

Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2004/04247**
Datum: 24.06.2004
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000
Verfasser:

Beratungsfolge	Termin	Status
Beigeordnetenkonferenz	29.06.2004	nicht öffentlich Vorberatung
Stadtrat	07.07.2004	öffentlich Entscheidung

Betreff: **Änderung des Gesellschaftsvertrages für die Mitteldeutsche
Verkehrsverbund GmbH (MDV) im Zuge der Verbunderweiterung zum 1.
August 2004**

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat der Stadt Halle (Saale) stimmt der Verbunderweiterung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) zum 01.08.2004 und dem folgewirkend entsprechend geänderten Gesellschaftsvertrag in der Fassung vom 24.02.2004 (Anlage 1) zu.
2. Redaktionelle Änderungen, die sich in den Verhandlungen mit der Aufnahme der neuen Gesellschafter ergeben, bedürfen keiner neuen Beschlussfassung.
3. Die Anlagen 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4 und 5 werden zur Kenntnis genommen.

Ingrid Häußler
Oberbürgermeisterin

Anlage 5



Erfahrungsbericht 2 Jahre MDV-Tarif

Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Halle/Leipzig
Februar 2004

1. Zusammenfassung	4
2. Einführung	5
3. Der MDV in seinem Erscheinungsbild.....	6
4. Der MDV in Zahlen.....	7
5. Wer ist der MDV?	8
6. Was will der MDV?.....	9
7. Kernkompetenz des MDV.....	10
8. MDV-Einführungsphase	11
9. Mobilitätsstudie im MDV	11
10. Tarifstruktur und Tarifentwicklung.....	13
11. Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Verbundstart.....	14
12. Entwicklung der Einnahmen im MDV.....	16
13. Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen in ausgewählten Gebieten	19
14. Entwicklung der Fahrgastzahlen auf ausgewählten SPNV-Strecken.....	21
15. Entwicklung der Abonnement-Zahlen im MDV.....	2

1. Zusammenfassung

- Mit der Einführung des MDV-Tarifs am 1. August 2001 wurden die bisherigen Haustarife der 12 Verkehrsunternehmen in einen Gemeinschaftstarif überführt.
- Seitdem gilt im Verbundraum für knapp 1,3 Mio Einwohner länderübergreifend ein einheitliches Tarifsysteem.
- Parallel dazu wurde eine integrierte Kundeninformation für Fahrplan und Tarif aufgebaut.
- Die Rahmenbedingungen für den Mobilitätsmarkt im Verbundgebiet sind durch negative Kennzahlen geprägt: sinkende Einwohner- und Schülerzahlen, steigende Arbeitslosenzahlen und zunehmende PKW-Verfügbarkeit.
- Die Einführung des Verbundtarifs konnte dank der intensiven Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Aufgabenträgern und Verbundgesellschaft reibungslos umgesetzt werden. Die Einführung wurde von der Presse positiv begleitet.
- Seit der Einführung des Verbundtarifs sind im gesamten Verbundraum Fahrgastzuwächse erzielt worden. Neben den Verbundwirkungen sind diese auf eine Reihe von Aktivitäten der Verkehrsunternehmen zurückzuführen. Der Zuwachs im ersten Verbundjahr im Vergleich zum Vorjahr liegt bei ca. 3 %, im zweiten Jahr bei 2 %. Diese Entwicklung verdeutlicht, dass mit dem Verbund trotz ungünstiger Rahmenbedingungen (Bevölkerungs- und Schülerrückgang) eine positive Kundenwirkung erreicht wird, die in Vergleichsräumen ohne Verbund nicht eintritt.
- Die Verbundfahrgäste nutzen zunehmend die günstigen Tarifangebote. Besonders ausgeprägt ist die Nachfragesteigerung bei den Abonnement-Angeboten mit 36 % Zuwachs innerhalb von 22 Monaten seit Tarifeinführung.
- Die spezifischen Einnahmen je Fahrgast sind seit der Tarifeinführung leicht von 0,64 €/Fahrgast auf 0,67 €/Fahrgast gestiegen. Währenddessen ist der Ertrag von Fahrgästen mit Einzelfahrschein von 0,80 €/Einzelfahrt auf 0,73 €/Einzelfahrt gesunken.
- Nachfragesteigerungen und die Tarifierfassung zum 1.08.2002 haben zu einer Steigerung der Tarifeinnahmen geführt.

2. Einführung

Die Startphase des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes ist zwei Jahre nach dem Beginn in jeder Hinsicht erfolgreich zu bewerten. Dabei haben die sachsen-anhaltischen und sächsischen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen die vor Verbundstart zusammengetragenen Aufgaben im Interesse der Kunden und Bevölkerung im Mitteldeutschen Verkehrsraum gelöst. Die Interessen aller beteiligten Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen, der NASA, des ZVNL und der beiden Bundesländer wurden in einem ausgewogenen Verhältnis umgesetzt. Im Ergebnis steht eine spürbare Verbesserung und Vereinfachung des Nahverkehrssystems in Mitteldeutschland, in dessen Herz der Flughafen und die SPNV-Verbindung zwischen den Oberzentren Halle und Leipzig integriert sind. Der Fahrgastzuwachs in den ersten beiden Verbundjahren ist der Beweis dafür, dass sich das Engagement aller Beteiligten und insbesondere die umfangreiche finanzielle Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt sowie des Freistaates Sachsen bezahlt gemacht haben.

Im folgenden Bericht wird eine Bilanz nach 2 Jahren Verbundarbeit gezogen.

3. Der MDV in seinem Erscheinungsbild



Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund umfasst bis 31.07.2004 die Landkreise Saalkreis und Merseburg-Querfurt sowie die Stadt Halle im Land Sachsen-Anhalt sowie die Landkreise Delitzsch und Leipziger Land und die Stadt Leipzig im Freistaat Sachsen.

Der MDV ist ein Mischverbund, in dem sowohl die Verkehrsunternehmen als auch die Gebietskörperschaften, die NASA und der ZVNL als Aufgabenträger Gesellschafter sind.

Nach außen firmiert der MDV mit dem oben abgebildeten Logo, auf Basis dessen in den letzten zwei Jahren ein einheitliches Corporate Design entwickelt wurde. In diesem Design wurde auch ein neuer Internetauftritt entwickelt. Auf der Seite www.mdv.de präsentiert sich der MDV mit seinem umfangreichen Angebot.

Zentraler Baustein dieser Präsentation ist das gemeinsam mit der NASA betriebene Fahrgastinformationssystem iNSA, das zunehmend von den Kunden in Anspruch genommen wird.

