

Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00436**
Datum: 28.10.2019
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: FB Planen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft, Stadtentwicklung und Digitalisierung	29.10.2019	öffentlich Vorberatung
Bildungsausschuss	05.11.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	12.11.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Ordnung	14.11.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	19.11.2019	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	20.11.2019	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	27.11.2019	öffentlich Vorberatung

Betreff: Attraktivierung des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) in Halle (Saale)

Der Stadtrat nimmt den Vergleich über die Voraussetzungen und Auswirkungen der unabhängig voneinander umzusetzenden Maßnahmen zur Kenntnis und beschließt im Wege der Einzelpunktabstimmung eine der nachfolgenden Varianten:

- a) Kostenloses Schülerticket,
- b) Ticketfreier City-Tag,

- c) 365-Euro-Ticket (Wiener Modell),
- d) 10-Minuten-Grundtakt oder
- e) Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis.

Beschlossen ist die Variante, welche die meisten Stimmen erhalten hat.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

Aktivierungspflichtige Investition

ja

nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Folgen bei Ablehnung

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)			
	Auszahlungen (gesamt)			

B Folgekosten (Stand:		ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan
Wenn ja, Stellenerweiterung:

ja

nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

ja

Gleichstellungsrelevanz:

ja

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Attraktivierung des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) in Halle (Saale)

	Kostenloses Schülerticket	Ticketfreier City-Tag	365-Euro-Ticket (Wiener Modell)	10-Minuten-Grundtakt	Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis
Stadtratsantrag	VI/2018/04662	VI/2018/04529			VI/2018/04548
Zielstellung	Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Schülertickets in der Tarifzone 210 Halle	Einführung eines „City-Tages“ – Ticketfreie Nutzung von Bussen und Straßenbahnen an Samstagen in der Tarifzone 210 Halle	Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets (Wiener Modell)	Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes (Straßenbahn)	Einführung eines fahrscheinlosen Nahverkehrs für Azubis (auch Freizeitverkehr)
Umfang	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines kostenfreien Schülertickets für alle Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz und/oder Schulort in Halle • schrittweise Preisabsenkung bis zur Kostenfreiheit nach 3 Jahren 	<ul style="list-style-type: none"> • kostenfreie Nutzung des ÖPNV in der Tarifzone 210 Halle an Samstagen • Preisabsenkung bei den Zeitkarten und Abonnements der Tarifzone 210 (Preisstufe Halle) 	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines 365-Euro-Ticket als Basisprodukt (ehem. ABO Light) • Plusoptionen für Übertragbarkeit, Mitnahme, Verbunderweiterung, um die bisherige Nutzungsmöglichkeit abbilden zu können • Preisabschläge für SchoolCard, Azubi und Seniorprodukte 	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung einer Linienkonzeption mit 10-Minuten-Grundtakt im Straßenbahnverkehr (einschl. Ausrichtung des Busnetzes) mit Berücksichtigung der erforderlichen Angebotssteigerungen 	<ul style="list-style-type: none"> • zwei Teilschritte: <ol style="list-style-type: none"> 1. Einführung des Azubi-Tickets Sachsen-Anhalt 2. Berechnung der Wirkungen für ein kostenloses Azubi-Ticket in Halle (Saale)
Einführungstermin	01.08.2020 (bei Entscheidung bis	01.08.2020 (bei Entscheidung bis	01.08.2024 (bei Entscheidung bis	01.08.2024 (Voraussetzung:	vsl. 01.08.2020 für das Azubi-Ticket Sachsen-

	Kostenloses Schülerticket	Ticketfreier City-Tag	365-Euro-Ticket (Wiener Modell)	10-Minuten-Grundtakt	Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis
	Dezember 2019)	Dezember 2019)	Dezember 2022 sowie Fahrzeugneubeschaffung ab 2023)	Fahrzeugneubeschaffung ab 2023)	Anhalt (bei Entscheidung bis Dezember 2019)
Wirkung Fahrgeld und Fahrgeldausgleichszahlungen*	-9,21 Mio. € p.a.	-5,98 Mio. € p.a.	-13,45 Mio. € p.a.	4,26 Mio. € p.a.	<i>Zum geplanten AzubiTicket Sachsen-Anhalt liegen uns derzeit noch keine detaillierten Unterlagen vor, so dass wir den Aufwand und die sonstigen Auswirkungen noch nicht abschätzen können. Das AzubiTicket Sachsen-Anhalt würde nicht kostenfrei, sondern nur kostengünstiger für die Auszubildenden in Sachsen-Anhalt werden. Vor dem Hintergrund ist anzumerken, dass die</i>
Kosten Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz*	-0,19 Mio. € p.a.		-0,02 Mio. € p.a.	-11,62 Mio. € p.a.	
Haushaltsbelastung Stadt*	-9,40 Mio. € p.a.	-5,98 Mio. € p.a.	-13,47 Mio. € p.a.	-7,36 Mio. € p.a.	
zusätzliche Haushaltsbelastung Stadt absolut*	-6,90 Mio. € p.a.	-5,98 Mio. € p.a.	-13,47 Mio. € p.a.	-7,36 Mio. € p.a.	

	Kostenloses Schülerticket	Ticketfreier City-Tag	365-Euro-Ticket (Wiener Modell)	10-Minuten-Grundtakt	Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis
zusätzliche Haushaltsbelastung Stadt im Bereich ÖSPV und Schülerbeförderung*	18 %	16 %	30 %	19 %	<i>Anforderungen nach einem kostenlosen AzubiTicket in Halle damit noch nicht umgesetzt sind. Für eine weiterführende Kalkulation ist eine genaue Kenntnis des vor. neuen AzubiTickets Sachsen-Anhalt notwendig. Ebenso werden genaue Zahlen zu anspruchsberechtigten Personen im und außerhalb des Stadtgebietes Halle benötigt.</i>
Investition HAVAG Fahrzeuge	Busse: 0,6 Mio. €			Straßenbahnen: 35 Mio. € (getragen durch Stadt 14,5 %, Land 45,0 %, SWH 39,5 %)	
Mehrnutzung ÖSPV (Fahrten)*	2,83 Mio.	0,32 Mio.	1,97 Mio.	4,69 Mio.	
Mehrnutzung ÖSPV (bezogen auf Stand 2018 bzw. Prognose-Nullfall)	5,1 %	0,6 %	3,6 %	9,4 %	

	Kostenloses Schülerticket	Ticketfreier City-Tag	365-Euro-Ticket (Wiener Modell)	10-Minuten-Grundtakt	Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis
Mehrnutzung ÖSPV (Personenkilometer bezogen auf Reiseweiten lt. SrV 2013)	7,6 Mio.	0,9 Mio.	5,3 Mio.	12,7 Mio.	
CO₂-Minderung* (Obergrenze = Verlagerung ausschließlich MIV** zu ÖPNV)	803 t	91 t	572 t	1.362 t	
CO₂-Minderung* (Untergrenze = Verlagerung MIV**, NMIV*** auf ÖPNV)	150 t	17 t	106 t	254 t	
Sonstige Vorteile (außer CO₂-Minderung)	<ul style="list-style-type: none"> • Grundstein für spätere ÖV-Nutzung als Erwachsene • keine Spaltung der Schülerschaft in Anspruchsberechtigte und Nicht-Anspruchsberechtigte 	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Einkaufens und der Freizeitgestaltung innerhalb des Stadtgebiets 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung von Stamm-Kundschaft im ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • mehr Fahrten → geringere Wartezeiten → kürzere Reisezeiten • Abfahrtszeiten besser merkbar • Attraktivitätssteigerung auf stark frequentierten Relationen und Stärkung der (äußeren) Streckenäste mit zz. einer Linie → 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundstein für spätere ÖV-Nutzung auf den Arbeitswegen • Stärkung des Ausbildungsstandorts Halle (Saale) -> Förderung der regionalen Wirtschaft

	Kostenloses Schülerticket	Ticketfreier City-Tag	365-Euro-Ticket (Wiener Modell)	10-Minuten-Grundtakt	Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis
				Gewinnung von Autofahrenden	
Sonstige Nachteile (außer Kosten)	<ul style="list-style-type: none"> vollere Fahrzeuge insbesondere auf Streckenabschnitten, die zur Schulanfangszeit bereits an Kapazitätsgrenze sind unnötige Verlagerung v.a. kurzer Wege (Fuß- und Radverkehr) in den ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> vollere Fahrzeuge insbesondere im Zentrum, die während der allgemeinen Ladenöffnungszeiten bereits gut gefüllt sind Bündelung der Freizeitwege am Samstag -> noch ungleichmäßigere ÖSPV-Auslastung am Wochenende 	<ul style="list-style-type: none"> unnötige Verlagerung von kurzen Wegen (Fuß- und Radverkehr) in den ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Linienanzahl → teilweise mehr Umstiege nötig 	<ul style="list-style-type: none"> vollere Fahrzeuge v.a. auf Streckenabschnitten, die zur Schulanfangszeit bereits an Kapazitätsgrenze sind vollere Fahrzeuge v.a. in den Spitzenstunden (morgens und nachmittags)
Bewertung (gemessen an Alternative „keine Attraktivierung“)	++	++	+	+++	+

* Angaben bezogen auf das jeweils erste volle Kalenderjahr in dem die entsprechende Maßnahme komplett wirkt. Bis zu diesem Zeitpunkt stetiges Wachstum.

** MIV: motorisierter Individualverkehr

*** NIMV: nicht motorisierter Individualverkehr (z. B. Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß)

Jede Attraktivierungsmaßnahme wurde mit ihren möglichen Wirkungen auf den gegenwärtigen ÖPNV einzeln betrachtet. Eine Betrachtung als Addition der verschiedenen Attraktivierungsmaßnahmen erfolgte nicht.



1. Einführung eines kostenlosen Schülertickets

1.1. Erläuterung über Zielstellung, Inhalt, Umfang und technischen Aufwand und sonstige Auswirkungen

1.1.1. Zielstellung/Inhalt

Im Folgenden wird das Konzept zur Einführung eines kostenlosen Schülertickets für die Tarifzone 210 Halle für alle Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz in Halle (Saale) dargestellt. Unter Beachtung der Gleichberechtigung wurden alle Schülerinnen und Schüler, die eine Schule in der Stadt Halle (Saale) besuchen, berücksichtigt.

Mit der Einführung eines kostenlosen Schülertickets soll die Nutzung von Bussen und Straßenbahnen im Stadtgebiet Halle (Saale) weiter an Attraktivität gewinnen. Die Schülerinnen und Schüler sowie deren Eltern sollen dazu animiert werden, für Schul- und Freizeitwege auf Busse und Straßenbahnen umzusteigen. Damit würde der PKW-Verkehr und auch die damit verbundene lange Parkplatzsuche vermieden werden. Dies hat wiederum positive Effekte auf die Luftreinheit in der Stadt. Staus und Lärmemissionen können vermindert werden.

Darüber hinaus kann das kostenlose Schülerticket einen Beitrag leisten langfristig das Mobilitätsverhalten der heranwachsenden Schülerinnen und Schüler sowie deren Eltern zu verändern.

Für die Schülerinnen und Schüler sowie deren Eltern wird der ÖPNV attraktiver. Eine Attraktivierung für alle Hallenser erfolgt nicht. Eine generelle Angebotsverbesserung ist nicht Bestandteil des Konzeptes. Angebotsmehrunen zu den Spitzenlastzeiten sind erforderlich um die zusätzlichen Fahrgäste aus dem kostenlosen Schülerticket zu befördern.

1.1.2. Umfang

Für alle Fahrten von Schülerinnen und Schülern mit den Fahrzeugen der ansässigen MDV-Unternehmen in der Tarifzone 210 Hallen sind kein Fahrpreis zu entrichten. Es würde sich um eine partielle Realisierung eines kostenfreien Nahverkehrs handeln.

1.1.3. Technischer Aufwand und sonstige Wirkung

Als Basis für die kostenlose Schülerbeförderung wird die SchoolCard schrittweise auf den Preis 0,00 € angepasst. Für die revisionssichere Ausgabe und Abrechnung der Fahrtberechtigungen müssen die Vertriebssysteme der HAVAG angepasst und der Datenaustausch mit dem Schulverwaltungsamt automatisiert werden.

