Ausgleich werden weiterhin bi- oder multilateral aufgeteilt).

Die bisherigen Zuordnungen zu den Datenpools Zeitkarten Schüler*innen (*E bzw. *U) sind beizubehalten.

Es bedarf im Vorfeld einer Entscheidung, inwieweit die Erhöhung der Rabattierung auf alle Tarifangebote (inkl. Zeitkarten mit Berlin-bezug) bzw. das gesamte Fahrausweisangebot (7-Tage-Karten, Monatskarten etc.) angewendet wird (vgl. a).

- **Kommunale Aufgabenträger (insbesondere der für die Schülerbeförderung zuständigen Stellen)**
Grundsätzlich bleibt das jetzige Verfahren bei der Prüfung der Anspruchsbe-
rechtigung bei Schüler-Fahrausweisen bestehen.
- **Land Brandenburg**
Auch bei der Umsetzung dieses Prüfthemas ist ein zusätzliches Abrechnungs-
verfahren notwendig, das einen höheren Verwaltungsaufwand nach sich zieht.
Allerdings lassen sich hier grundsätzlich Erfahrungen aus den Abrechnungen
des Mobilitätstickets Brandenburg anwenden und nutzen, wenn man das Ver-
fahren übertragen würde.

Fazit zum Prüfthema 4 - Erhöhung der Rabattierung des VBB Schülertickets von 25% auf 50% (analog Mobilitätsticket Brandenburg)

Die Teilnehmer*innen der Verkehrsunternehmen und der kommunalen Aufgabenträger stehen der Umsetzung dieses Prüfthemas aufgeschlossen gegenüber.

Die folgenden Aspekte waren für dieses Votum maßgeblich:

- moderater Ausgleichsbetrag,
- bekanntes und gelebtes Tarifgefüge bleibt für die Kunden bestehen,
- Eltern werden finanziell entlastet (Erhöhung des Rabatts),
- der tatsächliche Fahrtbedarf bestimmt den Ausgleichsbetrag (analog Mobilitätsticket Brandenburg).

2.5 Bewertung der Prüft Themen 1 bis 4 im Überblick

Kriterien	Prüft Thema 1 (365 Euro verbundweit für Brandenburger Schüler*innen)	Prüft Thema 2 (Schulort – Wohnort kostenlos für Brandenburger Schüler*innen)	Prüft Thema 3 (brandenburgweit kostenlos für Brandenburger Schüler*innen)	Prüft Thema 4 (Erhöhung Rabattsatz von 25% auf 50% bei Zeitkarten für Schüler*innen)	Bemerkung
Ausgleichsbetrag pro Jahr	ca. 55 Mio Euro	ca. 86,6 Mio Euro	ca. 148,8 Mio Euro (bzw. verbundweit ca. 191 Mio Euro*)	ca. 14,6 Mio Euro	Eine Dynamisierung bzw. ein möglicher Mehrverkehr blieben bei allen Berechnungen zunächst unberücksichtigt.
Tarifvereinfachung	+/-	--	-	+/-	
Finanzielle Entlastung für Familien	+/-	+/-	+	+	
Kosten für die öffentliche Hand	--	--	--	+/-	
Zukunftsfähigkeit des Tarifprodukts	-	+/-	+/-	+	
Nachfragepotential (Ticketerwerb)	+/-	+/-	++	+/-	

Kriterien	Prüft Thema 1 (365 Euro verbundweit für Brandenburger Schüler*innen)	Prüft Thema 2 (Schulort – Wohnort kostenlos für Brandenburger Schüler*innen)	Prüft Thema 3 (brandenburgweit kostenlos für Brandenburger Schüler*innen)	Prüft Thema 4 (Erhöhung Rabattsatz von 25% auf 50% bei Zeitkarten für Schüler*innen)	Bemerkung
Verwaltungsaufwand für Verkehrsunternehmen	--	--	--	+/-	Der Verwaltungsaufwand gestaltet sich für die einzelnen Beteiligten unterschiedlich.
Verwaltungsaufwand für den VBB	--	--	--	+/-	
Verwaltungsaufwand für die kommunalen Aufgabenträger (insbesondere die für die Schülerbeförderung zuständigen Stellen)	+/-	--	+	+/-	
Verwaltungsaufwand für das Land Brandenburg	-- Überschneidung mit dem Ausgleichsverfahren VBB-Abo Azubi	-- Überschneidung mit dem Ausgleichsverfahren VBB-Abo Azubi	-- Überschneidung mit dem Ausgleichsverfahren VBB-Abo Azubi	+/- ggf. unverändert bzw. analog Verfahren Mobilitätsticket Brandenburg	