Mit der Kommunikationskampagne zur Einführung des Verbundtarifs war die Vermittlung des Namens und der Aufgaben des „neuen“ Verkehrsverbundes verknüpft. Dass dieses Vorgehen trotz des begrenzten Mitteleinsatzes erfolgreich war, zeigt die Betrachtung der Bekanntheitswerte. Der Bekanntheitsgrad der Abkürzung MDV konnte bei ÖPNV-Kunden um 25,6 Prozentpunkte deutlich gegenüber dem Vorjahreswert (Situation vor Verbundtarifeinführung) gesteigert werden (Quelle: Mobilitätsstudie 2002).

4. Der MDV in Zahlen

- Fläche: ca. 3.500 km²
- Einwohner: ca. 1,3 Mio.
- unterwegs mit 12 Verkehrsunternehmen
- jährlich 134 Mio Verbund-Fahrgäste
- 88 Millionen Euro Verbundeinnahmen im ersten Verbundjahr

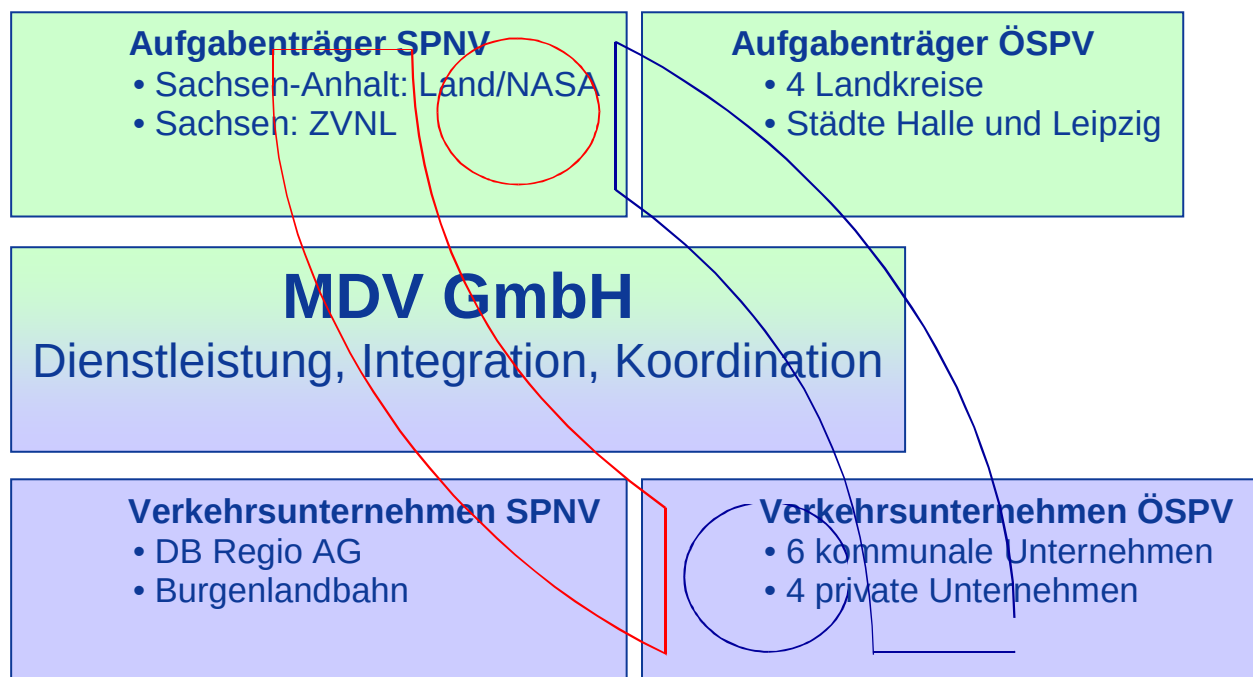
		
33 Linien: • 16 in Leipzig • 17 in Halle	267 Linien: • 104 in Sachsen-Anhalt • 163 in Sachsen	35 Linien: • 19 RegionalBahn-Linien • 13 RegionalExpress-Linien • 3 S-Bahn-Linien

5. Wer ist der MDV?

- Der MDV ist ein Partnermodell für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger
- Der MDV wirkt als Koordinator und Moderator
- Der MDV arbeitet für ein integriertes Gesamtangebot
- Der MDV gewährleistet die wirtschaftliche und rechtliche Selbständigkeit der Verbundpartner

- ⇒ Direkter und unmittelbarer Partner für den Kunden bleiben die Verkehrsunternehmen
- ⇒ Betonung der unternehmerischen Verantwortung der Verkehrsunternehmen
- ⇒ Entscheidungskompetenz für den Gestaltungsrahmen der jeweiligen Aufgabenträger bleibt erhalten

Das Zusammenwirken der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen in der Verbundgesellschaft hat sich in der praktischen Arbeit bisher bewährt. Die übergreifenden und koordinierenden Aufgaben des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes können in dieser Struktur mit einem vergleichsweise geringem Personalaufwand umgesetzt werden. Die bestehende Struktur erleichtert die verbundrelevanten Integrationsfunktionen unter Beibehaltung der Kernkompetenzen der Unternehmen und Aufgabenträger im Mobilitätsmarkt.



6. Was will der MDV?

Der MDV will den öffentlichen Nahverkehr der Region langfristig und nachhaltig fördern.

Unmittelbare Zielsetzung mit Verbundtarifeinführung:

⇒ Die Ziele für unsere Kunden:

- ein einheitlicher Tarif, ein Ticket für den gesamten Verbundraum
- Verbesserung des Verkehrsangebotes, bessere Vernetzung
- Verbesserung der Informationsangebotes

⇒ Die Ziele für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger:

- Veränderung des Modal-Split zugunsten des ÖPNV
- Ausgabenbegrenzung bei den Aufgabenträgern
- Mittelfristige Steigerung der Fahrgastzahlen um 2-3%

Langfristige Zielsetzung:

- wirtschaftlichen Nahverkehr fördern
- Mobilitätsdienstleistungen kontinuierlich entwickeln

7. Kernkompetenz des MDV

Gemäß Gesellschaftsvertrag im Zusammenwirken mit den Partnern

- Marktforschung
- konzeptionelle Planung
- Tarifentwicklung
- Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit
- Einnahmeverteilung
- Koordination des betrieblichen Leistungsangebotes

Darüber hinaus ist der MDV vertraglich als Dienstleister mit Geschäftsbesorgungsaufgaben für den ZVNL betraut.

