



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00436**
Datum: 25.11.2019
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: FB Planen
Plandatum:

| Beratungsfolge | Termin | Status |
|--|--------------------------|----------------------------|
| Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft, Stadtentwicklung und Digitalisierung | 29.10.2019 26.11.2019 | öffentlich Vorberatung |
| Bildungsausschuss | 05.11.2019 28.11.2019 | öffentlich Vorberatung |
| Ausschuss für Planungsangelegenheiten | 12.11.2019 03.12.2019 | öffentlich Vorberatung |
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Ordnung | 14.11.2019 05.12.2019 | öffentlich Vorberatung |
| Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften | 19.11.2019 10.12.2019 | öffentlich Vorberatung |
| Hauptausschuss | 20.11.2019 11.12.2019 | öffentlich Vorberatung |
| Stadtrat | 18.12.2019 | öffentlich Entscheidung |

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
- f) **Sozialticket**

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 (jährli- che Abschrei- bungen) | | | |

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-min Grundtakt | Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis | Sozialticket |
|--|---|--|--|---|--|--|
| Stadtratsantrag | VI/2018/04662 | VI/2018/04529 | - | - | VI/2018/04548 | mündl. im AWWSD v. 29.10.19 |
| 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) | Einführung eines Sozialtickets |
| Umfang | <ul style="list-style-type: none"> • kostenfreies Schülerticket 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"> • 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"> • Linienkonzeption mit 10-Minuten-Grundtakt im Straßenbahnverkehr (einschl. Ausrichtung des Busnetzes) mit Berücksichtigung der erforderlichen Angebotssteigerungen | <ul style="list-style-type: none"> • zwei Teilschritte: 1. Einführung des Azubi-Tickets Sachsen-Anhalt 2. Berechnung der Wirkungen für ein kostenloses Azubi-Ticket in Halle (Saale) | <ul style="list-style-type: none"> • Sozialticket für die Anspruchsberechtigten des Halle-Passes • Sozialticket als Monatskarte und im Abonnement sowie ein Sozialticket im Abonnement für Schüler |
| Einführungstermin | 01.08.2020 (bei Entscheidung bis Dezember 2019) | 01.08.2020 (bei Entscheidung bis Dezember 2019) | 01.08.2024 (bei Entscheidung bis Dezember 2022 sowie Fahrzeugneubeschaffung ab 2023) | 01.08.2024 (Voraussetzung: Fahrzeugneubeschaffung ab 2023) | vsl. 01.08.2020 für das Azubi-Ticket Sachsen-Anhalt (bei Entscheidung bis Dezember 2019) | 01.08.2024 (bei Entscheidung bis Dezember 2022 sowie Fahrzeugneubeschaffung ab 2023) |
| 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 Forderung nach einem kostenlosen AzubiTicket in Halle damit noch nicht umgesetzt ist. 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> | -3,16 Mio. € p.a. |
| Kosten Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz* | -0,19 Mio. € p.a. | - | -0,02 Mio. € p.a. | -11,62 Mio. € p.a. | | -0,07 Mio. € p.a. |
| Haushaltsbelastung der Stadt Halle(Saale)* | -9,40 Mio. € p.a. | -5,98 Mio. € p.a. | -13,47 Mio. € p.a. | -7,36 Mio. € p.a. | | -3,22 Mio. € p.a. |
| zusätzliche Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale) absolut* | -6,90 Mio. € p.a. | -5,98 Mio. € p.a. | -13,47 Mio. € p.a. | -7,36 Mio. € p.a. | | -3,22 Mio. € p.a. |
| zusätzliche Haushaltsbelastung Stadt im Bereich ÖSPV und Schülerbeförderung* | 18 % | 16 % | 30 % | 19 % | | 9 % |
| Investitionen 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. | 0,82 Mio. | |
| Mehrnutzung ÖSPV (bezogen auf Stand 2018 bzw. Prognose-Nullfall) | 5,1 % | 0,6 % | 3,6 % | 9,4 % | 1,5 % | |

| | Kostenloses Schülerticket | Ticketfreier City-Tag | 365-Euro-Ticket (Wiener Modell) | 10-min Grundtakt | Fahrscheinloser Nahverkehr für Azubis | Sozialticket |
|---|--|--|---|---|---|--|
| Mehrnutzung ÖSPV (Personenkilometer bezogen auf Reiseweiten lt. SrV 2013) | 7,6 Mio. | 0,9 Mio. | 5,3 Mio. | 12,7 Mio. | | 2,2 Mio. |
| CO ₂ -Minderung* (Obergrenze = Verlagerung ausschließlich MIV** zu ÖPNV) | 803 t **** | 91 t | 572 t | 1.362 t | | 72 t **** |
| CO ₂ -Minderung* (Untergrenze = Verlagerung MIV**, NMIV*** auf ÖPNV) | 150 t **** | 17 t | 106 t | 254 t | | 14 t **** |
| Sonstige Vorteile (außer CO ₂ -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 → Gewinnung von Autofahrenden | <ul style="list-style-type: none"> • Grundstein für spätere ÖV-Nutzung auf den Arbeitswegen • Stärkung des Ausbildungsstandorts Halle (Saale) -> Förderung der regionalen Wirtschaft | <ul style="list-style-type: none"> • Teilhabe an städtischer Mobilität unabhängig vom Einkommen • potenziell bessere Auslastung der Fahrzeuge abseits der Stoßzeiten |
| 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 Ladenöffnungszeit 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) | <ul style="list-style-type: none"> • vollere Fahrzeuge allgemein • unnötige Verlagerung von kurzen Wegen (Fuß- und Radverkehr) in den ÖPNV |
| 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)