Erforderliche zusätzliche Fahrleistungen und Fahrzeuge sind zu berücksichtigen.

1.2. Einführungstermin und ggfs. notwendige Vorlaufzeiten

Die Einführung des kostenlosen Schülertickets soll schrittweise durch eine Preisabsenkung bis zur Kostenfreiheit in einem Zeitraum von 3 Jahren (frühestens ab dem Schuljahr 2020/2021) erfolgen.

Das abgestimmte Szenario würde folgendermaßen aussehen:

- Preis SchoolCard/SchoolCard upgrade zum 01.08.2019 27,50 € / 8,90 €
- Im 1. Jahr: Absenkung des Tarifes SchoolCard um 1/3 auf 18,00 € / 6,00 €
- Im 2. Jahr: Absenkung des Tarifes SchoolCard um wiederum 1/3 9,00 €
 - SchülerZeitKarte gilt rund um die Uhr, dadurch Entfall des SchoolCard Upgrades
- Im 3. Jahr: alle Schüler kostenlos

Eine Umsetzung ist ab 01.08.2020 möglich, insofern eine Entscheidung bis zum Dezember 2019 vorliegt und die Abstimmungen im MDV erfolgreich abgeschlossen werden können.

Die Finanzierung kann frühestens im Haushaltsplan 2020 der Stadt Halle (Saale) berücksichtigt werden.

1.3. Kosten (laufend und einmalig)

1.3.1. Tarifgrundlagen

Grundlage des Modells für das kostenlose Schülerticket ist die SchoolCard. Die SchoolCard wird auf Antrag zum Preis in Höhe von 0,00 € an die Anspruchsberechtigten ausgegeben.

Der Preis der SchoolCard wird als Referenzpreis für die Abrechnung fortgeführt. Die Ausfälle der Tarifeinnahmen berechnen sich aus der ausgegebenen Stückzahl der SchoolCard, multipliziert mit dem fortgeschriebenen Durchschnittspreis je Beförderungsfall für alle Produkte der Schülerbeförderung, multipliziert mit der realen, durch Erhebung ermittelten Nutzungshäufigkeit.

Vorteile:

- Es wird eine klare transparente auch für die Zukunft anwendbare Abrechnungsgrundlage basierend auf der tatsächlichen Inanspruchnahme angewendet.
- Es treten keine negativen Auswirkungen auf Ausgleichszahlungen laut §9 ÖPNVG LSA auf.

Die Regelung ist gut kommunizierbar und eignet sich für die Einnahmeverteilung im MDV.

1.3.2. Anspruchsberechtigte

Das kostenlose Schülerticket gilt für alle Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz in Halle (Saale) oder die eine Schule in Halle (Saale) besuchen (z. B. Sportschulen):

- Grundschulen,
- weiterführende Schulen: Sekundar-, Gemeinschafts-, Gesamtschulen, Gymnasien,
- Förderschulen,

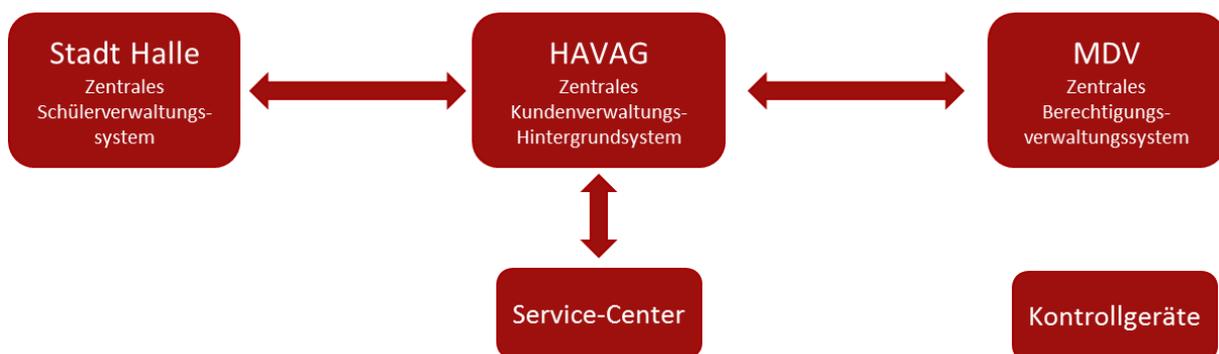
- Berufsbildende Schulen: Berufsvorbereitungsjahr (BVJ), Berufsfachschule (BFS), Fachschule (FS) als Vollzeitschule, Fachoberschule (FOS) einjährig (Klasse 12) oder zweijährig (Klasse 11 und 12) Berufliches Gymnasium als Vollzeitschule.

Dies entspricht ca. 25.544 anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern (Stand: Schuljahresanfangsstatistik Schuljahr 2018/19).

1.3.3. Fahrtberechtigung

Das Schülerticket ist persönlich, nicht übertragbar und gültig für alle Verkehrsunternehmen (z. B. DB Regio, Abellio, OBS) des MDV in der Tarifzone 210 Halle. Die Ausgabe des Schülertickets erfolgt auf einer Chipkarte und ermöglicht die fälschungssichere, verbundweite Kontrolle, transparente Abrechnung entsprechend der Nutzungsvoraussetzung und eine einfache Ausgabe/Aktualisierung der Fahrtberechtigung.

Jeweils zu Schuljahresbeginn, stellt die HAVAG für 14 Tage unpersonalisierte gültige Fahrtberechtigungen aus, die unbürokratisch durch die Schulen an neue Schülerinnen und Schüler ausgegeben werden können. Innerhalb von 14 Tagen werden die Chipkarten dann online personalisiert und entfristet.



Damit sind folgende Vorteile verbunden:

- Die Ausgabe erfolgt auf einem modernen Medium.
- Die Schülerinnen und Schüler können ohne Antrag ab dem ersten Schultag fahren.
- Die Fahrtberechtigung kann von allen Kontrollgeräten (Fahrausweisprüfung) gelesen werden.
- Es kann ein Sperren der Fahrtberechtigung bei fehlender Anspruchsvoraussetzung erfolgen.
- Das Handling für Beantragung und Registrierung ist komfortabel.
- Das Handling ist kostengünstig.

1.3.4. Auswirkungen Einnahmeverteilung

Der Ausgleich für das kostenlose Schülerticket wird als kassentechnische Einnahme an den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) gemeldet und entsprechend dem Einnahmeverteilungsverfahren an die verkehrenden Unternehmen in der Tarifzone 210 Halle verteilt.

1.3.5. Auswirkung Fahrgäste und Angebot

Von den insgesamt 25.544 anspruchsberechtigten Schülern nutzen für den Weg zur/von der Schule bzw. den Freizeitverkehr derzeit ca. 41% die Schülerprodukte und ein weiterer Anteil den Bartarif. Nach Verkehrsmodellberechnung durch die PTV Transport Consult GmbH werden folgende Steigerungen der Beförderungszahlen (jeweils Jahreszahlen der Fahrten) im Schülerbereich erwartet

Die Nutzung des kostenlosen Schülertickets erfordert eine Ausweitung des Verkehrsangebotes in den Spitzenstunden (Früh/Nachmittag).

Nach gutachterlicher Berechnung der PTV Transport Consult GmbH (externes Verkehrsplanungsbüro) ergibt sich, dass auf den stark frequentierten Abschnitten

- Beesen - Kurt-Wüsteneck-Straße,
- Bremer Straße – Wörmlitz,
- An der Feuerwache – Kastanienallee und
- Seeben – Trotha

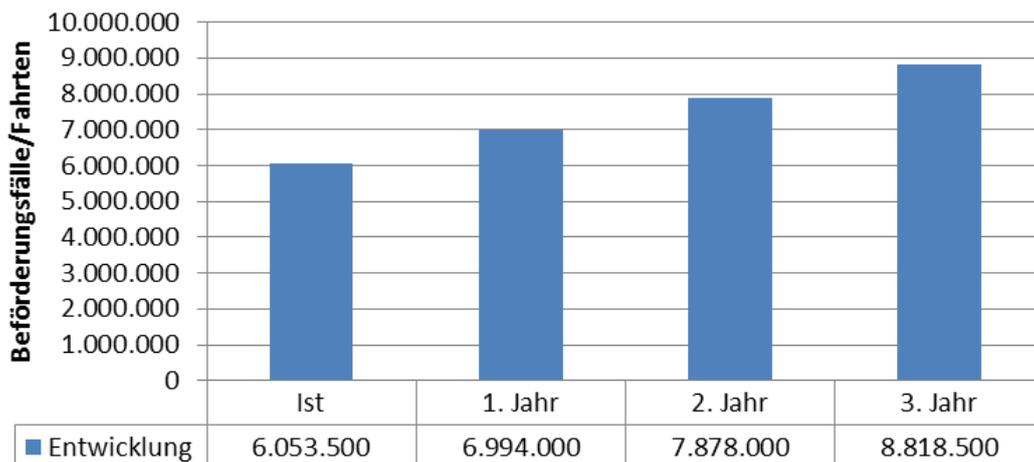
zwei zusätzliche Busse (1 Linienbus, 1 Citybus) erforderlich werden. Die Busse müssen zusätzlich beschafft und dem Fuhrpark der HAVAG zugeführt werden.

Für die Abschnitte:

- Hauptbahnhof – Pfännerhöhe,
- Damaschkestraße – Am grünen Feld und
- Hyazinthenstraße – Rennbahnkreuz

sollen in Summe durch 4 Straßenbahnen (im Bestand) Verstärkerleistungen in den Spitzenstunden erbracht werden. Die eingesetzten Mehrverkehre bedürfen einer regelmäßigen Evaluierung und einer Kostennachkalkulation

Entwicklung



1.3.6. Auswirkungen Ausgleichszahlungen

Ausgleichszahlungen §8 ÖPNVG (allg. ÖPNV Mittel):

Durch die Ausgabe der kostenlosen Schülertickets ist von einem Rückgang der Fahrkarten im Bartarif sowie mit einer veränderten Nutzung der Abonnements auszugehen. Damit verbunden werden die Beförderungsfälle als ein Faktor bei der Ermittlung der Ausgleichszahlungen absinken.

Gleichzeitig werden sich allerdings die Fahrplankilometer als weiterer Faktor in der Berechnung erhöhen. Insgesamt verringert sich der Ausgleichsbetrag in der Kalkulation um ca. 25 T€ im ersten Jahr bis 59 T€ im dritten Jahr.

Ausgleichszahlungen §9 ÖPNVG (Kosten des Ausbildungsverkehrs):

Aufgrund der Ausgabe von Fahrausweisen und die Fortführung des Tarifes ist die Anspruchsgrundlage weiter gegeben. Die Ausgleichszahlungen bleiben konstant auf dem vorherigen Niveau (3,5 Mio. € netto).

Ausgleichszahlungen §231 SGB IX (Schwerbehindertenbeförderung):

Die Anspruchsgrundlage ist weiter gegeben. Durch den überproportionalen Anstieg der nicht schwerbehinderten Fahrgäste sinkt der Schwerbehindertenquotient geringfügig. Die Ausgleichszahlungen sinken um 98 T€ im ersten Jahr bis ca. 141 T€ im dritten Jahr.

1.3.7. Kalkulationsgrundlagen und Annahmen

Im Folgenden werden die wesentlichen Kalkulationsgrundlagen und Annahmen aufgeführt:

Die Kalkulation des entgangenen Fahrgeldes für SchoolCard/SchoolCard Upgrade erfolgt analog dem Einführungsszenario in 3 Stufen.

Es wurde der Wegfall von 90% des Bartarifes für Kinder bis 14 Jahre und des gleichen Betrages für Kinder ab 14 Jahre ab dem 3. Jahr berücksichtigt.

Die Einnahmeverluste ab dem 3. Jahr im Bereich Abo in Höhe von 2,5% für Kindermitnahme und Übertragbarkeit wurden kalkuliert.