8. MDV-Einführungsphase



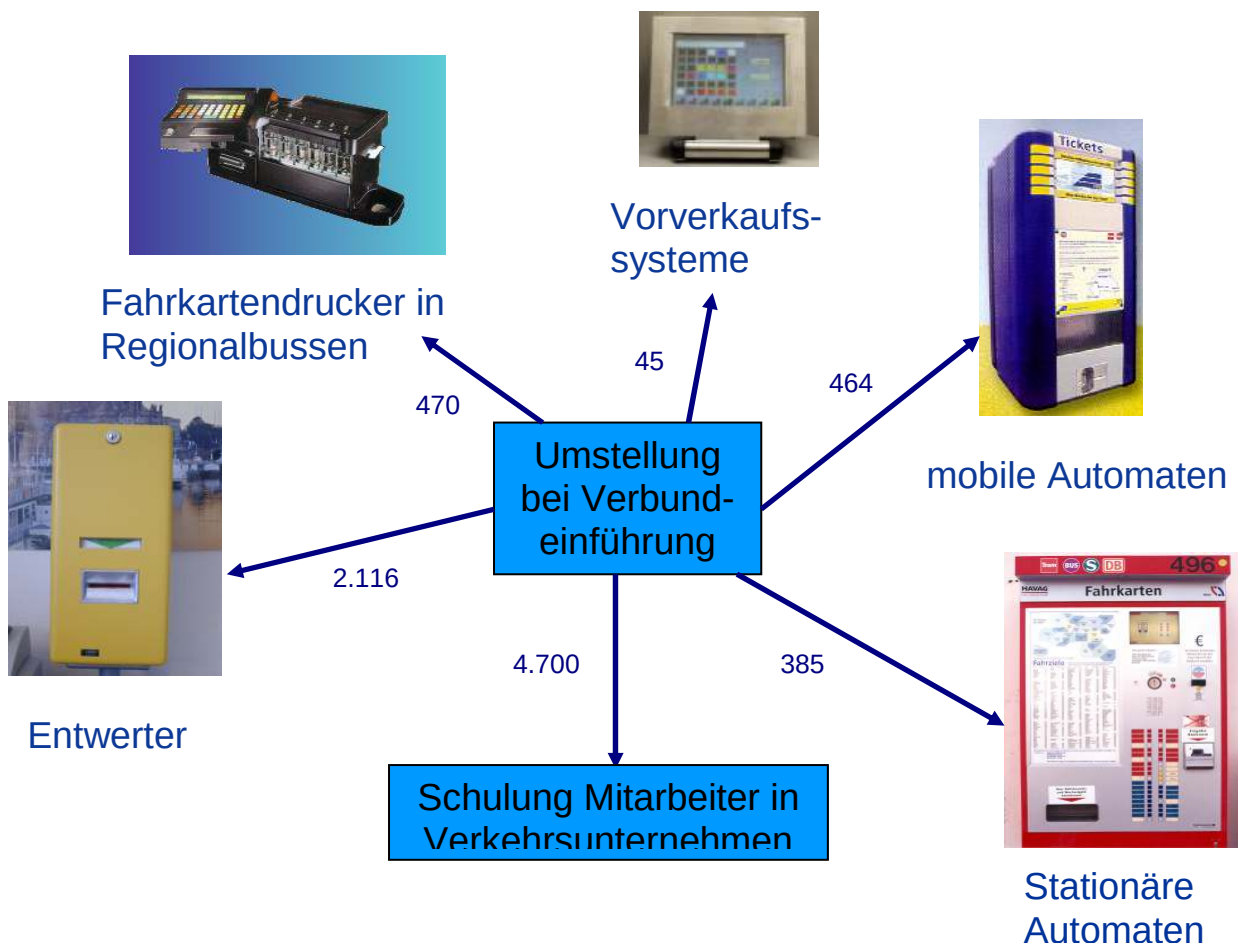
Aus den Tarifen von 12 Verkehrsunternehmen entstand ein einheitlicher Tarif!

Beispiel Fahrt Halle-Leipzig:

Früher Fahrkarte HAVAG + Fahrkarte DB Regio + Fahrkarte LVB

Heute Fahrkarte MDV

Zur Umsetzung dieses einheitlichen Tarifs in allen Verkehrsunternehmen war eine umfangreiche Anpassung im Vertrieb notwendig. Es mussten nicht nur alle Verkaufsgeräte umgerüstet, sondern auch alle Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen geschult werden. Alle diese Maßnahmen sind in kurzer Zeit mit Erfolg durchgeführt worden. Dank der engagierten und qualifizierten Mitwirkung bei den Verkehrsunternehmen gab es keine nennenswerten technischen Probleme bei der Einführung des MDV-Tarifs.



9. Mobilitätsstudie im MDV

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund hat mit der Einführung des Verbundtarifs und der gewählten Zielstellung „Einfacher fahr'n“ eine der wichtigen Voraussetzungen geschaffen,

um die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und somit die regionale Entwicklung in Mitteldeutschland zu fördern.

	vor Verbundstart 2001	nach Verbundstart 2002
ÖPNV-/SPNV-Nichtnutzer ¹⁾	50%	43,5%
ÖPNV-/SPNV-Seltennutzer ²⁾	21,4%	25,3%
ÖPNV-/SPNV-Häufignutzer ³⁾	28,6%	31,2%
ÖPNV als Hauptverkehrsmittel trotz/bei PKW-Verfügbarkeit	7,7%	11,6%

¹⁾ keine ÖPNV-

/SPNV-Nutzung in den letzten 12 Monaten

²⁾ ÖPNV-/SPNV-Nutzung ist eher selten

³⁾ ÖPNV-/SPNV-Nutzung mind. 1 x pro Woche

Die Überprüfung, ob die mit der Einführung des Verbundtarifs verbundenen Ziele und Erwartungen erfüllt werden konnten, ermöglicht die Mobilitätsstudie 2002. In ihrem Rahmen wurden 756 Personen im sächsischen Teil des Verbundgebietes telefonisch nach ihrem Nutzungsverhalten, zur Kundenzufriedenheit und zum Bekanntheitsgrad des MDV befragt. Die Stichprobe entsprach in den Merkmalen Geschlecht, Alterskategorie und regionaler Gewichtung den tatsächlichen Bevölkerungsanteilen.