**** **rechnerischer Abschlag, da angenommen wird, dass angesichts der speziellen Zielgruppen weniger MIV-Wege als bei den übrigen Maßnahmen ersetzt werden können**

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, 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 würden der Pkw-Verkehr und damit verbunden lange Parkplatzsuchen 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 sowie ihrer 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 Konzepts. Angebotsmehrunge n zu den Spitzenlastzeiten sind erforderlich, um die zusätzlichen Fahrgäste mit kostenlosem Schülerticket zu befördern.

1.1.2. Umfang

Für alle Fahrten von Schülerinnen und Schülern mit den Fahrzeugen der ansässigen Unternehmen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) in der Tarifzone 210 Hallen ist kein Fahrpreis zu entrichten. Es würde sich um die 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 € angepasst. Für die revisionssichere Ausgabe und Abrechnung der Fahrtberechtigungen müssen die Vertriebssysteme der HAVAG angepasst und der Datenaustausch mit der Stadtverwaltung, FB Bildung, automatisiert werden.

Erforderliche zusätzliche Fahrleistungen und Fahrzeuge sind zu berücksichtigen.

1.2. Einführungstermin und ggf. notwendige Vorlaufzeiten

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

Das abgestimmte Szenario würde wie folgt aussehen:

- Preis SchoolCard/ SchoolCard Upgrade zum 01.08.2019 27,50 €/ 8,90 €
- Im 1. Jahr: Absenkung des Tarifs SchoolCard um 1/3 auf 18,00 €/ 6,00 €
- Im 2. Jahr: Absenkung des Tarifs SchoolCard um wiederum 1/3 auf 9,00 €

→ SchülerZeitKarte gilt rund um die Uhr, dadurch Entfall des SchoolCard Upgrades

- Im 3. Jahr: alle Schüler kostenlos

Die 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 € an die Anspruchsberechtigten ausgegeben.

Der heutige 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 Einnahmeaufteilung im MDV.

1.3.2. Anspruchsberechtigte

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

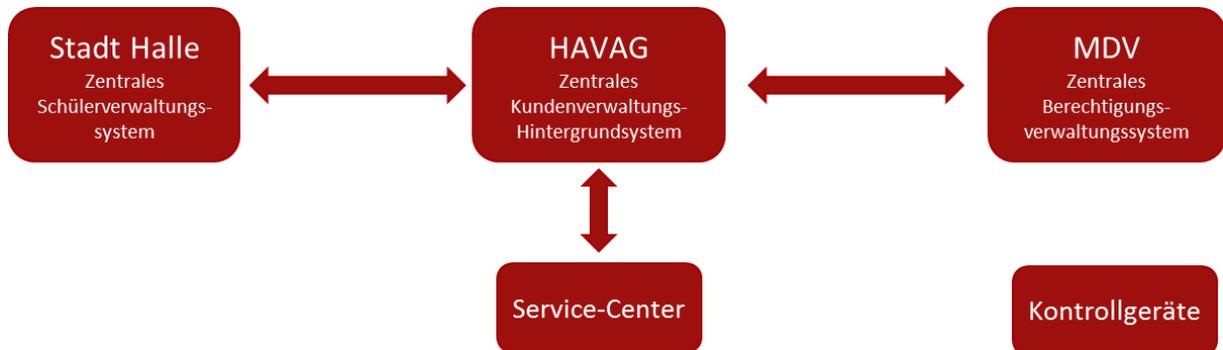
- Grundschulen,
- weiterführende Schulen: Sekundar-, Gemeinschafts-, Gesamtschulen, Gymnasien,
- Förderschulen,
- Berufsbildende Schulen: Berufsvorbereitungsjahr (BVJ), Berufsfachschule (BFS), Fachschule (FS) als Vollzeitschule, Fachoberschule (FOS) einjährig (Klasse 12) oder zweijährig (Klasse 11 und 12), Berufliches Gymnasium als Vollzeitschule.

Dies entspricht 25544 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 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.