Der aktuelle Vertrag zur Schülerzeitkarte wird bis 31.07.2022 fortgeführt. Ab 01.08.2022 erfolgt die Fortführung über einen Neuvertrag bzw. eine Satzung.

Die Kalkulation des Fahrgeldes für Mehrverkehre des kostenlosen Schülertickets erfolgte entsprechend dem Gutachten der PTV Transport Consult GmbH (+2,8 Mio. Beförderungsfälle ab dem 3. Jahr) bewertet mit dem Durchschnittserlössatz der Schülerbeförderungsfälle.

Basis der Berechnungen ist der fortgeschriebene aktuelle Wirtschaftsplan der HAVAG.

Die Dynamisierung der Fahrgelder erfolgt gemäß Wirtschaftsplan der HAVAG.

Es ergeben sich keine Veränderungen der aktuellen Zuschlagsquoten durch die Einnahmeverteilung des MDV.

Die Kosten für die vertrieblichen Umstellungen wurden mit dem IT Dienstleister abgeschätzt.

Die Kosten für die erforderlichen Mehrverkehre entsprechend dem Gutachten der PTV Transport Consult GmbH wurden gemäß aktuellen Kostensätzen berücksichtigt.

1.3.8. Kosten

Es muss eine Dynamisierung der städtischen Haushaltsmittel ab 2025 vorgesehen werden. Die Berechnung erfolgte per Kalenderjahr, beginnend mit dem Schuljahr ab 01.08.2020. Die Kalkulationsgrundlage wurde mit der Verwaltung der Stadt Halle (Saale) abgestimmt.

	2020	2021	2022	2023	2024
Fahrgeld für Schülerbeförderung	405.483,24 €	1.542.739,76 €	3.566.012,10 €	6.303.188,10 €	6.493.571,27 €
Vertrag SchülerZeitKarte	2.474.286,00 €	2.474.286,00 €	2.474.286,00 €	2.474.286,00 €	2.502.121,72 €
Fahrgeldausgleichsleistungen (§ 8/§ 9/§ 231)	122.284,26 €	141.459,28 €	163.642,58 €	205.040,63 €	210.576,72 €
Kosten Vertrieb (inkl. Einmalkosten in 2021 für Aufbau Schülerverwaltungssystem)	25.000,00 €	245.490,00 €	49.400,00 €	49.790,00 €	50.180,00 €
Kosten Fahrzeug- und Personaleinsatz	52.436,32 €	126.208,84 €	133.914,08 €	136.068,21 €	138.276,29 €
Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	3.079.489,82 €	4.530.183,88 €	6.387.254,76 €	9.168.372,94 €	9.394.726,01 €
<i>davon zusätzliche Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)</i>	<i>605.203,82 €</i>	<i>2.055.897,88 €</i>	<i>3.912.968,76 €</i>	<i>6.694.086,94 €</i>	<i>6.892.604,29 €</i>

1.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für den Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Für die Klimaschutzberechnung wurde von zwei Szenarien ausgegangen: Das erste Szenario geht davon aus, dass ausschließlich eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV erfolgt. Im zweiten Szenario wird angenommen, dass die Verlagerung vom MIV und NMIV auf den ÖPNV erfolgt. Durch die Einführung des kostenlosen Schülertickets können im Szenario 1 pro Jahr 803 t CO₂ und im Szenario 2 pro Jahr 150 t CO₂ eingespart werden. Diese Wirkung würde sich erstmals im Kalenderjahr 2023 voll entfalten.

Die Ausweitung des Verkehrsangebotes und die damit verbundenen Mehrleistungen für Straßenbahnen und Busse in Nutzwagen-km wurden bei der Berechnung nicht berücksichtigt, da der leistungsbezogene Emissionsfaktor des ÖPNV, welcher in die Berechnung der CO₂-Emissionen eingeht, derartige Mehraufwendungen einbezieht.

2. Einführung eines City-Tages

2.1. Erläuterung über Zielstellung, Inhalt, Umfang und technischen Aufwand und sonstige Auswirkungen

2.1.1. Zielstellung/Inhalt

Im Folgenden wird das Konzept zur Einführung eines City-Tages für die Tarifzone 210 Halle für alle Fahrgäste in Halle (Saale) dargestellt.

Mit der Einführung eines City-Tages soll die Nutzung von Bussen und Straßenbahnen im Stadtgebiet Halle (Saale) weiter an Attraktivität gewinnen. Die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt sollen dazu animiert werden, an Samstagen auf Busse und Straßenbahnen umzusteigen und den eigenen PKW stehen zu lassen. Damit würde der PKW-Verkehr und auch die damit verbundene lange Parkplatzsuche vermieden werden. Dies hat wiederum positive Effekte auf die Luftreinheit in der Stadt. Staus und Lärmemissionen können vermindert werden.

Darüber hinaus stellt ein City-Tag einen Anreiz dar, die samstäglichen Einkäufe direkt im Stadtgebiet Halle (Saale) zu erledigen, was positive Effekte für den Einzelhandel mit sich brächte. City-Gemeinschaft und Stadtmarketing könnten bei der Bewerbung des City-Tages

mitwirken; die City-Gemeinschaft könnte die Stadt Halle (Saale) bei der Finanzierung unterstützen. Der City-Tag soll nach einem Jahr evaluiert werden, um die Auswirkungen systematisch zu analysieren und entsprechende Schlussfolgerungen zu ziehen.

Eine generelle Angebotsverbesserung ist nicht Bestandteil des kostenlosen City-Tages. Angebotsmehrungen sind nicht erforderlich.

2.1.2. Umfang

Für alle Fahrten an Samstagen mit den Fahrzeugen der HAVAG in der Tarifzone 210 (Halle) ist kein Fahrpreis zu entrichten. Es handelt sich um eine partielle Realisierung eines kostenfreien Nahverkehrs.

Es wird empfohlen, die kostenfreie Nutzung des ÖPNV am Samstag auf alle anderen ansässigen Verkehrsunternehmen in der Tarifzone 210 Halle auszuweiten, um die Kommunikation, die Akzeptanz und die Abstimmung im Mitteldeutschen Verkehrsbund (MDV) zu verbessern. Die folgenden Überlegungen und die Kalkulation basieren auf dieser Annahme.

2.1.3. Technischer Aufwand und sonstige Auswirkungen

Es entsteht kein zusätzlicher technischer Aufwand. Der erforderliche technische Umstellungsaufwand kann im Rahmen der jährlichen Anpassungen der Vertriebssysteme zum Zeitpunkt der Tarifierfassung mit erfolgen.

Zu beachten ist, dass die Zeitkarten- und Abokunden ebenfalls den Samstag kostenlos erhalten. Der Anteil der Verkehrsleistung des Samstages an der Gesamtverkehrsleistung der HAVAG beträgt 9,6 %. Um die langfristige Preisgerechtigkeit zwischen Stamm- und Gelegenheitskunden in der Tarifzone 210 (Preisstufe Halle) sicherzustellen, und damit eine Wanderung von Stammkunden zum Gelegenheitskundensegment zu vermeiden, müssen:

- Zeitkarten und Abonnements der Tarifzone 210 (Preisstufe Halle) um 9,6% gesenkt werden
- die Kalkulation der Kombitickets angepasst werden

Das bedeutet, dass zum Einführungsdatum eine Preisabsenkung bei den Zeitkartenprodukten der Tarifzone 210 (Preisstufe Halle) mitkalkuliert wurde.

Die Entscheidung für die Tarifierfassungen zum 01.08.2020 muss im Dezember 2019 erfolgen, um die Abstimmung in den Gremien und die Zeitabläufe zur Tarifgenehmigung zu berücksichtigen.

Entsprechend des Antrages soll nach einem Jahr und somit nach dem 31.07.2021 eine Evaluierung des City-Tages erfolgen. Da im Mitteldeutschen Verkehrsverbund immer zum 01.08. eines Jahres Tarifierhöhungen/-veränderungen stattfinden, müsste der Stadtrat bereits im Dezember 2020 über die Fortführung des City-Tages entscheiden. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir die Entscheidung zur Fortführung nach 16 Monaten im Dezember 2021 zu treffen.

Ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass bei einer Rücknahme des kostenlosen Samstages die Tarifierhöhung, durch Aufholen der Preisreduktion bei Einführung des City-Tages und erforderlicher Tarifierfassung im Jahr der Rücknahme im Zeitkartenbereich, überdurchschnittlich hoch (ca. 12%) ausfallen muss. Aufgrund dieser Tatsache ist die Rücknahme der Einführung kritisch.

Im Oktober 2018 wurde durch die Stadt Halle (Geschäftsbereich II) die Citygemeinschaft in Bezug auf den Stadtratsantrag angefragt. Bis Ende September 2019 lag dazu keine Rückantwort vor und somit ist auch keine Aussage bezüglich einer möglichen Finanzierungsbeteiligung durch die Citygemeinschaft Halle gegeben.

2.2. Einführungstermin und ggfs. notwendige Vorlaufzeiten

Eine Umsetzung ist ab 01.08.2020 möglich, insofern eine Entscheidung bis zum Dezember 2019 vorliegt und die Abstimmungen im MDV bis Januar 2020 erfolgreich abgeschlossen werden können.

2.3. Kosten (laufend und einmalig)

2.3.1. Tarifgrundlagen

Alle Fahrgäste im Stadtgebiet Halle (Saale) können das ÖPNV-Angebot des MDV im Stadtgebiet Halle (Saale) (Tarifzone 210) ohne Ausstellung einer Fahrtberechtigung kostenfrei nutzen. Dazu gehört auch die kostenfreie Mitnahme von Tieren und Gegenständen (außer Fahrräder).

2.3.2. Auswirkungen Einnahmeverteilung

Der Ausgleich für den City-Tag wird als kassentechnische Einnahme an den Mitteldeutschen Verkehrsverbund gemeldet und entsprechend dem Einnahmeverteilungsverfahren an die verkehrenden Unternehmen in der Tarifzone 210 Halle verteilt.

2.3.3. Auswirkungen Fahrgäste und Angebote

Wir rechnen mit einer Erhöhung der Fahrgastzahlen am durchschnittlichen Samstag von 11,8 %. Das entspricht ca. 13.722 Fahrgästen (7.637 Fahrgäste Verlagerung vom Freitag auf Samstag und 6.084 neue Fahrgäste).

Wir gehen in der Kalkulation davon aus, dass keine zusätzlichen Fahrzeuge bzw. zusätzliche Verstärkerleistungen notwendig sind, da aktuell am Wochenende vermehrt größerer Fahrzeuge eingesetzt werden und die Linienführung auf das Zentrum optimiert ist.

2.3.4. Auswirkungen Ausgleichszahlungen

Ausgleichszahlungen § 8 ÖPNVG (allg. ÖPNV-Mittel):

Durch die kostenlose Nutzung an Samstagen ist von einem Rückgang der Fahrkarten im Bartarif sowie mit einer veränderten Nutzung der Abonnements auszugehen.

Damit verbunden werden die Beförderungsfälle als ein Faktor bei der Ermittlung der Ausgleichszahlungen absinken. Der Ausgleichsbetrag verringert sich im ersten vollen Jahr (2021) voraussichtlich um –126,3 T €.

Ausgleichszahlungen § 9 ÖPNVG (Kosten des Ausbildungsverkehrs):

Der kostenlose Samstag führt zu einer preislichen Reduzierung der Jedermann – und Azubi-Zeitkarten im gleichen Verhältnis. Die Ausgabe von Fahrausweisen ist als Anspruchsgrundlage weiter gegeben. Die Ausgleichszahlungen bleiben konstant auf dem vorherigen Niveau (3,5 Mio. € netto).

Ausgleichszahlungen § 231 SGB IX (Schwerbehindertenbeförderung):

Die Anspruchsgrundlage ist weiter gegeben. Durch den Anstieg der Fahrten an den Samstagen sinkt der Schwerbehindertenquotient. Die Ausgleichszahlungen verringern sich im ersten vollen Jahr (2021) um -12,8 T€ auf 1,64 Mio. € netto.