Die Ergebnisse belegen im Vergleich zur Mobilitätsstudie 2001 (vor Einführung des Verbundtarifs) erfreuliche Verbundwirkungen, die neben den Einflüssen der Aktivitäten der Verkehrsunternehmen unterschiedliche Kennzahlen positiv beeinflussen:

- Der Anteil der Personen, die den Pkw als Hauptverkehrsmittel nennen, konnte um mehr als 7 Prozentpunkte gesenkt werden. Hiervon profitiert der ÖPNV mit einem Plus von 4 Prozentpunkten.
- Der Anteil der Personen, die den ÖPNV häufig nutzen, konnte um 2,6 Prozentpunkte gesteigert werden.
- Pkw-Besitzer nennen häufiger den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel.
- Der Anteil der Wahlnutzer (PKW_ÖPNV), d.h. der Pkw-Besitzer, die nicht routinemäßig ihr Fahrzeug nutzen, ist deutlich gestiegen.
- Es zeigt sich eine hohe Globalzufriedenheit mit dem Dienstleister „MDV“ im bundesweiten Vergleich.

10. Tarifstruktur und Tarifentwicklung

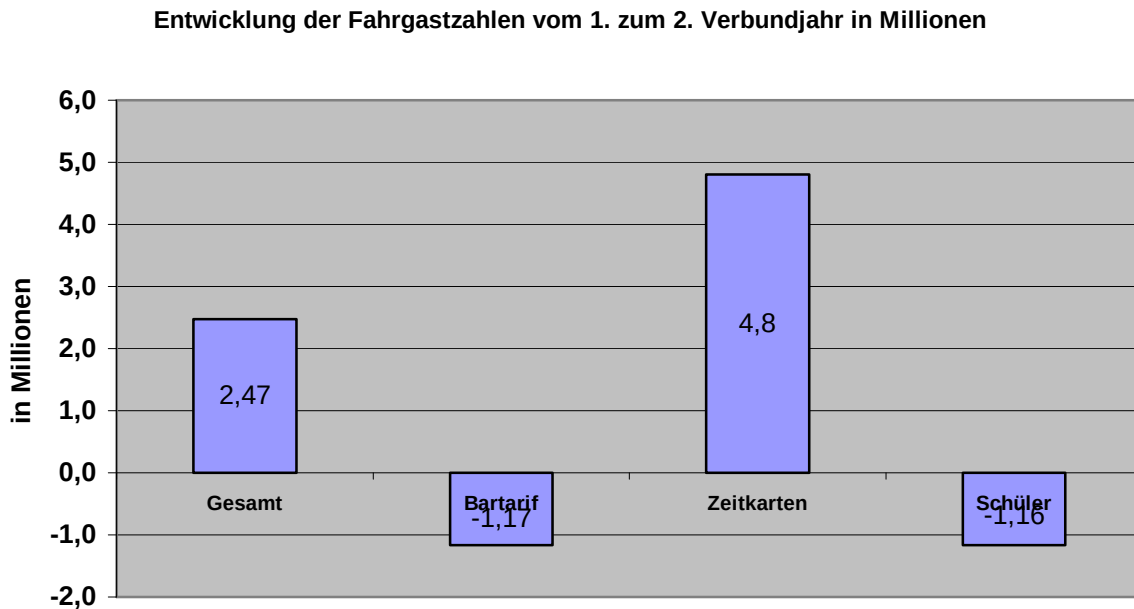
Die Tarifstruktur im Mitteldeutschen Verkehrsverbund wurde in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern entwickelt. Durch die Einbeziehung der lokalen Erfahrungen ist der Übergang von den Haustarifen auf den Verbundtarif mit einer hohen Kundenakzeptanz gelungen. Um Härten zu vermeiden, wurde eine Angleichung der Tarifstrukturen (z.B. bei der Kalkulation der Preisstufen) stufenweise mit den Tarifanpassungen in 2002 und 2003 vorgenommen. Ebenso erfolgte eine Angleichung der Beförderungsbedingungen aller Unternehmen für den SPNV und ÖSPV.

Die unterschiedlichen Angebotsstrukturen in den Städten Halle und Leipzig, bei Stadtverkehren in Mittelzentren und den Verkehren in den Landkreisen erfordern eine differenzierte Preisgestaltung bei einer verbundeinheitlichen Grundstruktur. Durch die Verbindung lokaler Differenzierung mit der regionalen Vereinheitlichung konnte eine hohe Akzeptanz in den verschiedenen Marktbereichen erzielt werden. Daher besteht die Zielsetzung auch weiterhin eine lokale Preisdifferenzierung für eine hohe Marktausschöpfung beizubehalten.

Daneben werden zielgruppenspezifische Angebote weiter entwickelt. So ist in Halle inzwischen erfolgreich ein Semesterticket an den Hochschulen eingeführt, das in einer weiteren Stufe auf den Verbundraum erweitert werden soll.

11. Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Verbundstart

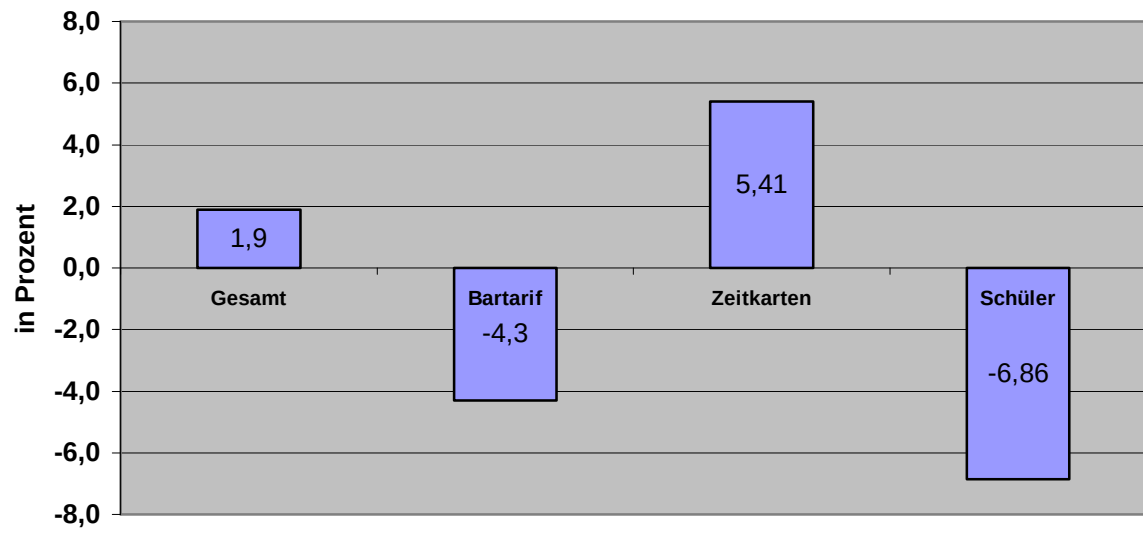
Die Fahrgastzahlen entwickeln sich seit Verbundstart sehr positiv für alle Verkehrsunternehmen im MDV.