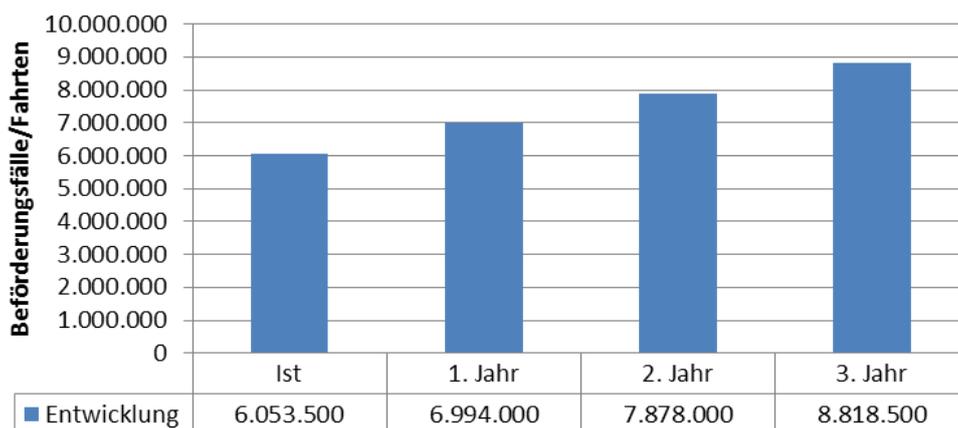
1.3.4. Auswirkungen Einnahmeverteilung

Der Ausgleich für das kostenlose Schülerticket wird als kassentechnische Einnahme an den MDV gemeldet und entsprechend des Einnahmeverteilungsverfahrens an die in der Tarifzone 210 Halle verkehrenden Unternehmen verteilt.

1.3.5. Auswirkung Fahrgäste und Angebot

Von den insgesamt 25544 Anspruchsberechtigten nutzen für die Wege zu/ von der Schule bzw. in der Freizeit derzeit 41 % die Schülerprodukte und ein weiterer Anteil den Bartarif. Nach Verkehrsmodellberechnung durch die PTV Transport Consult GmbH (PTV) werden folgende Steigerungen der Beförderungszahlen (jeweils Jahreszahlen der Fahrten) im Schülerbereich erwartet.

Entwicklung



Die Nutzung des kostenlosen Schülertickets erfordert eine Ausweitung des Verkehrsangebots in den Spitzenstunden (morgens und nachmittags).

Nach gutachterlicher Berechnung der PTV ergibt sich, dass auf den stark frequentierten Buslinien-Abschnitten

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

zwei zusätzliche Busse (ein Standard-Linienbus und ein City-Bus) 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 vier Straßenbahnen (im Fuhrpark-Bestand) Verstärkerleistungen in den Spitzenstunden erbracht werden. Die eingesetzten Mehrverkehre bedürfen einer regelmäßigen Evaluierung und einer Kostennachkalkulation.

1.3.6. Auswirkungen Ausgleichszahlungen

Ausgleichszahlungen § 8 ÖPNVG (allg. ÖPNV Mittel):

Durch die Ausgabe der kostenlosen Schülertickets ist von einem Rückgang des Fahrkartenverkaufs im Bartarif sowie von 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 der Fortführung des Tarifs 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 Fahrgelds für SchoolCard/SchoolCard Upgrade erfolgt analog dem Einführungsszenario in drei Stufen.

Es wurde der Wegfall von 90 % des Bartarifs für Kinder bis 14 Jahre und des gleichen Betrags für Kinder ab 14 Jahre ab dem dritten Jahr berücksichtigt.

Die Einnahmeverluste ab dem dritten Jahr im Bereich Abo in Höhe von 2,5 % für Kindermit-

nahme 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 Fahrgelds für Mehrverkehre des kostenlosen Schülertickets erfolgte entsprechend dem Gutachten der PTV (+2,8 Mio. Beförderungsfälle ab dem dritten 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 Zuschussquoten 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 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.

| | 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 € |
| Fahrgeldausgleichleistungen (§ 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 Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Für die Klimaschutz-Berechnung wurden zwei Szenarien gebildet: 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 Nicht-MIV (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 Verkehrsangebots und die damit verbundenen Mehrleistungen für Straßenbahnen und Busse (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, 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 weiter an Attraktivität gewinnen. Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt sollen dazu animiert werden, an Samstagen auf Busse und Straßenbahnen umzusteigen und den eigenen Pkw stehenzulassen. Damit würden der Pkw-Verkehr und damit verbunden lange Parkplatzsuchen 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 in der Stadt 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. Angebotsmehrunge n 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 die 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 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. Die erforderliche Umstellung kann im Rahmen der jährlichen Anpassungen der Vertriebssysteme zum Zeitpunkt der Tarifierpassung mit erfolgen.

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

- Zeitkarten und Abonnements der Tarifzone 210 Halle um 9,6 % verbilligt und
- die Kalkulation der Kombitickets angepasst werden.