2.3.5. Kalkulationsgrundlagen und Annahmen

Basis für die Kalkulation bildeten die kassentechnischen Einnahmen für die Preisstufe 210 Halle im Jahr 2018 (Hochrechnung der kassentechnischen Einnahmen der HAVAG auf die kassentechnischen Einnahmen des MDV) fortgeschrieben um die Preiserhöhungen in den Jahren 2019 und 2020 sowie die gezählten Linienbeförderungsfälle der HAVAG im Jahr 2018.

In der Kalkulation sind enthalten:

- die entgangenen Einnahmen aus dem Bartarif und der Extrakarte,
- (Bartarif alle Samstage sowie 50% der Einnahme Bartarif für alle Freitage, da davon auszugehen ist, dass die Fahrten von Freitag auf Samstag verlagert werden)
- die Preisabsenkungen, die dem Nutzenäquivalent der Samstagsinanspruchnahme in den Abo- und Zeitkartenprodukten der Tarifzone 210 (Preisstufe Halle) entsprechen,
- die Auswirkungen auf Ausgleichszahlungen,
- die Mehrnutzung 6.084 Fahrten je durchschnittlichen Samstag bewertet mit dem Durchschnittspreis des Bartarifes.

In der Kalkulation derzeit nicht berücksichtigt, aber bei einer Fortführung des City-Tages auch über den 01.08.2025 hinaus, relevant, ist die Absenkung des Semestervolltippetpreises. Aktuell ist der Vertrag für das Semestervolltippet für 6 Jahre abgeschlossen. Berechnet man den Samstagsanteil auf den Preis des Semestervolltippets im Sommer 2025 so ergibt sich ein Verlust in Höhe von ca. 394 T€ für 1 Jahr.

2.3.6. Kosten

Die Kalkulation der entgangenen Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldausgleichsleistungen stellt sich wie folgt dar:

Positionen	01.08.2020 bis 31.12.2020	2021	01.01.2022 bis 31.07.2022
Entgangener Bartarif (Einnahme alle Samstage + 50% der Einnahme für alle Freitage (Verlagerung der Fahrten von Freitag auf Samstag))	815.496,84 €	2.014.342,43 €	1.175.033,08 €
Fahrgeldverluste aufgrund Preisanpassung Zeitkarten (Abo, Moka, Woka, Jobticket)	1.308.100,54 €	3.231.112,97 €	1.884.815,90 €
Mehrnutzung	283.663,31 €	700.671,06 €	408.724,78 €
Fahrgeld für kostenfreien Samstag (entgangene Einnahmen Bartarif sowie Preisabsenkungen in den ABO- und Zeitkartenprodukten)	2.407.260,68 €	5.946.126,46 €	3.468.573,77 €
Fahrgeldausgleichsleistungen (§ 8 ÖPNVG/§ 9 ÖPNVG/§ 231 SGB IX)	44.219,20 €	126.262,65 €	69.127,29 €
Zusätzliche Kosten Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	2.451.479,88 €	6.072.389,11 €	3.537.701,06 €
Finanzierungsanteil City-Gemeinschaft		Klärung muss durch die Stadt Halle (Saale) erfolgen	
Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	2.451.479,88 €	6.072.389,11 €	3.537.701,06 €

2.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für den Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Aus der Kalkulation resultierend ergibt sich zusammengefasst die folgende Wirkung auf die Kosten und die Mehrfahrten auf Grund der Mehrnutzung:

Positionen	01.08.2020 - 31.12.2020	2021	01.01.2022 - 31.07.2022
Summe entgangenes Fahrgeld und Fahrgeldausgleichsleistungen	2.451.479,88 €	6.072.389,11 €	3.537.701,06 €
Summe zusätzliche Kosten (Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz)	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	2.451.479,88 €	6.072.389,11 €	3.537.701,06 €
Fahrten aus Mehrnutzung	133.852	316.376	188.609
% Mehrnutzung (Basis beförderte Personen 2018)	0,58%	0,57%	0,59%
PKM aus Mehrnutzung (Fahrten * mittlere Reiseweite SrV 2013)	776.339	1.834.983	1.093.932

Für die Klimaschutzberechnung wurde von zwei Szenarien ausgegangen: Das erste Szenario geht davon aus, dass ausschließlich eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV erfolgt. Im zweiten Szenario wird angenommen, dass die Verlagerung vom MIV und NMIV auf den ÖPNV erfolgt. Durch die Einführung eines City-Tages können im Szenario 1 pro Jahr 91 t CO₂ und im Szenario 2 pro Jahr 17 t CO₂ eingespart werden. Diese Wirkung würde sich erstmals im Kalenderjahr 2021 voll entfalten.

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der Maßnahme auch Zielverkehr für Halle (Saale) vom MIV auf den ÖPNV (durch die Nutzung von P+R) verlagert wird. Dieser Effekt ist bei der Berechnung nicht erfasst.

3. Einführung des 365-Euro-Tickets (Wiener Modell)

3.1. Erläuterung über Zielstellung, Inhalt, Umfang und technischen Aufwand und sonstige Auswirkungen

3.1.1. Zielstellung

Einführung eines 365-Euro-Tickets (Wiener Modell)

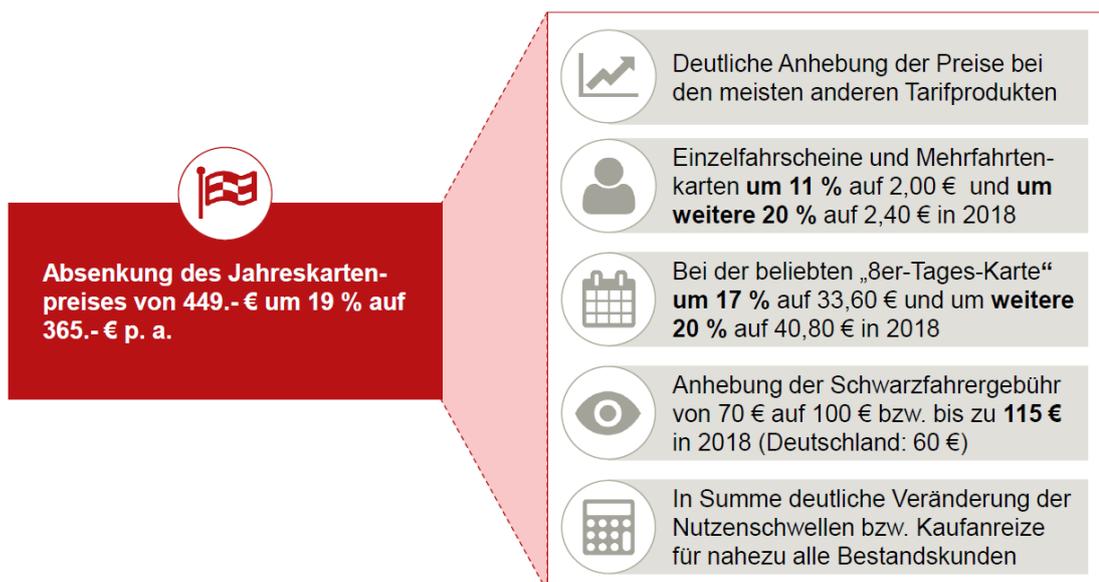
Mit der Einführung des 365-Euro-Tickets (Wiener Modell) soll die Nutzung von Bussen und Straßenbahnen im Stadtgebiet Halle (Saale) weiter an Attraktivität gewinnen. Die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt Halle (Saale) sollen dazu animiert werden, durch starke Preisanreize Stammkunden des ÖPNV zu werden, auf Busse und Straßenbahnen umzusteigen und den eigenen PKW stehen zu lassen. Damit würde der PKW-Verkehr und auch die damit verbundene lange Parkplatzsuche vermieden werden. Dies hat wiederum positive Effekte auf die Luftreinheit in der Stadt. Staus und Lärmemissionen können vermindert werden.

Eine generelle Angebotsverbesserung ist nicht Bestandteil des 365-Euro-Tickets. Angebotsmehrunen und -anpassungen, die zur Abdeckung der erhöhten Nachfrage notwendig sind, wurden mit betrachtet.

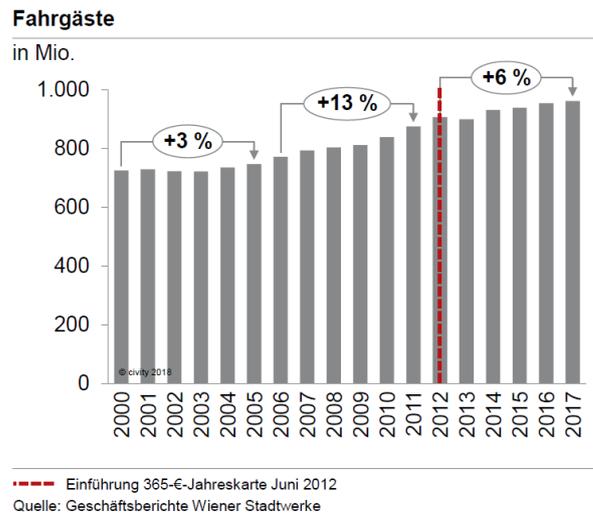
Das 365-Euro-Ticket wurde im Jahr 2012 in Wien eingeführt. In Deutschland fand noch keine Umsetzung statt. In Bonn wurde ein 365-Euro-Schnupperangebot in den Markt gebracht, bei dem der Preis nach 12 Monaten auf den normalen Abopreis ansteigt. In Berlin-Brandenburg (VBB) wurde eine 365-Euro-Ticket für Azubis eingeführt.

Aus diesem Grund haben wir uns in der Sekundäranalyse auf die Referenz „Wien“ beschränkt. Die Quelle für alle nachfolgenden Folien im Punkt 1.1 sind die Veröffentlichungen des Beratungsunternehmens civity: „Bremen_Wiener_Modell_v05.pdf“ vom 29.11.2018 sowie „Das beste Angebot ist nicht der Preis – Der „Wiener Weg“: weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte“ vom 17.07.2019.

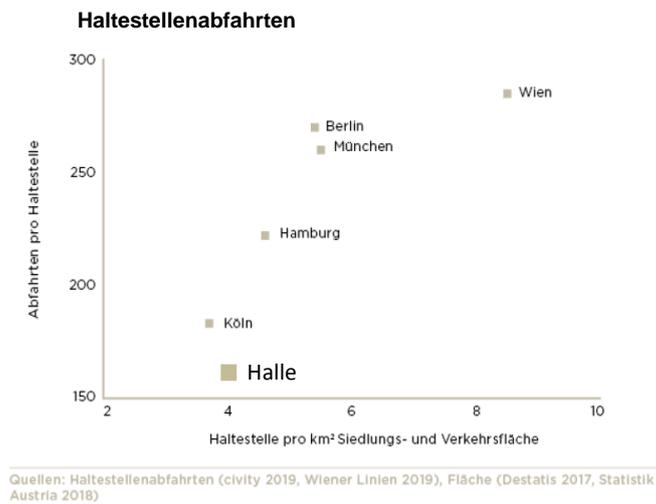
Darstellung der Wiener Preismaßnahmen:



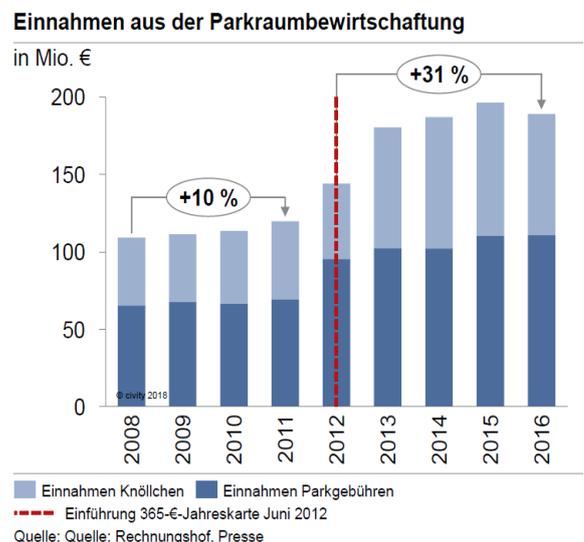
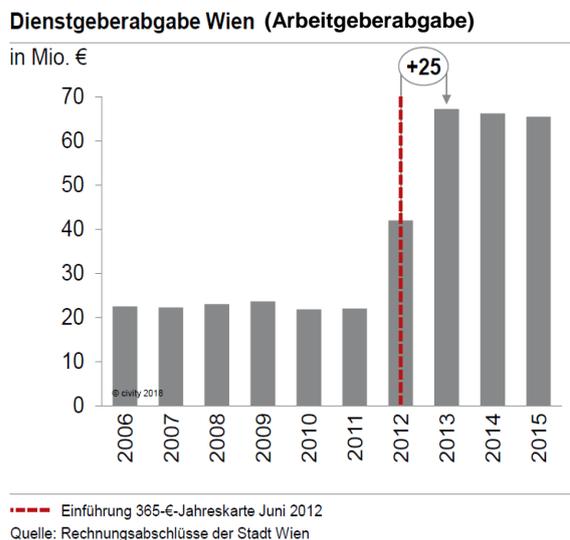
Darstellung der Entwicklung der Fahrgäste in Wien:



Darstellung der Entwicklung der Haltestellenabfahrten



Darstellung der Wiener Gegenfinanzierungen



Zusammenfassende Bewertung des 365-Euro-Tickets in Wien

Eckpunkte und Bewertung des „365-Euro-Modells der Stadt Wien“

- 1 Im Rahmen der Reform wurde der Preis der allgemeinen Jahreskarte für Wien um 19 % auf 365 € p. a. abgesenkt. Der Gelegenheitsstarif wurde drastisch angehoben.
- 2 Die Preisabsenkung führte zu mehr als einer Verdoppelung der Verkaufszahlen der Jahreskarte. Nahezu jeder zweite Wiener ist heute im Besitz einer Jahreskarte.
- 3 Es ist jedoch *kein* signifikanter Zusammenhang zwischen der Preisabsenkung und der Entwicklung der Fahrgastzahlen erkennbar.
- 4 Es ist auch *kein* signifikanter Zusammenhang zwischen der Preisabsenkung und der Modal-Split-Entwicklung erkennbar.
- 5 Allein im ersten Jahr der Reform erhöhte sich der Zuschussbedarf um 52 Mio. Euro. Die Einnahmen pro Fahrt erreichen einen historischen Tiefstand
- 6 Positive Rahmenbedingungen, Angebotsausweitungen und restriktive Maßnahmen bei Pkw-Verkehr führen zu steigenden Fahrgastzahlen bei den Wiener Linien
- 7 Die Absenkung des Jahreskartenpreises führte in Summe nicht zu spürbaren Fahrgast-zuwächsen bzw. einer Gegenfinanzierung durch Mehrnachfrage

3.1.2. Inhalt

Die Grundlage für die Einführung eines 365-Euro-Tickets ist eine Reform des aktuellen Preissystems im ÖPNV. Mit dieser Reform würde eine ökologische Maßnahme mit sozialen Effekten verbunden werden. Mit den verbilligten Jahreskarten für jedermann wäre man umgerechnet für 1 € pro Tag und als Schüler für 0,80 € pro Tag im Stadtgebiet unterwegs.

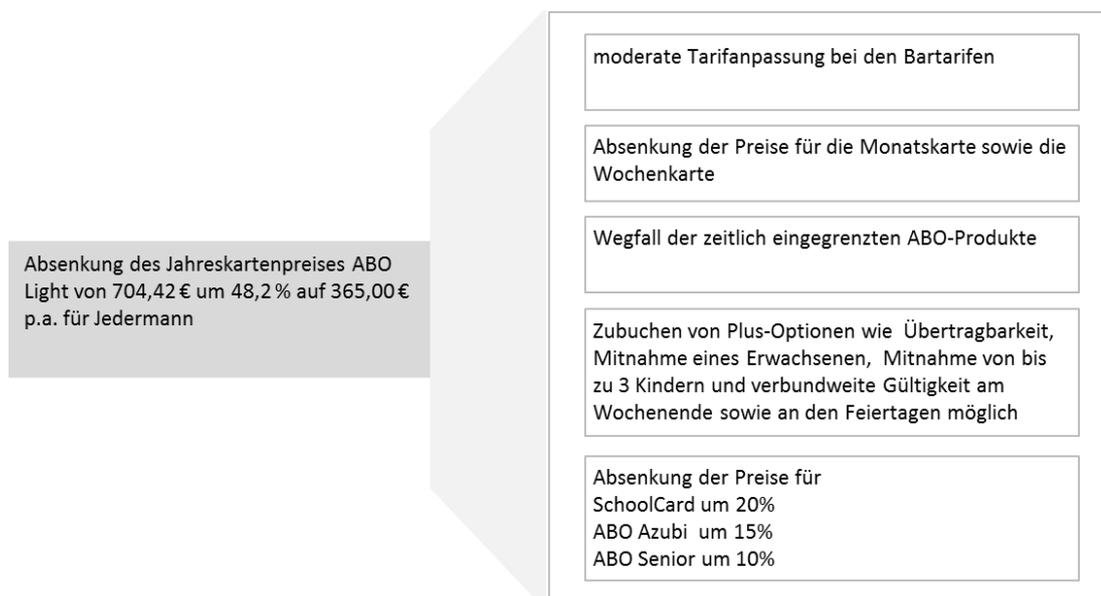
Der Erfolg des „Wiener Modell“ beruht auf einer langjährigen Qualitäts- und Angebotsoffensive, welche der Einführung des 365-Euro-Tickets vorgeschaltet war. Dazu gehören beispielsweise eine ÖPNV-freundliche Siedlungsstruktur, ein sehr attraktives ÖPNV-Angebot (hohe Taktfrequenz, sehr hohe Haltestellendichte, Netz-/Linienenerweiterung, eine restriktive innerstädtische Parkraumbewirtschaftung und eine finanzielle Beteiligung von Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger über andere Finanzierungswege (z.B. Arbeitgeberabgabe).

Bei der Einführung des 365-Euro-Tickets ist zu beachten:

- Die günstige Jahreskarte verändert das gesamte Tarifgefüge.
- Der Zuschussbedarf der HAVAG würde zumindest sehr stark steigen, bei einem weiterhin hohen Finanzbedarf für das Stadtbahnprogramm und der notwendigen Neubeschaffung von 56 Straßenbahnen.
- Der Preis ist für die Nutzer des ÖPNV nicht das wichtigste Argument, sondern Angebot, Qualität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Diese Aussage wird durch extern beauftragte Marktforschungen und Gutachten der HAVAG untersetzt.
- Die Fahrten ins direkte Umland (Linie 5 – Merseburg) sind dann weitaus teurer als in Halle – der Saalekreis gerät unter Druck.

3.1.3. Umfang

Prinzipielle Darstellung der Annahmen der Preisgestaltung für das 365-Euro-Ticket in Halle



Das aktuelle MDV-Preismodell der Tarifzone 210 - mit seinem fortgeschriebenen Tarif ab 01.08.2024 - wurde als Basis für die Entwicklung des 365-Euro-Tickets herangezogen. Der Bartarif wurde moderat angepasst.

Das derzeitige ABO Light (personengebunden, keine Mitnahmeregelung) wurde im Preis mit 365,00 € (jährlich bzw. 30,42 € monatlich) angenommen. Bei den Abonnements mit Zusatznutzen (Basis, Premium) wurde angenommen, dass die Abonnenten die weiterhin angebotenen Plusoptionen für die Übertragbarkeit, die Mitnahme von einem Erwachsenen, der Mitnahme von bis zu 3 Kindern bzw. der verbundweiten Nutzung an den Wochenenden und Feiertagen nutzen.

Für das ABO Senior, ABO Azubi sowie die SchoolCard wurden Preisabschläge in Höhe von 10% /15 %/ 20% einkalkuliert.

Die Zeitkarten (Monatskarte, Wochenkarte) wurden jeweils im gleichen Verhältnis wie die Abonnements abgesenkt.

Der Vorschlag für ein neues Preismodell stellt sich in den Detailpreisen somit wie folgt dar:

	geplanter MDV-Tarif ab 01.08.2024 (aktueller Planstand)	neuer MDV-Tarif ab 01.08.2024 (als Basis für das 365-Euro-Ticket)	Preisveränderung in %	Nutzungsschwelle zur Einzelfahrkarte Halle
Wochenkarte	26,30 €	15,29 €	-41,85 %	6,1
Monatskarte	78,80 €	45,82 €	-41,85 %	18,2
ABO Light	59,90 €	30,42 €	-49,22 %	12,2
ABO Basis	66,90 €	40,62 €	-39,28 %	16,0
ABO Premium	76,40 €	50,12 €	-34,40 %	19,0
ABO Senior	76,50 €	42,78 €	-44,08 %	17,8
SchoolCard	30,00 €	24,34 €	-18,88 %	9,7

Wochenkarte Azubi	20,50 €	12,14 €	-40,76 %	4,9
Monatskarte Azubi	60,70 €	35,96 €	-40,76 %	14,4
ABO Azubi	50,20 €	25,86 €	-48,49 %	10,3

3.1.4. Technischer Aufwand und sonstige Auswirkungen

Technischer Aufwand entsteht nur geringfügig.

Mit der Einführung des 365-Euro-Tickets wird das komplette MDV-Tarifmodell der Tarifzone 210 umgestellt. Vor diesem Hintergrund muss die Einführung durch eine Marketingkampagne begleitet werden.

Es müssen alle Kunden, die die Zone 210 Halle nutzen, im Abonnement umgestellt werden. Dazu ist vorgesehen, dass alle Abo-Kunden in einem Anschreiben über die bevorstehenden Veränderungen informiert und aus dem bisherigen genutzten Produkt abgeleitet auf das neue Produkt plus gegebenenfalls Plusoptionen wechseln. Die Abo-Kunden müssen sich nur bei einer Änderung des neu vorgeschlagenen Produktes melden und eine Anpassung des Abo-Vertrages vornehmen.

Die PTV Transport Consult GmbH hat auftragsgemäß anhand des Verkehrsmodelles der HAVAG die Auslastungen nach den prognostizierten Fahrgaststeigerungen durch Einführung des 365-Euro-Tickets auf den Straßenbahn- und Buslinien der HAVAG überprüft und einen Vorschlag zur Anpassung des Angebotes erarbeitet. Der Vorschlag basiert auf der Linienkonzeption, die im Rahmen der Straßenbahnneubeschaffung vorgesehen ist. Mit der Fahrzeugneubeschaffung wird die Anzahl der 45-m-Züge bedarfsgerecht zu Lasten der 30-m-Züge erhöht. Die marginalen Fahrgaststeigerungen können ohne zusätzliche Fahrzeuge realisiert werden, wenn u. a. mehr 45-m-Züge eingesetzt werden. Das bedeutet, dass die Fahrzeugneubeschaffung Voraussetzung für eine möglichst kostentechnisch günstige Variante der 365-Euro-Ticket-Umsetzung ist.

Ein viel diskutierter Punkt beim 365-Euro-Ticket ist, wie geht man mit dem zukünftigen Preisgefüge bei Tarifmaßnahmen um. Es kann nicht zwangsläufig davon ausgegangen werden, dass die Jahreskarte dauerhaft 365 Euro/a kosten wird. Folgt man der Prämisse einer Preisfestschreibung von 365 Euro/a, so würde durch fehlende Tarifmaßnahmen (nicht realisierte Preisanpassungen) jedes Jahr der Zuschussbedarf um weitere ca. 1 Mio. Euro/a steigen.

Wir empfehlen daher, das Preisgefüge bei Einführung im Folgejahr beizubehalten und durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen die wieder aufgenommene Tarifierhöhung ab dem 3. Jahr zu begleiten.