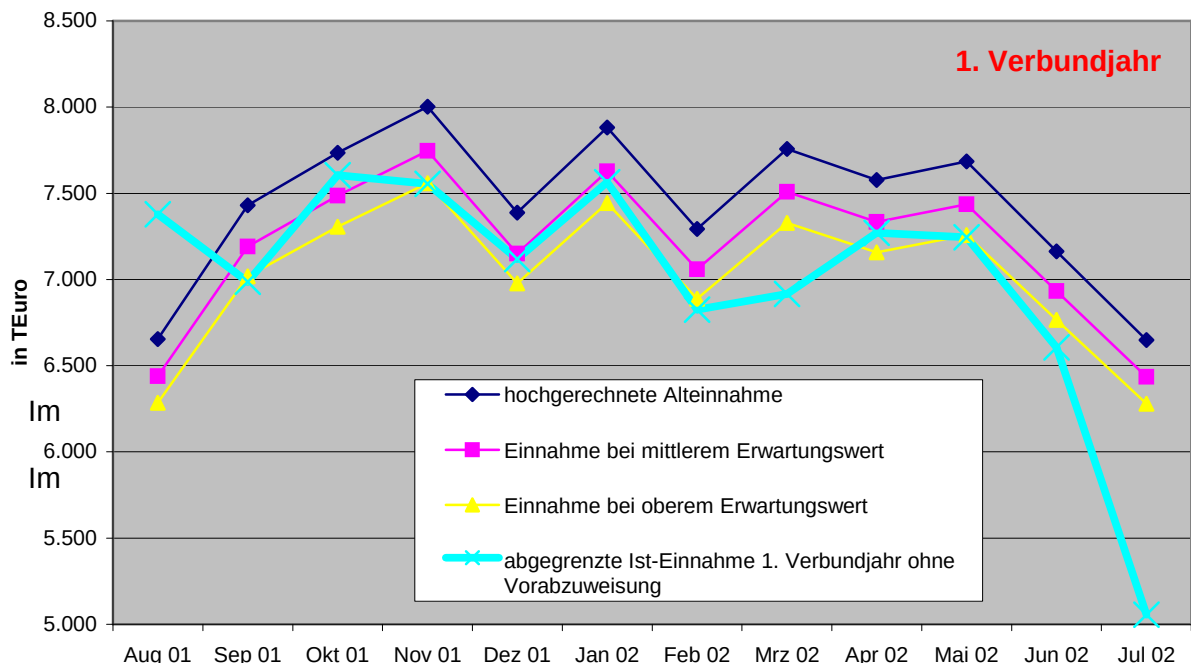
Jährlich kann eine Steigerung von rund 3 % nachgewiesen werden. Diese Steigerung findet sich erfreulicherweise in allen Bereichen des MDV wieder. Zufrieden können sich die Verkehrsunternehmen im MDV besonders hinsichtlich dieser Entwicklung zeigen, wenn man die negativen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die Angaben der statistischen Landesämter zeigen, dass seit Verbundstart die Schülerzahlen um 8%, die Beschäftigungszahlen um 4% sowie die Einwohnerzahlen um 0,5% gesunken sind. Würden diese gesellschaftlichen Auswirkungen nicht existieren, würde die Fahrgaststeigerung im Verbund unter heutigen Bedingungen ungefähr 6% betragen.

Auch im 2. Verbundjahr entwickeln sich die Fahrgastzahlen positiv. Insbesondere in den Herbst- und Wintermonaten war ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen. Hier profitieren die Verkehrsunternehmen immer noch von überproportional steigenden Fahrgastzahlen aufgrund der Verbundeffekte (Übersteigereffekt, Preiseffekt).

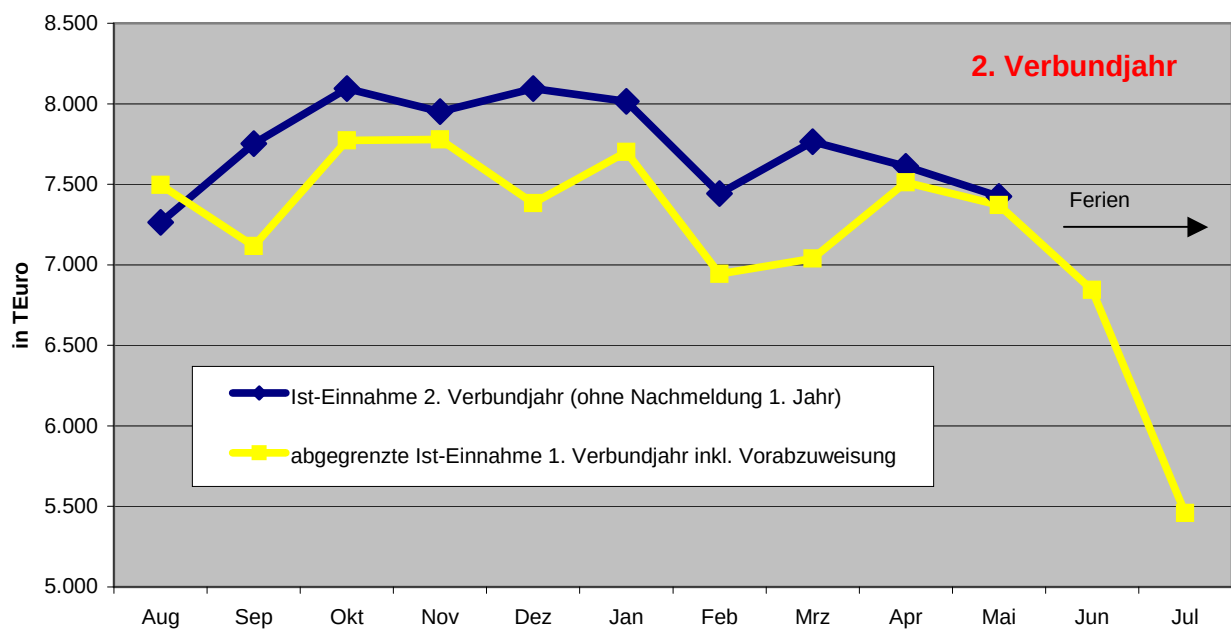
Entwicklung der Fahrgastzahlen vom 1. zum 2. Verbundjahr in Prozent