Das bedeutet, dass zum Einführungstermin eine Preisabsenkung bei den Zeitkartenprodukten der Tarifzone 210 Halle mitkalkuliert wurde.

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

Entsprechend des Antrags soll nach einem Jahr und somit nach dem 31.07.2021 eine Evaluierung des City-Tages erfolgen. Da im MDV immer zum 01.08. des Jahres Tarifierhöhungen 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 Samstags die Tarifierhöhung, durch Aufholen der Preisreduktion bei Einführung des City-Tages und erforderlicher Tarifierhöhung im Jahr der Rücknahme im Zeitkartenbereich, überdurchschnittlich hoch (ca. 12 %) ausfallen muss. Aufgrund dieser Tatsache wäre die Rücknahme der Einführung kritisch zu beurteilen.

Im Oktober 2018 wurde durch die Stadt Halle (Geschäftsbereich II) die City-Gemeinschaft in Bezug auf den Stadtratsantrag angefragt. Bis Mitte November 2019 lag dazu keine Rückantwort vor. Somit ist keine Aussage bezüglich einer Finanzierungsbeitragung durch die City-Gemeinschaft Halle möglich.

2.2. Einführungstermin und ggf. notwendige Vorlaufzeiten

Die 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 können das ÖPNV-Angebot des MDV in der Tarifzone 210 Halle 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 MDV gemeldet und entsprechend des Einnahmeverteilungsverfahrens an die in der Tarifzone 210 Halle verkehrenden Unternehmen verteilt.

2.3.3. Auswirkungen Fahrgäste und Angebote

Wir rechnen mit einer Erhöhung der Fahrgastzahlen am Samstag von durchschnittlich 11,8 %. Das entspricht 13722 Fahrgästen (7637 Fahrgäste verlagert von Freitag auf Samstag und 6084 zusätzliche Fahrgäste).

Wir gehen in der Kalkulation davon aus, dass keine zusätzlichen Fahrzeuge bzw. zusätzlichen Verstärkerleistungen notwendig sind, da aktuell am Wochenende vermehrt größere 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 des Fahrkartenver-

kaufs im Bartarif sowie von 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 T€.

Ausgleichszahlungen § 9 ÖPNVG (Kosten des Ausbildungsverkehrs):

Der kostenlose Samstag führt zu einer preislichen Reduzierung von 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 Fahrtenhäufigkeit an den Samstagen sinkt der Schwerbehindertenquotient. Die Ausgleichszahlungen verringern sich im ersten vollen Jahr (2021) um -13 T€ auf 1,64 Mio. € netto.

2.3.5. Kalkulationsgrundlagen und Annahmen

Basis für die Kalkulation bilden 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 gezahlten Linienbeförderungsfälle der HAVAG im Jahr 2018.

In der Kalkulation sind enthalten:

- die entgangenen Einnahmen aus dem Bartarif und der Extrakarte,
- (Bartarif aller Samstage sowie 50 % der Einnahme Bartarif für alle Freitage, da davon auszugehen ist, dass entsprechend Fahrten auf Samstag verlagert werden)
- die Preisabsenkungen, die dem Nutzenäquivalent der Samstagsinanspruchnahme in den Abo- und Zeitkartenprodukten der Tarifzone 210 Halle entsprechen,
- die Auswirkungen auf Ausgleichszahlungen und
- die Mehrnutzung (durchschnittlich 6084 Fahrten je Samstag) bewertet mit dem Durchschnittspreis des Bartarifs.

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 Semestervollticket-Preises. Aktuell ist der Vertrag für das Semestervollticket für sechs Jahre abgeschlossen. Berechnet man den Samstagsanteil auf den Preis des Semestervolltickets im Sommer 2025, ergibt sich ein Verlust in Höhe von ca. 394 T€ für ein 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 aller Samstage + 50% Einnahme aller Freitage) | 815.496,84 € | 2.014.342,43 € | 1.175.033,08 € |
| Fahrgeldverluste aufgrund Preis Anpassung 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 und 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 Stadt | 2.451.479,88 € | 6.072.389,11 € | 3.537.701,06 € |
| Finanzierungsanteil City-Gemeinschaft? | zu klären | | |
| Summe Haushaltsbelastung Stadt | 2.451.479,88 € | 6.072.389,11 € | 3.537.701,06 € |

2.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Aus der Kalkulation resultierend ergibt sich zusammengefasst die folgende Wirkung auf die Kosten und die Mehrfahrten aufgrund 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 Klimaschutz-Berechnung wurden zwei Szenarien gebildet: Das erste Szenario geht davon aus, dass ausschließlich eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV erfolgt. Im zweiten Szenario wird angenommen, dass die Verlagerung von MIV und NMIV auf den ÖPNV erfolgt. Durch die Einführung eines City-Tages können in Szenario 1 pro Jahr 91 t CO₂ und in 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 von außerhalb Halle (Saale) vom MIV auf den ÖPNV verlagert wird (durch die Nutzung von P+R). Dieser Effekt ist bei der Berechnung nicht erfasst.