Legende:

- +/- unverändert
- + / ++ Verbesserung/deutliche Verbesserung
- / -- Verschlechterung/deutliche Verschlechterung

2.6 Prüfthema 5 - Innovative Vorschläge für bestehende Tarifprodukte oder andere Alternativen für Verbesserungen für Schülerinnen und Schüler.

Folgende Vorschläge wurden diskutiert, jedoch nicht befürwortet:

**Einheitlicher Zuschuss für die Schülerbeförderung pro Monat:
10 bis 15 Euro
Rest ist Eigenfinanzierung**

Die Umsetzung eines solchen Angebotes würde weitreichende Änderungen außerhalb des eigentlichen VBB-Tarifs voraussetzen (z.B. Schülerbeförderungssatzungen oder etwaige vertragliche Regelungen für Zuschusszahlungen zwischen den Beteiligten).

**Anspruch auf tarifliches Grundangebot
z. B. jede/r Schüler*in hat Anspruch auf Zeitkarte für OMS/2-Tarifwaben**

Die Umsetzung eines solchen Angebotes würde weitreichende Änderungen außerhalb des eigentlichen VBB-Tarifs voraussetzen (z.B. Schülerbeförderungssatzungen oder etwaige vertragliche Regelungen für Zuschusszahlungen zwischen den Beteiligten).

**VBB-Freizeit-Ticket plus
für verbundweite Fahrten (ab 14 Uhr bzw. ganztags am WE oder in den Ferien)
für alle Schüler*innen, die keine Zeitkarte haben/benötigen
Preisvorschlag: 30 Euro**

Das Ticket hätte den Vorteil für heutige Kunden, die keine Zeitkarten besitzen z. B. Schüler*innen, die aufgrund der in der Schülerbeförderungssatzung festgelegten Mindestentfernung keinen Anspruch auf einen Schüler-Fahrausweis haben und die Eltern im Freiverkauf auch kein Schüler-Ticket erwerben.

Dieses Angebot würde sich nur auf ÖPNV-Fahrten in der Freizeit beziehen. Die tariflichen Regelungen für Fahrten von und zur Schule würden sich durch die Einführung eines weiteren Freizeit-Tickets nicht ändern. Dieses Ticketangebot allein würde der Zielstellung des Prüfauftrages nicht entsprechen.

3. Zusammenfassung der Beratungsergebnisse

Nach einer umfangreichen Diskussion der Teilnehmer*innen in den Arbeitsgruppensitzungen lassen sich folgende Ergebnisse zusammenfassen:

- Kein Votum für die weitere Bearbeitung der Prüft Themen 1 und 2 aufgrund der aufgestellten Bewertungskriterien.
- Präferenz für eine weitere Bearbeitung liegt auf dem Prüft Thema 3 (kostenloses Schülerticket brandenburg-/verbundweit) und dem Prüft Thema 4 (Erhöhung der Rabattierung bei Schülertarifen).
- Weitere Vorschläge für tarifliche Möglichkeiten für Schüler*innen (Prüft Thema 5) zur Erreichung des gestellten Zieles wurden nicht eingebracht. Eine weitere Analyse zu den eingebrachten Vorschlägen wurde nicht befürwortet. Somit gibt es derzeit keine weiteren Ansätze für ein alternatives Tarifmodell.