3.2. Einführungstermin und ggfs. notwendige Vorlaufzeiten

Aufgrund der notwendigen Neubeschaffung von Straßenbahnen (voraussichtlicher Zugang der ersten und größeren Neufahrzeuge in 2023) und der damit verbundenen Umstellung des Betriebskonzeptes, ist ein Start erst zum 01.08.2024 möglich.

Die Umstellung des Tarifes in der Zone 210 Halle auf das 365-Euro-Ticket hat wesentliche Auswirkungen auf die Einnahmen aller beteiligten Verkehrsunternehmen. Wir sehen daher einen höheren Abstimmungs- und Beratungsaufwand im MDV. Die Entscheidung zum 365-Euro-Ticket sollte daher mindestens bis zum Dezember 2022 vorliegen, um die notwendigen Schritte zur Tarifumsetzung bis zum 01.08.2024 gewährleisten zu können.

3.3. Kosten (laufend und einmalig)

3.3.1. Tarifgrundlagen

Das 365-Euro-Ticket ist ein personengebundenes Abonnement ohne Mitnahmemöglichkeiten und weitere Zusatznutzen. Die bestehenden Plus Optionen:

- Übertragbarkeit
- Mitnahme Erwachsener
- Mitnahme von bis zu 3 Kindern

werden um die Option Verbundweite Nutzung am Wochenende ergänzt. Somit können alle bestehenden Aboprodukte auf Basis des 365-Euro-Tickets abgebildet werden.

3.3.2. Auswirkungen Einnahmeverteilung

Der Ausgleich für das 365-Euro-Ticket wird als kassentechnische Einnahme an den Verbund gemeldet und entsprechend dem Einnahmeverteilungsverfahren an die verkehrenden Unternehmen in der Tarifzone 210 verteilt.

3.3.3. Auswirkungen Fahrgäste und Angebot

Die Auswirkungen auf das Fahrgastverhalten und das Angebot erfolgten in Abstimmung mit dem Marktforschungsinstitut exeo Strategic Consulting AG und der PTV Transport Consult GmbH. Berücksichtigt wurden die in 2019 von der HAVAG in Auftrag gegebene Marktforschung für Selten- und Nichtnutzer sowie Rückschlüsse aus den Analysen zum Wiener Modell.

Prognostisch wird ein Anstieg von ca. 1.970.000 Fahrten erwartet. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber den gesamten Beförderungsfällen der HAVAG im Jahr 2018 von ca. 3,58%.

Aus dem Ergebnis der Marktforschung des Jahres 2019 ist zu entnehmen, dass der Anteil der Nicht- und Seltennutzer (Nutzung kleiner/gleich einmal im Monat) bei 55% der Bevölkerung über 18 Jahre in Halle liegt.

Im Rahmen der Marktforschung wurde unter anderem auch abgefragt, inwieweit ein 365-Euro-Ticket für diese Kundengruppen attraktiv ist. Da die bisherige Nutzung (kleiner/gleich einmal im Monat) sehr gering ist, müsste sich die Nutzung extrem intensivieren (Anm.: 365-Euro-Ticket lohnt sich ab 14 Fahrten pro Monat) und das Mobilitätsverhalten komplett ändern. Die Marktforschung bestätigt dies und weist nur ein sehr geringes Potential von ca. 350 potentiellen Nutzern und einem Fahrtenvolumen von 120.000 Fahrten pro Jahr aus.

Die Mehrnutzung findet vorrangig im Kundensegment von 1 bis 30 Fahrten pro Monat statt. Wobei auch hier vorrangig Nutzer mit mehr als 10 Fahrten pro Monat ins Abo wechseln. Die Anzahl der Wechsler wurde mit 4.800 Fahrgästen prognostiziert.

Die prognostizierten Steigerungen der Beförderungsfälle können durch die veränderte Linienkonzeption nach Neubeschaffung der Straßenbahnen ohne zusätzliche Neufahrzeuge abgedeckt werden.

3.3.4. Auswirkungen auf Vertriebskosten

Die Umstellung des Tarifmodells muss durch eine Marketing- und Kommunikationskampagne begleitet werden. Wir gehen hierbei von Kosten in Höhe von 80 TEuro für das erste Jahr und 20 TEuro für das zweite Jahr aus.

Die Kunden müssen über die geplante Umstellung rechtzeitig informiert und beraten werden. Zum einen erfolgt dies in den ServiceCentern und an der Hotline der HAVAG. Zum anderen werden alle betroffenen Abonnenten durch Anschreiben über die anstehenden Änderungen informiert.

Es wurde kalkuliert, dass für den Umstellungszeitraum von ca. 3 Monaten insgesamt 5 zusätzliche Personale notwendig sind, um alle Änderungen schnellstmöglich bearbeiten zu können.

3.3.5. Auswirkungen Ausgleichszahlungen

Ausgleichszahlungen § 8 ÖPNVG (allg. ÖPNV-Mittel):

Durch die Einführung des 365-Euro-Tickets ist von einer Absenkung der Fahrkarten im Bartarif, einer Steigerung der Fahrkarten im Zeitkartentarif sowie mit einer veränderten Nutzung der Abonnements auszugehen. Damit verbunden, werden die Beförderungsfälle als ein Faktor bei der Ermittlung der Ausgleichszahlungen steigen. Der Ausgleichsbetrag erhöht sich im ersten vollen Jahr (2025) voraussichtlich um 270 TEuro.

Ausgleichszahlungen § 9 ÖPNVG (Kosten des Ausbildungsverkehrs):

Das 365-Euro-Ticket führt zu einer preislichen Reduzierung der Jedermann- und Azubi-Zeitkarten im gleichen Verhältnis. Die Ausgabe von Fahrausweisen ist als Anspruchsgrundlage weiter gegeben. Die Ausgleichszahlungen bleiben konstant auf dem vorherigen Niveau (3,5 Mio. Euro netto).

Ausgleichszahlungen § 231 SGB IX (Schwerbehindertenbeförderung):

Die Anspruchsgrundlage ist weiter gegeben. Durch den Anstieg der nicht schwerbehinderten Fahrgäste an allen Wochentagen sinkt der Schwerbehindertenquotient. Die Ausgleichszahlungen an die HAVAG verringern sich im ersten vollen Jahr (2025) um 492,1 TEuro.

3.3.6. Kalkulationsgrundlagen und Annahmen

Die Annahmen für die Kalkulation erfolgten, in Absprache mit dem Marktforschungsinstitut und auf Basis der Marktforschungen „Analyse MDV Tarife für die Tarifzone 210 (Halle)“ aus dem Jahr 2017 sowie der „Selten- und Nicht-Nutzer“ aus dem Jahr 2019 für folgende Parameter:

- Veränderung der Preiselastizitäten
- Änderungen der ABO-Bestandskunden
- Wechsel der Kundengruppen in ein neues Segment
- Mehrfahrten pro Kundengruppe

Auf Grund der verschiedenen Einflussfaktoren und Annahmen sind Sensitivitäten nach oben und ebenso nach unten möglich.

Zusammenfassende Betrachtung der Effekte:

	Einnahme	Einnahme netto nach EAV
Effekt Preisabsenkung	-12.938.266,36 €	-11.293.165,17 €
Intensivierung Zeitkartenkunden	-245.773,44 €	-214.523,34 €
Intensivierung Bartarifkunden	-13.745,22 €	-11.997,52 €
	-13.197.785,03 €	-11.519.686,03 €

3.3.7. Kosten

Die Kalkulation der entgangenen Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldausgleichsleistungen stellt sich wie folgt dar:

Positionen	01.08.2024 bis 31.12.2024	01.01.2025 bis 31.12.2025
Entgangenes Fahrgeld (Wanderung der Kunden aus dem Bartarif in die Zeitkarten bzw. das Abo sowie Preisabsenkungen im Zeitkartensegment)	5.432.975,89 €	13.197.785,03 €
Fahrgeldausgleichsleistungen (§ 8 ÖPNVG/ § 9 ÖPNVG/§ 231 SGB IX)	130.852,84 €	256.516,10 €
Zusätzliche Kosten Vertrieb	200.000,00 €	20.000,00 €
Zusätzliche Kosten Fahrzeug- und Personaleinsatz	0,00 €	0,00 €
Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	5.763.828,73 €	13.474.301,13 €

3.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für den Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Aus der Kalkulation resultierend ergibt sich zusammengefasst die folgende Wirkung auf die Kosten und die Mehrfahrten auf Grund der Mehrnutzung:

Positionen	01.08.2024 - 31.12.2024	01.01.2025 - 31.12.2025
Summe entgangenes Fahrgeld und Fahrgeldausgleichsleistungen	5.563.828,73 €	13.454.301,13 €
Summe zusätzliche Kosten (Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz)	200.000,00 €	20.000,00 €
Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	5.763.828,73 €	13.474.301,13 €
Fahrten aus Mehrnutzung	820.833	1.970.000
% Mehrnutzung (Basis Beförderte Personen 2018)	3,58%	3,58%
PKM aus Mehrnutzung (Fahrten * Reiseweite SRV 2013)	4.760.833	11.426.000

Für die Klimaschutzberechnung wurde von zwei Szenarien ausgegangen: Das erste Szenario geht davon aus, dass ausschließlich eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV erfolgt. Im zweiten Szenario wird angenommen, dass die Verlagerung vom MIV und NMIV auf den ÖPNV erfolgt. Durch die Einführung eines 365-Euro-Tickets können im Szenario 1 pro Jahr 572 t CO₂ und im Szenario 2 pro Jahr 106 t CO₂ eingespart werden. Diese Wirkung würde sich erstmals im Kalenderjahr 2025 voll entfalten.

4. Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes

4.1. Erläuterung über Zielstellung, Inhalt, Umfang und technischen Aufwand und sonstige Auswirkungen

4.1.1. Zielstellung

Mit der Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes soll die Attraktivität des ÖPNV in Halle (Saale) entscheidend erhöht werden. Durch die steigende Attraktivität kommt es zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen und einer Änderung des Modal Split durch Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV bzw. Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Der 10-Minuten-Grundtakt erhöht die Attraktivität für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Halle (Saale). Das verbesserte Angebot erhöht das Preis-Leistungsverhältnis für Stamm- und Gelegenheitskunden, verbessert aber auch die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für Selten- und Nichtkunden.

4.1.2. Inhalt/Umfang

Entsprechend der Umfrage zu Attraktivierungsmaßnahmen des Nahverkehrs in der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 2017 wurde der 10-Minuten-Grundtakt als mit Abstand attraktivste Maßnahme von den Bürgerinnen und Bürgern bewertet.

Vor diesem Hintergrund ist ein Konzept zur Realisierung eines 10-Minuten-Grundtaktes im Bereich Straßenbahn (infrastrukturell und fahrzeugseitig) zu entwickeln und die Maßnahmen zur Umsetzung aufzuzeigen.

Das Konzept muss folgende Punkte umfassen:

- die Planung eines neuen Fahrplans mit 10-Minuten-Grundtakt für die definierten Streckenabschnitte in Koordinierung mit den weiteren Angeboten
- die Abschätzung des neu gewonnenen Fahrgastpotentials
- die Bedarfsermittlung hinsichtlich zusätzlich benötigter Fahrzeuge, Betriebshofkapazitäten und Personal
- die Prüfung der Kapazitäten des Energienetzes (Oberleitung) sowie der Durchlassfähigkeit des Streckennetzes
- die Einhaltung des Nahverkehrsplanes der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 2018

Die HAVAG führte im Jahr 2019 mit der exeo Strategic Consulting AG eine Marktforschung in den Segmenten Selten- und Nichtkunden durch, mit dem Ziel zu überprüfen, welches ÖPNV Potential bei diesen Kundengruppen für den ÖPNV besteht und mit welchen Maßnahmen dies realisiert werden kann. Die Ergebnisse der Marktforschung bestätigten auch hier das Ergebnis der Umfrage aus dem Jahr 2017. Die Verbesserung des Taktes war mit Abstand die attraktivste Maßnahme aus Kundensicht.