3. EINFÜHRUNG DES 365-EURO-TICKETS (WIENER MODELL)

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

3.1.1. Zielstellung

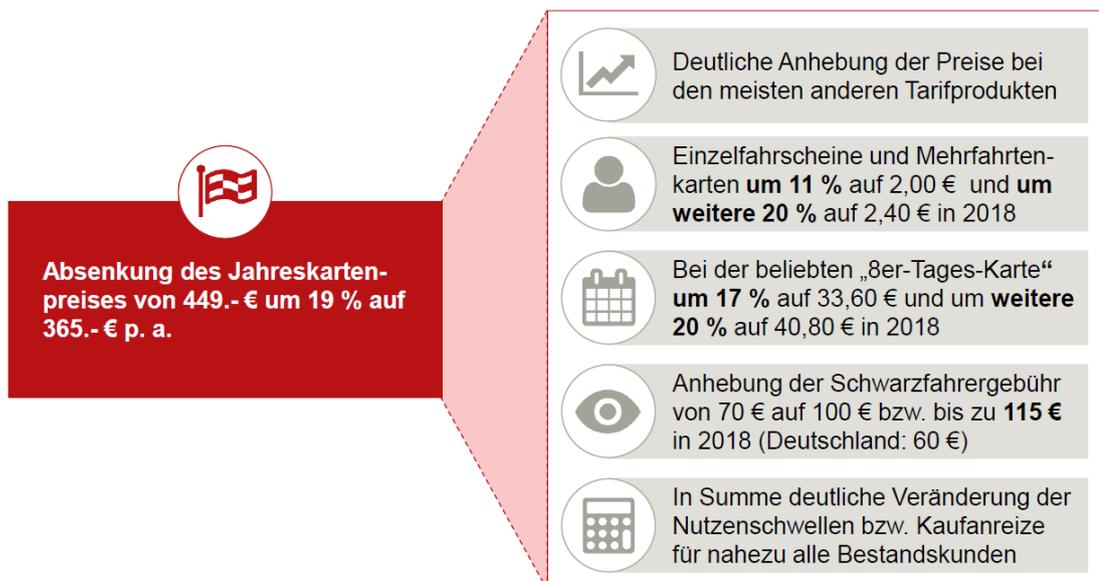
Mit der Einführung des 365-Euro-Tickets (Wiener Modell) in Halle (Saale) soll die Nutzung von Bussen und Straßenbahnen im Stadtgebiet weiter an Attraktivität gewinnen. Bürgerinnen und Bürger sollen dazu animiert werden, durch einen starken Preisanreiz Stammkunden des ÖPNV zu werden, auf Busse und Straßenbahnen umzusteigen und den eigenen Pkw stehenzulassen. Damit würden der Pkw-Verkehr und damit verbunden lange Parkplatzsuchen 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 der Maßnahme. Angebotsmehrungen und -anpassungen, die zur Abdeckung der erhöhten Nachfrage notwendig sind, wurden mit betrachtet.

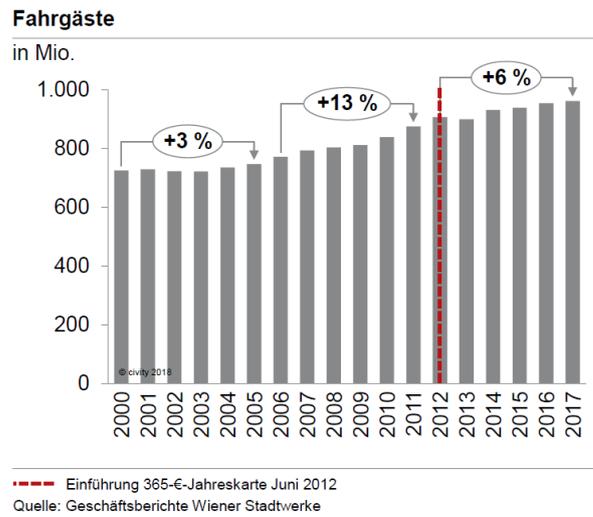
Das 365-Euro-Ticket wurde im Jahr 2012 in Wien eingeführt. In Deutschland fand noch keine Nachahmung statt. In Bonn wurde ein 365-Euro-Schnupper-Angebot in den Markt gebracht, bei dem der Preis nach 12 Monaten auf den normalen Abo-Preis ansteigt. Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) wurde ein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

Aus diesem Grund wurde sich in der Sekundäranalyse auf die Referenz „Wien“ beschränkt. Die Quellen für alle nachfolgenden Abbildungen sind die Veröffentlichungen des Beratungsunternehmens civity: „Bremen_Wiener_Modell_v05.pdf“ vom 29.11.18 sowie „Das beste Angebot ist nicht der Preis – Der „Wiener Weg“: Weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte“ vom 17.07.19.