4. Zeitrahmen für eine Umsetzung im VBB-Tarif

Sofern es zu einer Entscheidung durch die Landesregierung Brandenburg zur Einführung eines Ticketangebots kommen sollte, sind weitere Abstimmungen zu den konkreten tariflichen, vertrieblichen, Einnahmenaufteilungsspezifischen Aspekten sowie die Klärung der Verausgabung der Mittel vom Land Brandenburg an die kommunalen Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen (z.B. Vertragswerk) notwendig. Grundlage für die Änderung des VBB-Tarifes ist eine Beschlussfassung durch den VBB-Aufsichtsrat.

Aufgrund von Erfahrungswerten umfasst der Zeitrahmen hierfür insgesamt mindestens 24 Monate.

5. Anlagen und Abbildungen

Landkreis/ Krfr. Stadt	Eigenanteil lt. Satzung	Betrag in Euro/Jahr (beispielhaft erstes Kind)
Havelland	70% OmS, 90% Tarifstufen innerhalb des Landkreises, 56% Schule außerhalb des Landkreises (zweites Kind 5% weniger, drittes Kind kein EA)	45,78 (2-Waben)
Märkisch-Oderland	erstes Kind zahlt 105 €, zweites Kind zahlt 75 € und drittes Kind zahlt 45 € pro Jahr, ab viertem Kind frei ab Schuljahr 2012/2013	105,00 Euro
Oberhavel	erstes Kind zahlt 35% oder 60% bzw. 65% der 2-Waben-Jahreskarte, zweites Kind zahlt je 50% weniger, ab drittem Kind frei	203,10 Euro
Spree-Neiße	10 € pro Monat bzw. 100 € pro Jahr für erstes und zweites Kind, ab drittem Kind 5 Euro pro Monat/50 Euro pro Jahr	100,00 Euro
Brandenburg a. d. Havel	Eigenanteil bei anspruchsberechtigten Schülern beträgt 40% vom Zeitfahrausweis Azubi/Schüler Brb. AB,	118,44 Euro
Frankfurt (Oder)	Eigenanteil bei anspruchsberechtigten Schülern beträgt 50% (bzw. 30% bei zweitem Kind, ab drittem Kind frei) für Zeitfahrausweise FF (Oder) AB	148,05 Euro
Cottbus	Eigenanteil bei anspruchsberechtigten Schülern beträgt 60% vom VBB-Tarif (50% bei Spezialverkehren), Regelung gültig ab 1. August 2008	177,60 Euro
Potsdam	Eigenanteil in der Höhe des Tarifs Potsdam AB, Regelung gültig ab 1. November 2011	246,60 Euro (Schülerticket Potsdam)

Abb. 1 Aktueller Sachstand (August 2020) – beispielhafter Ansatz für Größenordnung der Eigenanteile (abhängig von verschiedenen Kriterien z. B. Anzahl Kinder im Haushalt, Alter/Klassenstufe, Schulweg, Schule im Landkreis etc.

Landkreis/kreisfreie Stadt	Primarstufe (Kl. 1 bis 6)	Sekundarstufe I (Kl. 7 bis 10)	Sekundarstufe II (Kl. 11 bis 13)	Bemerkung
Barnim	> 2km	> 4km	> 6km	
Dahme-Spreewald	Mindestentfernung Schule Wohnort 2 km			
Elbe-Elster	> 2km	> 4km	> 6km	
Havelland				keine Angabe
Märkisch-Oderland	> 2km	> 3,5km	> 5km	
Oberhavel				keine Angabe
Oberspreewald-Lausitz	> 2km	> 3,5km	> 5km	
Oder-Spree	> 2km	> 3,5km	> 5km	
Ostprignitz-Ruppin	> 2km	> 3,5km	> 5km	
Potsdam-Mittelmark	> 2km	> 3km	> 5km	
Prignitz	> 2km	> 3,5km	> 8km	
Spree-Neiße				keine Angabe
Teltow-Fläming	> 2km	> 4km	> 6km	
Uckermark	> 2km	> 4km	> 4km	
Potsdam	> 2km	> 4,5km	> 6km	
Brandenburg a. d. H.	> 2km	> 3,5km	> 5km	
Frankfurt (Oder)	> 2km	> 3,5km	> 5km	
Cottbus				keine Angabe