Auf Grund der geringen zeitlichen Vorlaufzeit konnte für das Konzept des 10-Minuten-Grundtaktes nur eine Grobkalkulation erstellt werden.

4.1.3. Technischer Aufwand und sonstige Auswirkungen

Die PTV Transport Consult GmbH hat anhand des Verkehrsmodelles der HAVAG die Auslastungen nach den Fahrgaststeigerungen durch Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes auf den Linien überprüft und einen Vorschlag zur Anpassung des Angebotes erarbeitet.

Der 10-Minuten-Grundtakt erfordert die Veränderung der Linienkonzeption, infolge dessen verringert sich voraussichtlich die Anzahl der Straßenbahnlinien von 11 auf 9, mit zumindest gleichbleibender Bedienung auf allen Streckenabschnitten und 50% Mehrangebot auf Streckenabschnitten, auf denen nur eine Linie verkehrt. Es ergeben sich folgende Vorteile:

- weniger Linien, dadurch bessere Merkbarkeit und Übersichtlichkeit des Liniennetzes, insbesondere für Gelegenheitsnutzer und Ortsunkundige
- Verringerung von Wartezeiten durch Erhöhung der Bedienungshäufigkeit auf vielen Strecken
- Maximale Wartezeit von 10 Minuten akzeptabel – dadurch keine Kenntnis des konkreten Fahrplanes notwendig
- Erhöhung der Attraktivität auf stark nachgefragten Relationen
- Wesentliches Ziel für Fahrgäste: Innenstadt – aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar – gilt im Wesentlichen auch für Hauptbahnhof
- Erhöhung der Gesamtattraktivität in Verbindung mit Ausweitung des Angebotes (und damit mehr Fahrzeugen)

Konzeptabhängig ist der einzige Nachteil, dass sich die Anzahl der umsteigenden Fahrgäste erhöht. Dieser Nachteil kann jedoch weitestgehend durch die bessere Bedienhäufigkeit und Verkürzung der Reisezeit ausgeglichen werden.

Für die Ermittlung der Veränderungen durch den 10-Minuten-Grundtakt wurden folgende zwei - auf sich aufbauende - Varianten durch die PTV vollständig modelliert:

- Linienkonzeption mit aktuellen Fahrplan und Angebot nach Fahrzeugneubeschaffung (veränderter Einsatz von 30-m-Züge und 45-m-Züge) bewertet mit Kosten- und Erlössätzen des Jahres 2023- **Prognose-Nullfall**
- Linienkonzeption mit 10-Minuten-Grundtakt und Berücksichtigung der erforderlichen Angebotssteigerungen bewertet mit Kosten- und Erlössätzen des Jahres 2023 – **10-Minuten-Grundtakt**

Der 10-Minuten-Grundtakt basiert auf dem Fahrzeugkonzept welches im Rahmen der Straßenbahnneubeschaffung vorgesehen ist.

Mit der Fahrzeugneubeschaffung wird die bedarfsgerechte Anzahl der 45-m-Züge zu Lasten der 30-m-Züge erhöht. Die Fahrgaststeigerungen führen zu Spitzenbelastungen auf den Linien, so dass zusätzlich zum erhöhten Einsatz von 45-m-Zügen weitere Angebotsleistungen erforderlich sind. Konkret sind 8 zusätzliche Züge für Angebotsleistungen in Halle-Neustadt, Beesen/Silberhöhe und Gebiet Giebichenstein erforderlich. Nach Berücksichtigung der Fahrzeugreserve von 15% sind somit 10 zusätzliche Züge erforderlich. Das bedeutet, dass die Fahrzeugneubeschaffung Voraussetzung für die Umsetzung ist.

Im Rahmen der Fahrzeugneubeschaffung ist die Stilllegung der 30-m-Züge entsprechend

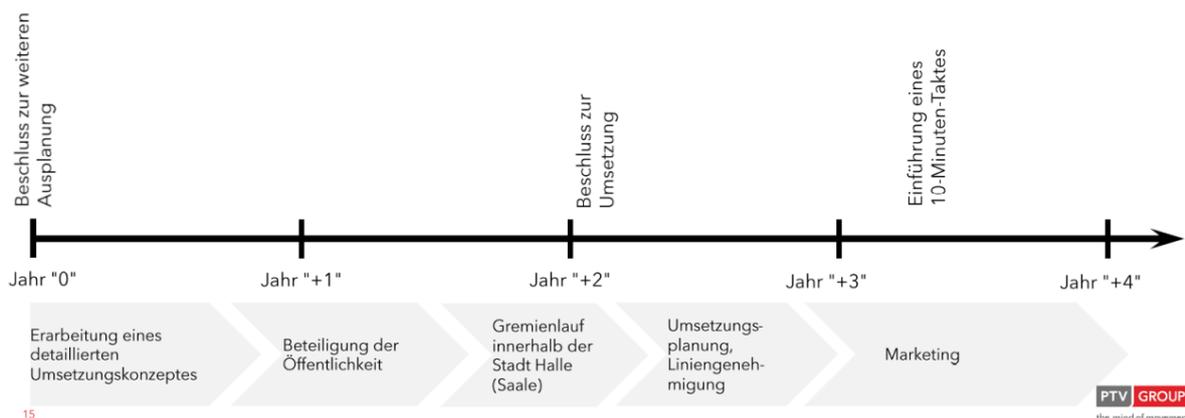
der Zuführung von Neufahrzeugen geplant. Der Mehrbedarf an Fahrzeugen kann im Zeitraum bis zum Jahr 2028 sichergestellt werden, indem diese Fahrzeuge nicht stillgelegt werden. Um den Weiterbetrieb dieser Straßenbahnen bis 2028 zu ermöglichen sind Teilsanierungen notwendig. Die hierfür veranschlagten Kosten sind in der Kalkulation enthalten. Im Jahr 2028 ist dann die Neubeschaffung dieser 10 Züge (5 x 30-m-Züge und 5 x 45-m-Züge) mit einem Investitionsaufwand von vrs. 35 Mio. Euro erforderlich.

Der Nahverkehrsplan muss entsprechend des Konzeptes zum 10-Minuten-Grundtakt angepasst werden. Dazu gehört u. a. neben der Anpassung der Taktfrequenz auch die Anpassung der Linienanzahlen.

4.2. Einführungstermin und ggfs. notwendige Vorlaufzeiten

Die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes kann frühestens zum 01.08.2024 erfolgen.

Als erstes muss ein detailliertes Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Idealerweise unter Einbeziehung der Öffentlichkeit. Dem folgt der Gremiendurchlauf innerhalb der Stadt Halle (Saale) und der beteiligten Unternehmen. Liegen die Beschlüsse vor, kann mit der Umsetzungsplanung begonnen und die Liniengenehmigung beantragt werden. Nach ca. 3,5 Jahren beginnt dann die Marketing- und Kommunikationskampagne, welche im Rahmen der Einführung erforderlich ist.



Gemäß dem vorläufigen Beschaffungsplan neuer Bahnen, können im Jahr 2023 die ersten neuen Straßenbahnen geliefert und eingesetzt werden.

4.3. Kosten (laufend und einmalig)

4.3.1. Tarifgrundlagen

Im Rahmen des Konzeptes zum 10-Minuten-Grundtakt gibt es keine Veränderungen im Tarif.

4.3.2. Auswirkungen Einnahmeverteilung

Die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes hat keine Auswirkungen auf die Einnahmeverteilung im Mitteldeutschen Verkehrsverbund.

Die durch den Zuwachs an neuen Fahrgästen (Neukunden) gestiegenen Verkäufe an Fahrkarten werden als kassentechnische Einnahme an den Verbund gemeldet und entsprechend dem Einnahmeverteilungsverfahren an die verkehrenden Unternehmen in der Tarifzone 210 verteilt.

4.3.3. Auswirkungen Fahrgäste und Angebot

Die Ermittlung der Auswirkungen auf die Fahrgäste erfolgte in Abstimmung mit dem Marktforschungsinstitut und unter Berücksichtigung der Marktforschung im Segment der Selten- und Nichtnutzer aus dem Jahr 2019 sowie aufgrund von Erfahrungswerten aus vergangenen Angebotsanpassungen.

Der Fahrgastzuwachs in Höhe von ca. 4,7 Mio. Fahrten (+9,35% zum Prognose-Nullfall) wurde durch eine Grobkalkulation der PTV Transport Consult GmbH bestätigt. Die Fahrplanleistung steigt um 1,4 Mio. Wagenkilometer (+16,1% ggü. Prognose-Nullfall).

4.3.4. Auswirkungen auf Vertriebs-/Marketingkosten

Durch die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes entstehen keine zusätzlichen Vertriebskosten. Allerdings müssen höhere Marketingkosten angesetzt werden. Die Kommunikationskampagne wird die Vorteile des neuen Angebotes und die Veränderungen im Liniennetz den Fahrgästen vermitteln.

4.3.5. Auswirkungen auf Fahrzeug- und Personalkosten

Im Zuge der Grobkalkulation durch die PTV Transport Consult GmbH wurden die Angebotskosten des Prognose-Nullfalles ermittelt. Der Prognose-Nullfall in 2023 berücksichtigt das geänderte Fahrzeugkonzept nach Fahrzeugneubeschaffung. Im Vergleich zum jetzigen Fahrzeugkonzept werden mehr 45-m-Züge als 30-m-Züge benötigt, in Summe jedoch 3 Züge weniger. Im Planfall (10-Minuten-Grundtakt) wurden dann zusätzlich zum geänderten Fahrzeugkonzept die geänderte Linienkonzeption berücksichtigt und die Mehrkosten für die in Summe um 1,4 Mio. gestiegenen Wagenkilometer bei Fahrzeug-, Infrastruktur- und Personalkosten (ca. 105 zusätzliche Mitarbeiter, im Wesentlichen im Fahrdienst und in der Werkstatt) berücksichtigt.

4.3.6. Auswirkungen Ausgleichszahlungen

Ausgleichszahlungen § 8 ÖPNVG (allg. ÖPNV-Mittel):

Durch die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes ist von einer Erhöhung der Beförderungsfälle durch eine gestiegene Anzahl von Fahrkartenverkäufen sowie mit einer veränderten Nutzung der Zeitkarten auszugehen. Damit verbunden werden die Beförderungsfälle als ein Faktor bei der Ermittlung der Ausgleichszahlungen steigen. Ebenfalls positiv wirkt sich die Erhöhung der Angebotsleistung auf die Ausgleichszahlungen aus. Der Ausgleichsbetrag erhöht sich im ersten vollen Jahr (2025) voraussichtlich um 657,8 TEuro.

Ausgleichszahlungen § 9 ÖPNVG (Kosten des Ausbildungsverkehrs):

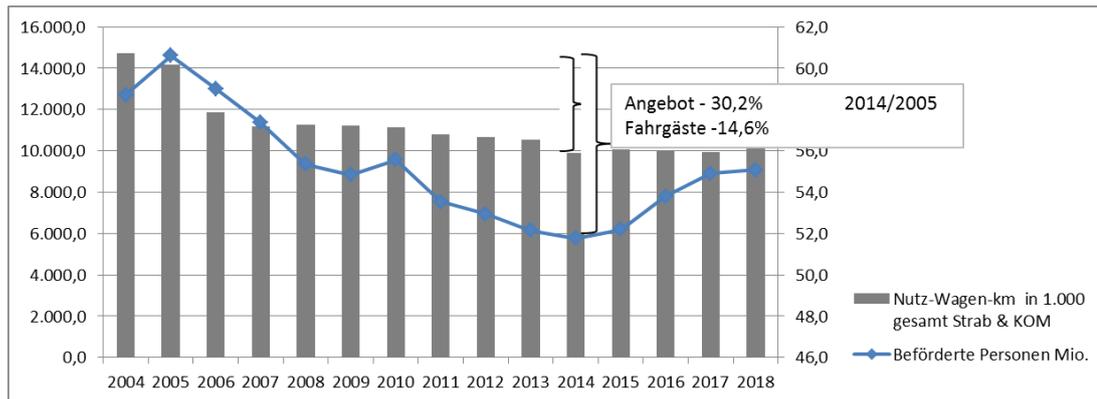
Die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes ändert nichts am Tarif für Auszubildende sowie an der Rabattierung gegenüber dem Tarif für Jedermann. Die Ausgabe von Fahrausweisen ist als Anspruchsgrundlage weiter gegeben. Die Ausgleichszahlungen bleiben konstant auf dem vorherigen Niveau (3,5 Mio. Euro netto).