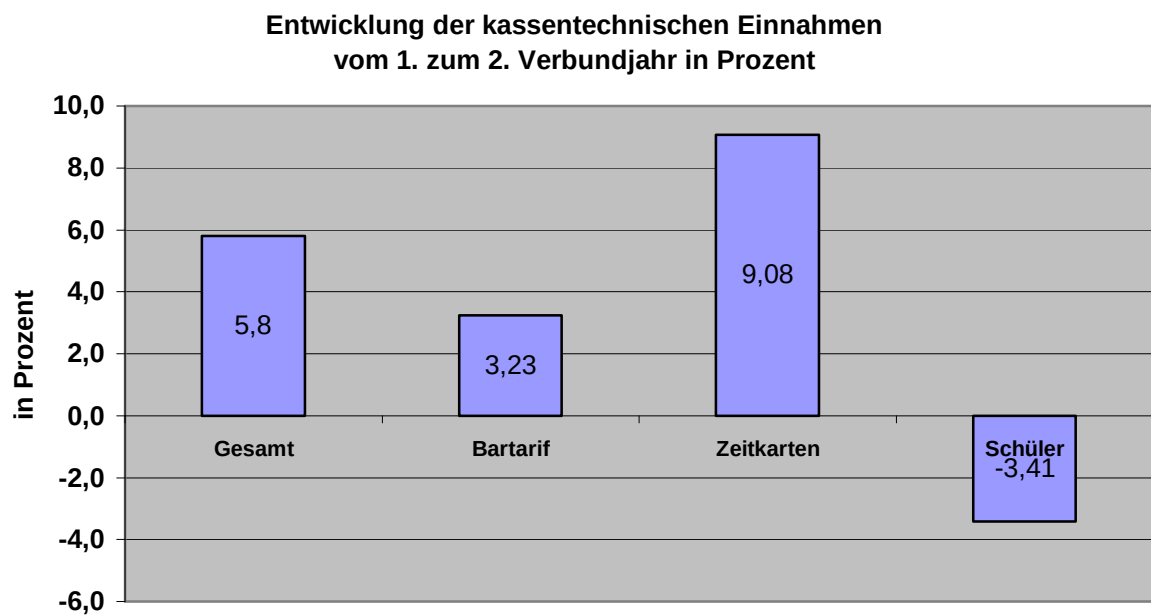
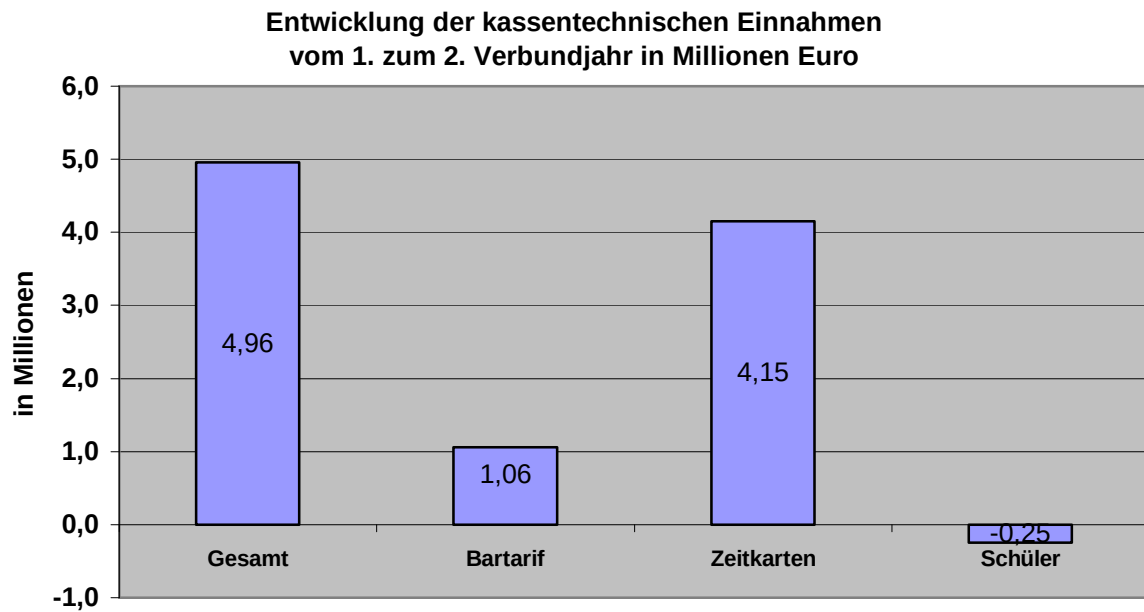
12. Entwicklung der Einnahmen im MDV



ersten Verbundjahr lag die tatsächliche Tarifeinnahme im Verbund weitestgehend im Bereich zwischen dem mittleren und dem oberen Erwartungswert. In diesem Bereich liegt auch der Gesamtjahresbetrag (siehe Punkt 0). Die kassentechnische Einnahme folgte dabei nicht vollkommen der prognostizierten Jahresganglinie. So kam es insbesondere im Ferienmonat Juli zu einem überproportionalen Umsatzeinbruch.

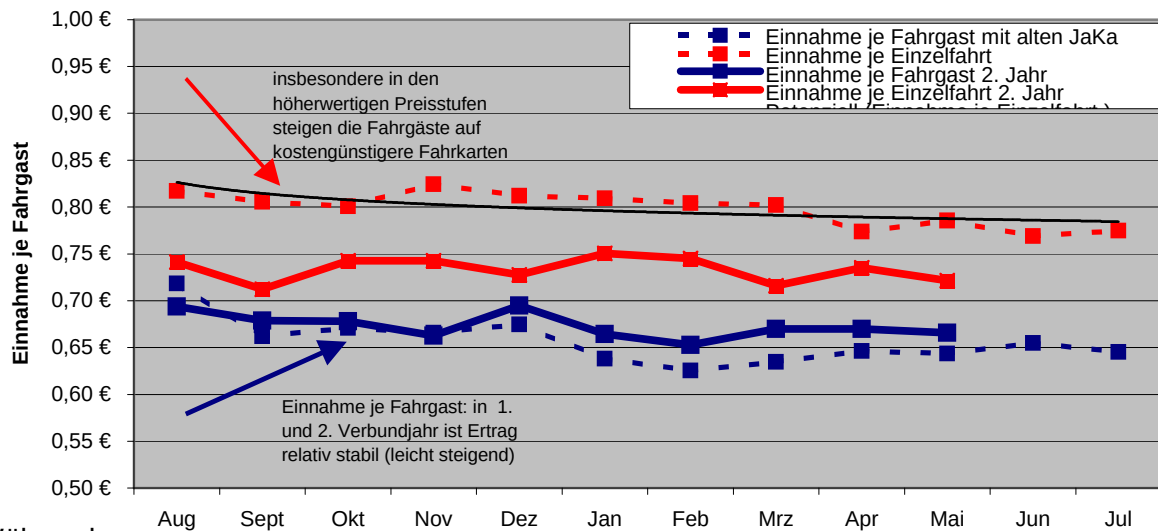


Auch im Verbundjahr 2002/2003 entwickelt sich die Einnahmekurve stabil. Bis zum Monat Mai wurde die angestrebte Einnahmesteigerung weitestgehend infolge der Tarifierhöhung erreicht, aber auch durch partielle Angebotsverbesserungen. Im 2. Verbundjahr folgt die Einnahmekurve weitestgehend der prognostizierten Einnahme.