Abb. 2 Schülerbeförderungssatzungen (August 2020) – Mindestentfernungen Wohnort – Schule nach Klassenstufen

	Freiverkauf	Vom Schulträger bezuschusst	Kostenfreies Ticket Berlin AB
Bezeichnung des Tarifangebotes	Zeitkarten für Auszubildende/Schüler	Schülerfahrausweise	Schülerticket Berlin AB
Preis	75% der VBB-Umweltkarte zahlt der Fahrgast		kostenfrei für den Fahrgast
Regularien	Freiverkäufliche Zeitkarten unter Nachweis der Berechtigung; in Verbind. mit Kunden-karte; beim Abo = VBB-fahrCard	Antrag beim Landkreis erforderlich	Kunde stellt Aboantrag bei VU
Relation	Je nach Wunsch	Wohnort – Schulort – Erweiterung mit eigener Bezahlung möglich	Berlin AB
Finanzfluss	Fahrgast - VU	Rechnungslegung vom VU an den Landkreis, Eigenanteile vom Fahrgast an das VU	Fahrgeldersatz von SenUVK an VU
Finanzierung	100% durch den Fahrgast	Teilweise zu 100% durch den LK/Krfr.Stadt	100% durch Land Berlin
Gültigkeit in Ferien und für die Freizeit	Entsprechend der zeitlichen Gültigkeit des FAW	Teilweise nicht in den Schulsommerferien	Ja

Abb. 3 Erläuterungen verschiedener Begrifflichkeiten

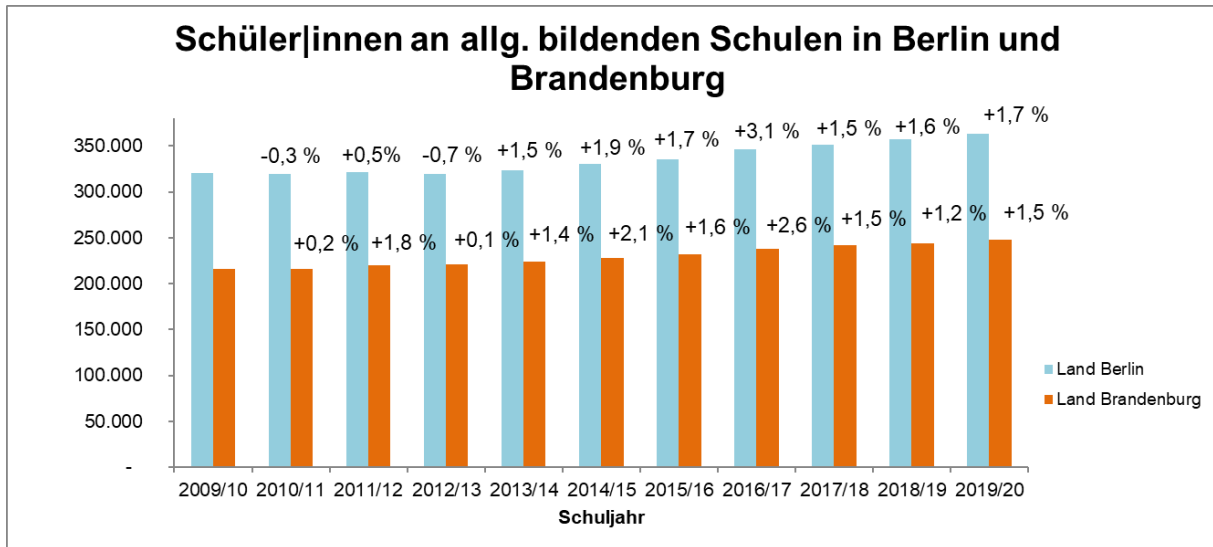


Abb. 4 Anzahl Schüler*innen allgemeinbildender Schulen Land Berlin und Land Brandenburg