Ausgleichszahlungen § 231 SGB IX (Schwerbehindertenbeförderung):

Die Anspruchsgrundlage ist weiter gegeben. Die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes wird dazu führen, dass die Fahrgastzahlen steigen. Dies wird voraussichtlich nicht im gleichen Verhältnis schwerbehinderte Fahrgäste und nicht schwerbehinderte Fahrgäste erfolgen. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass der Schwerbehindertenquotient absinkt. Die Ausgleichszahlungen verringern sich im ersten vollen Jahr (2025) um 46,4 TEuro.

4.3.7. Kalkulationsgrundlagen und Annahmen

Die Annahmen für die Kalkulation der Fahrgaststeigerungen wurden mit dem Marktforschungsunternehmen exeo Strategic Consulting AG unter Einbezug von Sekundärquellen intensiv besprochen. Ebenfalls herangezogen wurden die Erkenntnisse der Marktforschung im Segment der Selten- und Nicht-Nutzer aus dem Jahr 2019 für die Steigerung der Fahrgastzahlen. Zusätzlich wurde die Verringerung der Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2006 auf Grund der Änderung der Taktfrequenz von 10-Minuten auf 15-Minuten analysiert. Mithilfe dieser Informationen prognostiziert die HAVAG bei einer 16,1%igen Angebotsausweitung eine Fahrgaststeigerung von ca. 9,35%. Dieser plausibilisierte Wert wurde von der PTV Transport Consult GmbH als Fahrgaststeigerung für die Abbildung der Verteilung der Fahrgäste auf das neue Liniennetz übernommen.



Üblicherweise benötigen größere Angebotsveränderungen oder Tarifumstellungen eine gewisse Zeit bis die Effekte von den Fahrgästen vollständig angenommen werden. Diese sogenannte „Einschwungphase“ wurde in der Kalkulation nicht berücksichtigt, um die Effekte des ersten vollständigen Geltungsjahres abzubilden.

Auf Grund der verschiedenen Einflussfaktoren und Annahmen sind Sensitivitäten nach oben und ebenso nach unten möglich.

4.3.8. Kosten

Die Kalkulation der Auswirkungen der Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes stellt sich wie folgt dar:

Positionen	01.08.2024 bis 31.12.2024	01.01.2025 bis 31.12.2025
Fahrgeldsteigerungen	-1.518.691,59 €	-3.644.859,81 €
Fahrgeldausgleichsleistungen (§8 und §9 ÖPNVG, §231 SGB IX)	-213.560,20 €	-611.328,24 €
zusätzliche Kosten Vertrieb	80.000,00 €	20.000,00 €
zusätzliche Kosten Fahrzeug- und Personaleinsatz	4.833.333,33 €	11.600.000,00 €
einmalige Kosten Teilsanierungen	686.571,00 €	
Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	3.867.652,54 €	7.363.811,95 €

4.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für den Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Aus der Kalkulation resultierend ergibt sich zusammengefasst die folgende Wirkung auf die Kosten und die Mehrfahrten auf Grund der Mehrnutzung:

Positionen	01.08.2024 - 31.12.2024	01.01.2025 - 31.12.2025
Summe Fahrgeld und Fahrgeldausgleichsleistungen	-1.732.251,79 €	-4.256.188,05 €
Summe zusätzliche Kosten (Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz)	4.913.333,33 €	11.620.000,00 €
Summe zusätzliche Kosten (Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz)	686.571,00 €	0,00 €
Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale)	3.867.652,54 €	7.363.811,95 €
Fahrten aus Mehrnutzung	1.952.917	4.687.000
% Mehrnutzung (Basis Beförderte Personen Prognose-Nullfall)	9,35%	9,35%
PKM aus Mehrnutzung (Fahrten * Reiseweite SRV 2013)	11.326.917	27.184.600

Für die Klimaschutzberechnung wurde von zwei Szenarien ausgegangen: Das erste Szenario geht davon aus, dass ausschließlich eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV erfolgt. Im zweiten Szenario wird angenommen, dass die Verlagerung vom MIV und NMIV auf den ÖPNV erfolgt. Durch die Einführung eines 10-Minuten-Grundtaktes können im Szenario 1 pro Jahr 1.362 t CO₂ und im Szenario 2 pro Jahr 254 t CO₂ eingespart werden. Diese Wirkung würde sich erstmals im Kalenderjahr 2025 voll entfalten.

Weitere Wirkungen:

- Qualitätsverbesserung für Kunden
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit
- positive Imagewirkung

5. Einführung des fahrscheinlosen Nahverkehrs für Azubis

5.1. Erläuterung über Zielstellung, Inhalt, Umfang und technischen Aufwand und sonstige Auswirkungen

5.1.1. Zielstellung

Zielstellung ist die Einführung einer kostenlosen Nutzung des ÖPNV für Auszubildende.

Mit der Einführung eines kostenlosen Azubitickets soll die Nutzung von Bussen und Straßenbahnen im Stadtgebiet Halle (Saale) weiter an Attraktivität gewinnen. Die Azubis sollen dazu animiert werden, für Ausbildungs- und Freizeitwege auf Busse und Straßenbahnen umzusteigen. Damit würde der PKW-Verkehr und auch die damit verbundene lange Parkplatzsuche vermieden werden. Dies hat wiederum positive Effekte auf die Luftreinheit in der Stadt. Staus und Lärmemissionen können vermindert werden.

Darüber hinaus kann das kostenlose Azubiticket einen Beitrag leisten, langfristig das Mobilitätsverhalten der heranwachsenden Auszubildenden zu verändern.

Für die Auszubildenden wird der Zugang zur ÖPNV-Nutzung attraktiver. Eine Attraktivierung für alle Hallenserinnen und Hallenser erfolgt nicht. Eine generelle Angebotsverbesserung ist nicht Bestandteil des Konzeptes.

5.1.2. Inhalt

Die Auszubildenden müssen zum Teil sehr weite Strecken mit dem ÖPNV für den Weg zur Berufsschule bzw. zum Ausbildungsbetrieb zurücklegen. Eine im Jahr 2018 von den Handwerkskammern sowie den Industrie- und Handelskammern des Landes veröffentlichte Berufsschulstandortanalyse belegt, dass die Auszubildenden auf Grund der veränderten Berufsschullandschaft in Sachsen-Anhalt immer weitere Wege zurücklegen müssen. Auszubildende, die nicht wohnortnah, aber immerhin in Sachsen-Anhalt beschult werden, legen im Schnitt fast 100 Kilometer je Schultag zurück.

Nach Rücksprache mit der NASA GmbH (Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH) wird derzeit die Einführung eines AzubiTicket Sachsen-Anhalt vorbereitet. Das AzubiTicket Sachsen-Anhalt soll ähnlich wie das AzubiTicket Thüringen gestaltet werden. Die NASA GmbH hat - im Auftrag der Landesregierung - hierzu erste Kalkulationen erstellt. Ein Arbeitsgespräch mit dem Ministerium des Landes Sachsen-Anhalt erfolgte in der 37. KW 2019. Auf Grund dessen wurde die Kabinettsvorlage finalisiert. Eine grundsätzliche Entscheidung dazu sollte in der 39. KW 2019 erfolgen. Die Kalkulationswerte wurden in den Doppelhaushalt 2020/2021 des Landes Sachsen-Anhalt eingestellt. Der Haushaltsentwurf wurde jedoch in der 39. KW abgelehnt. Mit der Ablehnung des Doppelhaushaltes 2020/2021 in der Kabinettsitzung ist auch die Einführung des Azubi-Ticket Sachsen-Anhalt vorerst abgelehnt (Arbeitsstand: 27.09.2019).

5.1.3. Umfang

Der Umfang des AzubiTicket Sachsen-Anhalt soll analog dem AzubiTicket Thüringen erfolgen.

Pilotprojekt Azubi-Ticket Thüringen

Im Rahmen des Pilotprojektes Azubi-Ticket Thüringen können Azubis bequem und günstig mit Bus, Bahn und Straßenbahn im ganzen Verbundgebiet und in allen aner kennenden Städten und Landkreisen fahren. Darüber hinaus sind die Nahverkehrszüge (2. Kl.) der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bis zum letzten Haltepunkt in Thüringen nutzbar. Berechtigt sind alle Azubis, welche Schulen und Ausbildungsgänge besuchen, die in den Tarifbestimmungen zum Azubi-Ticket Thüringen aufgeführt sind.

- Das Angebot gilt vom 01.10.2018 bis 31.12.2019.
- Das Ticket ist im Abo mit einer Mindestvertragslaufzeit von 12 Monaten erhältlich. Ein Abschluss nach dem 01.01.2019 ist dennoch möglich.
- Die maximale Laufzeit des Vertrages geht bis 31.12.2019.
- Bei Ausbildungsende vor Ablauf der Mindestvertragslaufzeit ist die Kündigung des Vertrages möglich.
- Das Ticket ist personengebunden und ohne zeitliche Einschränkung zu nutzen.
- Das Azubi-Ticket Thüringen kostet 153,89 Euro. Davon bezahlt der Auszubildende nur 50 Euro. Die Differenz von 103,89 Euro übernimmt im Rahmen der Pilotphase der Freistaat Thüringen. Sollte sich während der Pilotphase die Höhe der Beteiligung durch den Freistaat ändern, besteht ein Sonderkündigungsrecht.

Das AzubiTicket Sachsen-Anhalt soll nicht kostenfrei, sondern nur kostengünstiger für die Auszubildenden in Sachsen-Anhalt angeboten werden. Vor dem Hintergrund ist anzumerken, dass die Anforderung nach einem kostenlosen AzubiTicket in Halle (Saale) damit (noch) nicht umgesetzt ist.

Für eine weiterführende Kalkulation ist eine genaue Kenntnis des neuen AzubiTickets

Sachsen-Anhalt notwendig. Ebenso werden genaue Zahlen zu anspruchsberechtigten Personen im und außerhalb des Stadtgebietes Halle (Saale) benötigt, insbesondere Daten für:

- Auszubildende mit Wohnsitz in Halle (Saale),
- Auszubildende mit Berufsschulort Halle (Saale),
- Auszubildende mit Ausbildungsbetrieb in Halle (Saale).

5.1.4. Technischer Aufwand und sonstige Auswirkungen

Zum geplanten AzubiTicket Sachsen-Anhalt liegen derzeit noch keine detaillierten Unterlagen vor, so dass der technische Aufwand und die sonstigen Auswirkungen noch nicht abzuschätzen sind.

5.2. Einführungstermin und ggfs. notwendige Vorlaufzeiten

Der geplante Einführungstermin für das AzubiTicket Sachsen-Anhalt ist der 01.08.2020. Dazu müssten bis Ende des Jahres die Entscheidungen im Landtag sowie den Gebietskörperschaften erfolgen. Eventuelle Weiterentwicklungen des AzubiTickets Sachsen-Anhalt zur Kostenfreiheit in Halle (Saale) bedürfen einer Vorlaufzeit von mindestens 8 Monaten zum jeweiligen Datum der Tarifierung im MDV (01. August).

5.3. Kosten (laufend und einmalig)

Die Kosten für das AzubiTicket Sachsen-Anhalt können noch nicht abgeschätzt werden. Ebenso ist es noch nicht möglich die Kosten für ein kostenloses Azubi-Ticket in Halle (Saale) zu bestimmen.

5.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für den Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Eine Ermittlung der erhofften positiven Auswirkungen und Ergebnisse für den Klimaschutz und das Fahrgastaufkommen kann erst nach Vorlage der Kalkulation für das AzubiTicket Sachsen-Anhalt sowie für das kostenlose Azubi-Ticket in Halle erfolgen.