Insgesamt sind steigende Einnahmen zu verzeichnen. Lediglich im Schülerbereich sind infolge der sinkenden Schülerzahlen sinkende Einnahmen zu verzeichnen.

**Entwicklung der durchschnittlichen Einnahme je Fahrgast
aus allen Fahrkartenverkäufen bzw. aus Einzelfahrkartenverkäufen**



Während

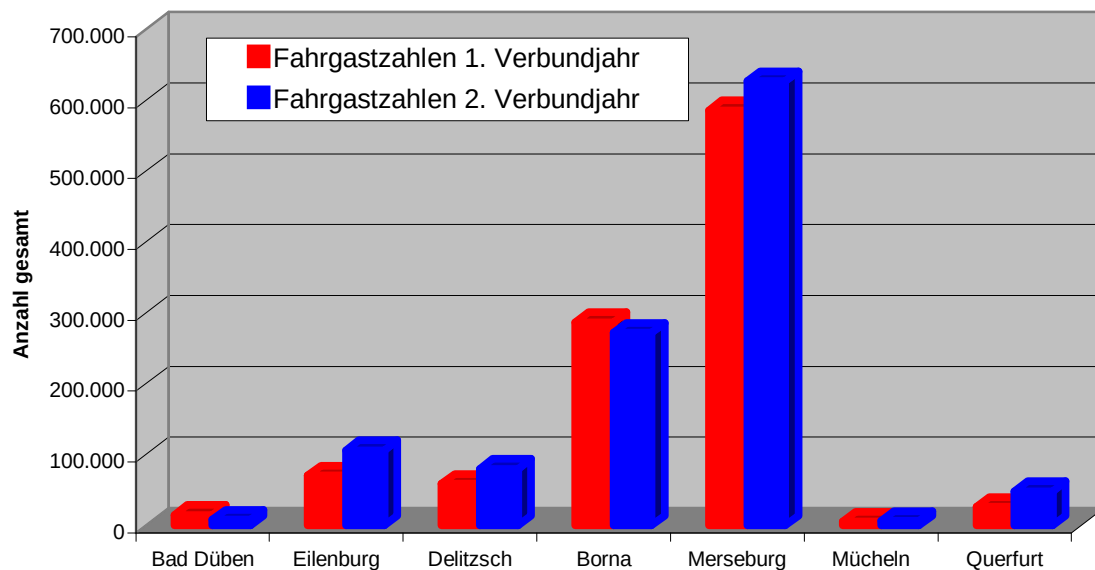
die Gesamtfahrgastzahlen steigen, entwickelt sich auch der Ertrag je Fahrgast positiv. Trotz des Wanderns hin zu kostengünstigeren Fahrkarten, kann eine leichte Steigerung bei der Einnahme je Fahrgast erreicht werden.

Die Wanderung zu kostengünstigeren Fahrkartenarten müsste eigentlich zu sinkenden Einnahmen je Fahrgast führen. Dies wird allerdings ausgeglichen durch zunehmende Fahrtanteile in den höheren Preisstufen, insbesondere bei weiteren Entfernungen, sowie die Tarifierpassung nach dem 1. Verbundjahr.

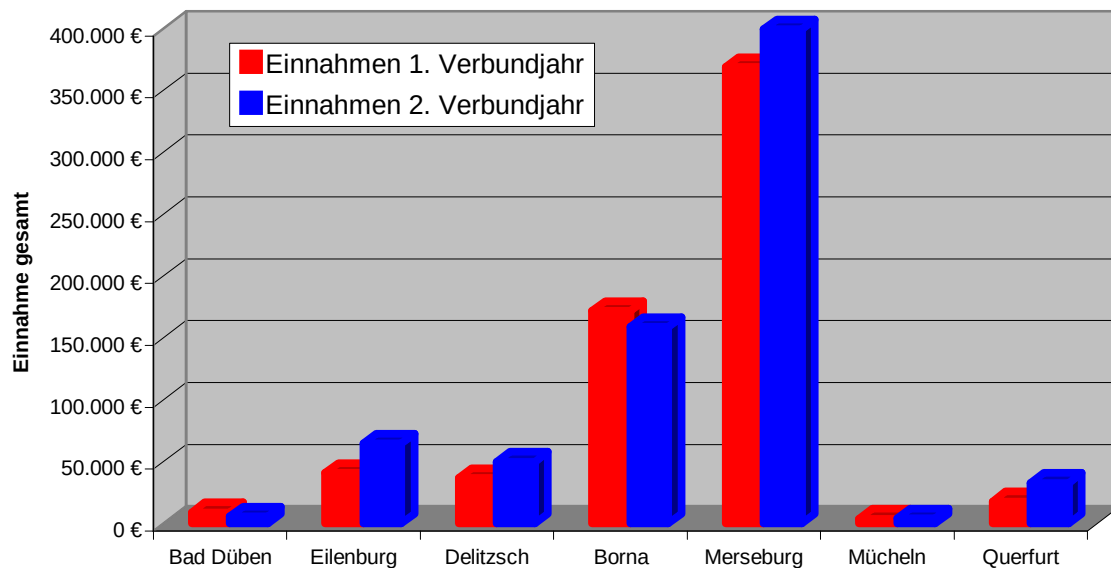
Allgemein ist ein Zuwachs bei den Zeitkarten zu verzeichnen, sowohl im Normalbereich als auch insbesondere beim Tarif für Auszubildende (siehe Punkt 15).

13. Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen in ausgewählten Gebieten

Entwicklung Fahrgastzahlen Kleine Stadtverkehre



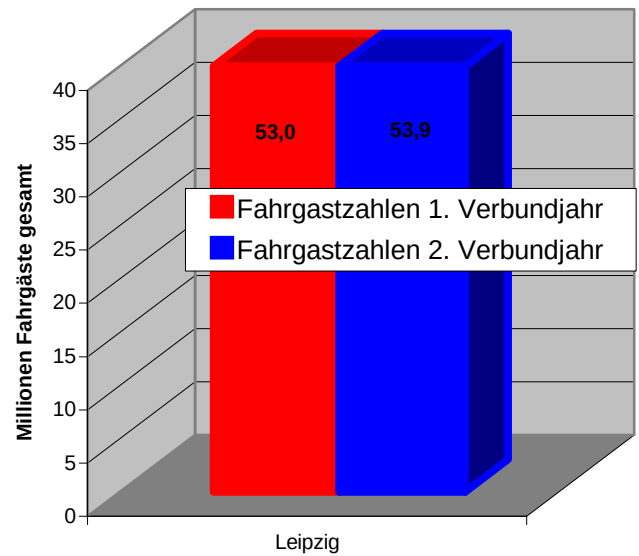
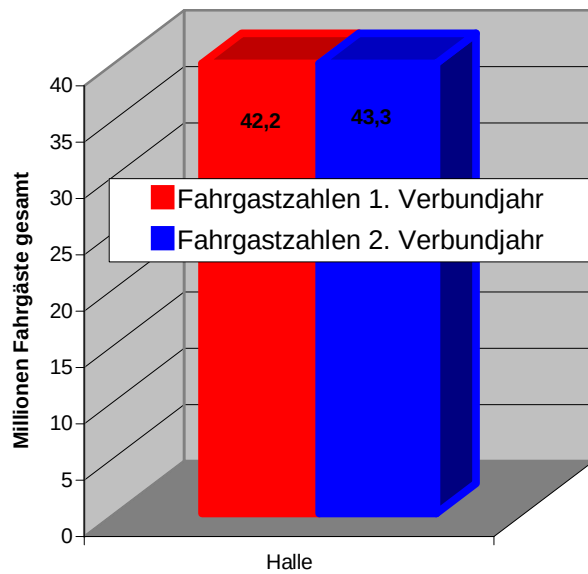
Entwicklung Einnahmen Kleine Stadtverkehre



Die Verkaufszahlen im MDV zeigen, dass insbesondere die kleinen Stadtverkehre von der Verbundgründung profitieren. Fahrgäste, die nur kürzere Wege in der Stadt im Anschluss an den Regionalverkehr mit Bahn oder Bus zurücklegen, können nun den Stadtverkehr kostenfrei mitnutzen. Bei entsprechender Anpassung der Stadtverkehrslinien und –fahrzeiten können regionale Verkehrsunternehmen erhebliche Fahrgaststeigerungen verzeichnen und zwar nicht nur aus dem „Mitnahmeeffekt“ des Umsteigerechts sondern auch durch Mehrverkäufe. Die Darstellungen enthalten ausschließlich die Wirkungen aus steigenden Verkaufszahlen.

Diese Tendenz ist in fast allen kleinen Stadtverkehren im MDV zu verzeichnen. Besonders positiv in Sachsen-Anhalt fallen hier die Stadtverkehre Merseburg mit

Zuwachs von 7% und Querfurt mit einer Verdopplung der Fahrgastzahlen auf. Nicht zuletzt durch Angebotsverbesserungen sind hier erhebliche Zuwächse zu verzeichnen.



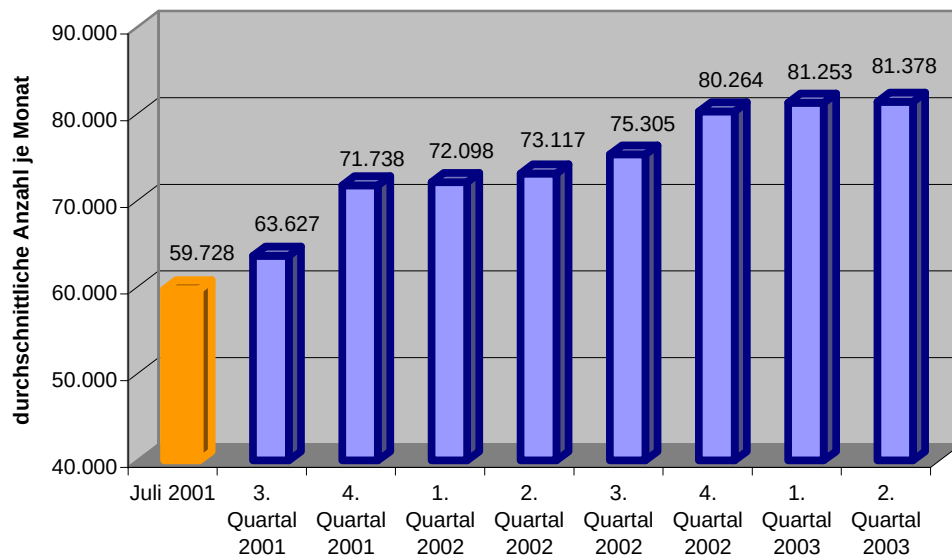
Positive Zahlen gibt es auch aus der Tarifzone Halle zu verzeichnen. Hier sind auch vom ersten zum zweiten Verbundjahr sowohl Fahrgastzahlen als auch Einnahmen gestiegen.

14. Entwicklung der Fahrgastzahlen auf ausgewählten SPNV-Strecken

	1. Halbjahr 2001 vor Verbundstart Beförderte Fahrgäste /Tag	1. Halbjahr 2002 nach Verbundstart Beförderte Fahrgäste /Tag
S1 Leipzig	9.149	10.649
Leipzig - Halle	5.198	5.961
S-Bahn-Halle	8.771	8.035

Nach Verbundstart stieg nach Angaben der DB Regio die Anzahl der Fahrgäste in den Nahverkehrszügen. Besonders schön ist diese Entwicklung auf der „Verbundstrecke“ Halle – Leipzig erkennbar. Im Gegensatz zur S-Bahn Leipzig entwickelte sich die S-Bahn Halle jedoch rückläufig. Gründe hierfür sind der Ausbau der Stadtbahn, die Baumaßnahmen der DB AG im Hallenser Knoten sowie die Einstellung der S-Bahn nach Dölau. Insgesamt ist aber trotzdem ein Ansteigen der Fahrgastzahlen in der Stadt Halle zu verzeichnen.

15. Entwicklung der Abonnement-Zahlen im MDV



Von Juli 2001 – 2. Quartal 2003 Zuwachs von 36 % !

Der Zuwachs der Abonnement-Fahrgäste im MDV weist eine besonders erfreuliche Entwicklung auf. Dies verdeutlicht, dass Kunden zunehmend die Vorteile der Abo-Angebote nutzen und damit die Zahl der Dauerkunden erhöht werden konnte. Dieser Trend zeigt sich auch bei den Unternehmen, die bisher über keine Angebote für Abonnenten verfügten.