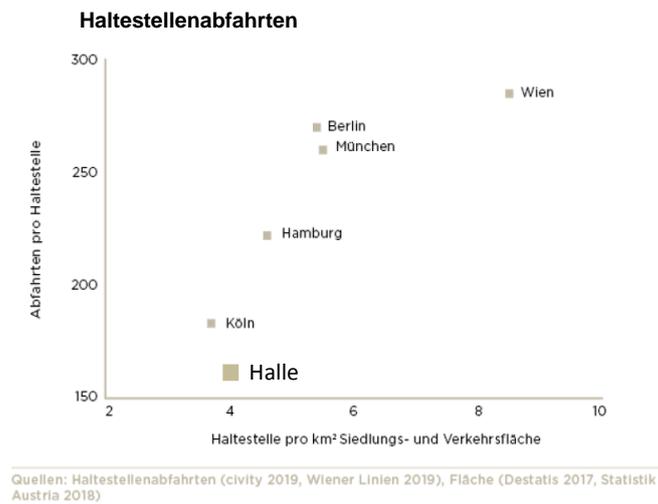
Wiener Preismaßnahmen:



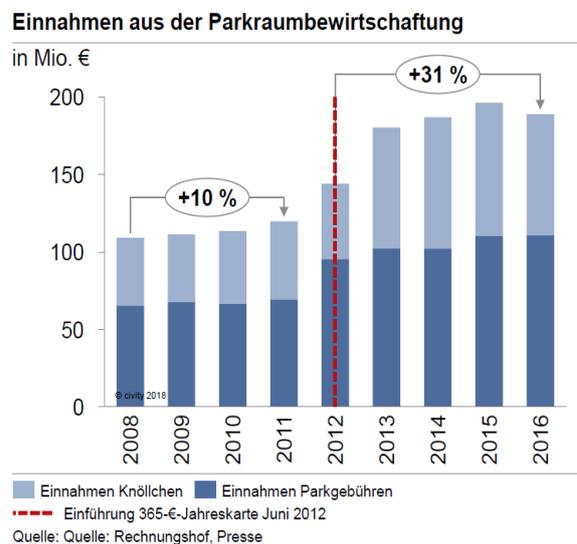
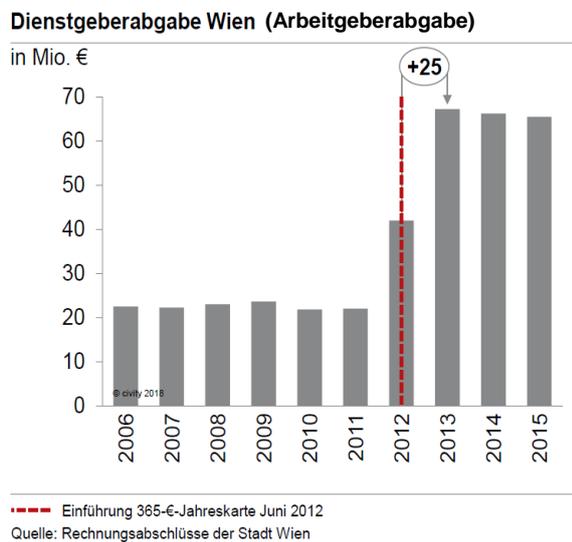
Entwicklung der Fahrgastzahlen in Wien:



Haltestellenabfahrten und -dichte im Vergleich:



Wiener Gegenfinanzierungen:



Zusammenfassung:

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.