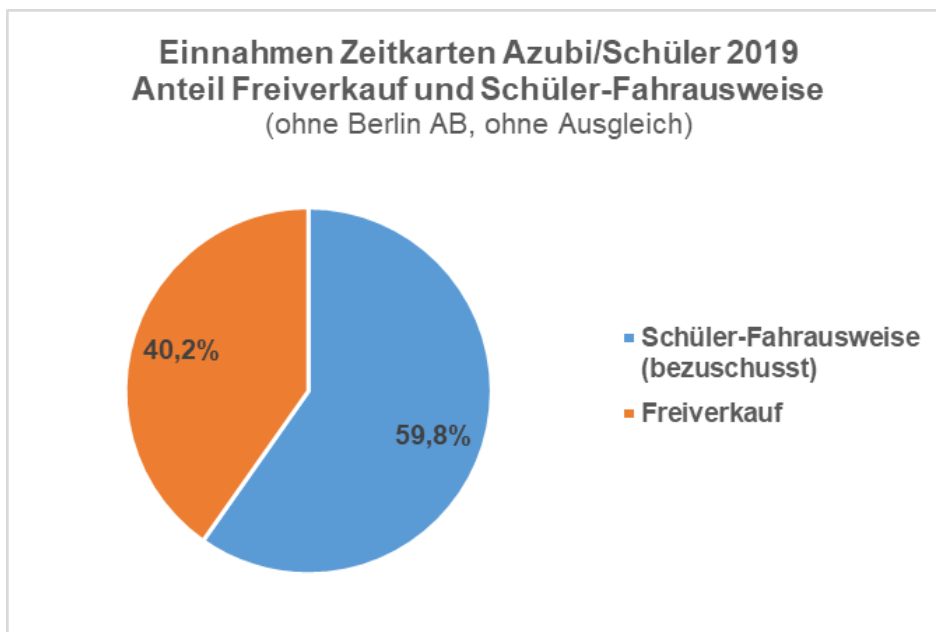


Abb. 5 Kassentechnische Fahrgeldeinnahmen

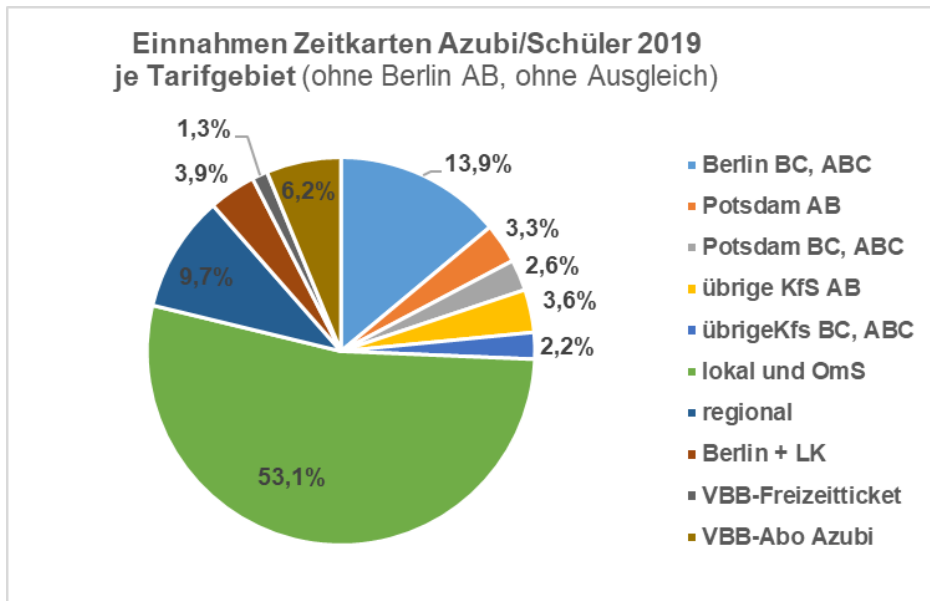


Abb. 6 Kassentechnische Fahrgeldeinnahmen – Aufteilung nach Tarifgebieten

6. Quellennachweis

- Verkaufsstatistik des VBB (Monatsmeldungen und testierte Jahresmeldungen der Verkehrsunternehmen)
- Satzungen Schülerbeförderung der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg
- Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen VBB-Tarif (Stand 1.1.2021)
- Statistik Berlin-Brandenburg