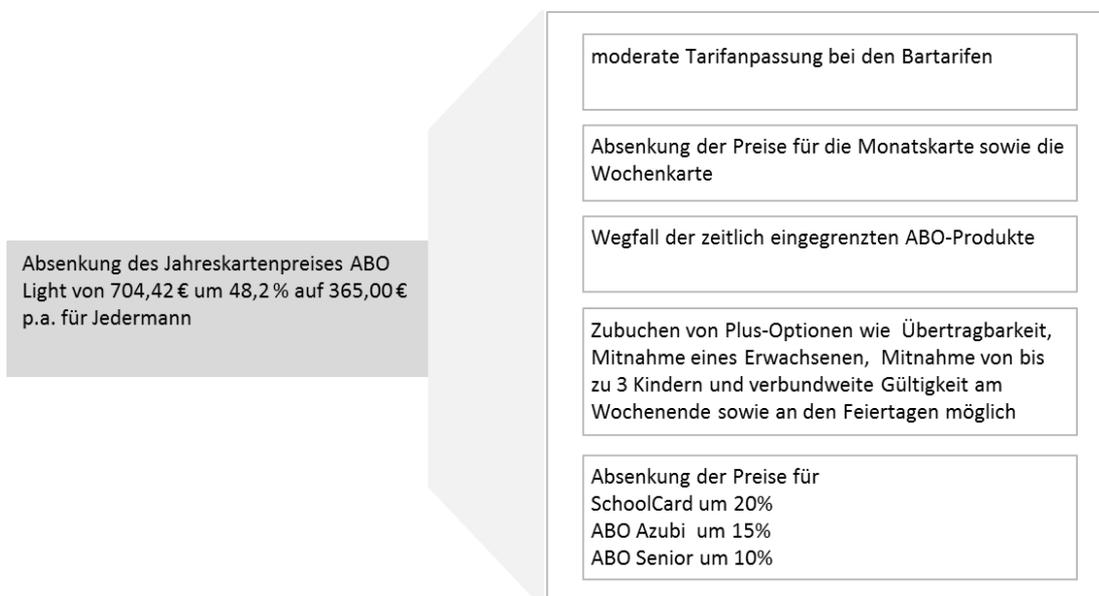
Der Erfolg des „Wiener Modells“ beruht auf einer langjährigen Qualitäts- und Angebots-offensive, welche der Einführung des 365-Euro-Tickets vorgeschaltet war. Dazu gehören beispielsweise eine ÖPNV-freundliche Siedlungsstruktur, ein sehr attraktives ÖPNV-Angebot (hohe Taktfrequenz, sehr hohe Haltestellendichte, Netz-/ Linien-erweiterung), restriktive innerstädtische Parkraumbewirtschaftung und die finanzielle Beteiligung von Unternehmen und der Bürgerschaft 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 Nutzung des ÖPNV nicht das wichtigste Argument; sondern Angebot, Qualität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Diese Aussage wird durch extern beauftragte Marktforschungen und Gutachten der HAVAG untersetzt.
- Fahrten ins direkte Umland (z.B. Linie 5 – Merseburg) sind dann weitaus teurer als Fahrten in Halle (Saale). Der Saalekreis gerät unter Druck.

3.1.3. Umfang

Prinzipielle Annahmen der Preisgestaltung für das 365-Euro-Ticket in Halle (Saale):



Das MDV-Preismodell der Tarifzone 210 Halle – 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 mit einem Preis von 365 € (jährlich bzw. 30,42 € monatlich) angenommen. Die Abonnenten können die weiterhin angebotenen Plus-Optionen für Übertragbarkeit, Mitnahme von einem Erwachsenen, Mitnahme von bis zu drei Kindern und verbundweiter Nutzung an Wochenenden und Feiertagen nutzen (wie zz. Abos Basis und Premium).

Für die Abos Senior und Azubi sowie die SchoolCard wurden Preisabschläge in Höhe von 10/ 15/ 20 % einkalkuliert. Die Zeitkarten (Monats-, Wochenkarte) wurden jeweils im gleichen Verhältnis wie die Abos abgesenkt.

Der Vorschlag für ein neues Preismodell stellt sich im Detail wie folgt dar:

| | geplanter MDV-Tarif ab 01.08.24 (aktueller Planstand) | neuer MDV-Tarif ab 01.08.2024 (als Basis für 365-Euro-Ticket) | Preisveränderung | 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 Halle umgestellt. Das muss durch eine Marketingkampagne begleitet werden.

Es müssen alle Abos, die die Zone 210 Halle beinhalten, umgestellt werden. Dazu ist vorgesehen, dass alle Abo-Kunden in einem Anschreiben über die bevorstehenden Veränderungen informiert und, aus dem bisher genutzten Produkt abgeleitet, auf das neue Produkt ggf. samt Plusoptionen wechseln können. Die Abo-Kunden müssen sich nur bei gewünschter Änderung des neu vorgeschlagenen Produkts melden und eine Anpassung des Abo-Vertrags vornehmen.

Die PTV hat anhand des Verkehrsmodells der HAVAG die Fahrzeugauslastungen infolge der prognostizierten Fahrgaststeigerungen durch das 365-Euro-Ticket überprüft und einen Vorschlag zur Anpassung des Fahrplans erarbeitet. Der Vorschlag basiert auf der Linienkonzeption, auf der auch die geplante Straßenbahnneubeschaffung aufbaut. 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 ohnehin u.a. mehr 45-m-Züge eingesetzt werden. Das bedeutet, dass die geplante Fahrzeugneubeschaffung Voraussetzung für eine kostentechnisch günstige Einführung des 365-Euro-Tickets ist.

Ein viel diskutierter Punkt beim 365-Euro-Ticket ist, wie bei künftigen Tarifierhöhungen vorgegangen wird. Es kann nicht zwangsläufig davon ausgegangen werden, dass die Jahreskarte dauerhaft 365 €/a kosten wird. Folgt man der Prämisse einer dauerhaften Festsetzung des Preises, würde durch nicht realisierte Preisanpassungen jedes Jahr der Zuschussbedarf um weitere ca. eine Mio. Euro steigen.

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

3.2. Einführungstermin und ggf. notwendige Vorlaufzeiten

Aufgrund der notwendigen Neubeschaffung von Straßenbahnen (voraussichtlich Zugang der größeren Neufahrzeuge ab 2023) und der damit verbundenen Umstellung des Betriebskonzepts ist ein Start erst zum 01.08.2024 möglich.

Die Umstellung des Tarifs 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 Stadtratsentscheidung 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 Abo ohne Mitnahmemöglichkeiten und weitere Zusatznutzen. Die bestehenden Plus-Optionen:

- Übertragbarkeit
- Mitnahme Erwachsener

- Mitnahme von bis zu drei Kindern

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

3.3.2. Auswirkungen Einnahmeaufteilung

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

3.3.3. Auswirkungen Fahrgäste und Angebot

Die Auswirkungen auf das Fahrgastverhalten und das Angebot wurden zusammen mit dem Marktforschungsinstitut exeo Strategic Consulting AG und der PTV abgeschätzt. Berücksichtigt wurden die 2019 von der HAVAG in Auftrag gegebene Marktforschung zu Selten- und Nicht-Nutzern sowie Rückschlüsse aus den Analysen zum „Wiener Modell“.

Prognostisch wird eine Nachfragesteigerung von 1,97 Mio. Fahrten bzw. 3,58 % im Vergleich zum Jahr 2018 erwartet.

Aus dem Ergebnis der Marktforschung des Jahres 2019 ist zu entnehmen, dass der Anteil der Nicht- und Selten-Nutzer (Nutzung max. einmal im Monat) in Halle (Saale) bei 55 % der Bevölkerung über 18 Jahren liegt.

Im Rahmen der Marktforschung wurde auch abgefragt, inwieweit ein 365-Euro-Ticket für diese Zielgruppen attraktiv ist. Da sich das 365-Euro-Ticket erst ab 14 Fahrten pro Monat rechnerisch lohnt, müsste sich deren bisher sehr geringe ÖPNV-Nutzung (max. einmal im Monat) extrem intensivieren und das Mobilitätsverhalten komplett ändern. Die Marktforschung weißt daher ein nur sehr geringes Potenzial von ca. 350 zusätzlichen Stammkunden mit einem Fahrtenvolumen von rd. 120000 Fahrten pro Jahr aus.

Die Mehrnutzung findet vorrangig im Kundensegment mit bisher 1-30 Fahrten pro Monat statt, wobei hier vorrangig Nutzer mit mehr als zehn Fahrten pro Monat ins Abo wechseln. Die Anzahl der Wechsler wurde mit 4800 Fahrgästen prognostiziert.

Die prognostizierte Steigerung der Beförderungsfälle kann durch die veränderte Linienkonzeption nach ohnehin geplanter Neubeschaffung von 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 T€ für das erste Jahr und 20 T€ für das zweite Jahr aus.

Die Fahrgäste müssen über die geplante Umstellung rechtzeitig informiert und beraten werden. Zum einen erfolgt dies in den Service-Centern 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. drei Monaten insgesamt fünf 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 Fahrkartenverkäufe im Bartarif, einer Steigerung der Verkäufe von Zeitkarten sowie von einer veränderten Nutzung der Abos 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 T€.

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. € netto).

Ausgleichszahlungen § 231 SGB IX (Schwerbehindertenbeförderung):

Die Anspruchsgrundlage ist weiter gegeben. Durch die Mehrung der nicht schwerbehinderten Fahrgäste an allen Wochentagen sinkt der Schwerbehindertenquotient. Die Ausgleichszahlungen an die HAVAG verringern sich im ersten vollen Jahr (2025) um 492 T€.

3.3.6. Kalkulationsgrundlagen und Annahmen

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

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

Aufgrund der verschiedenen Einflussfaktoren und Annahmen sind Sensitivitäten nach oben und 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 -ausgleichsleistungen stellt sich wie folgt dar:

| Positionen | 01.08.2024 bis 31.12.2024 | 01.01.2025 bis 31.12.2025 |
|--|---------------------------|---------------------------|
| Entgangenes Fahrgeld (Wanderung aus Bartarif in Zeitkarten bzw. Abo sowie Preisabsenkungen der Zeitkarten) | 5.432.975,89 € | 13.197.785,03 € |
| Fahrgeldausgleichsleistungen (§§ 8 und 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 Stadt | 5.763.828,73 € | 13.474.301,13 € |

3.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Aus der Kalkulation resultierend ergibt sich zusammengefasst die folgende Wirkung auf Kosten und Mehrfahrten aufgrund 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 Klimaschutz-Berechnung wurden zwei Szenarien gebildet: Das erste Szenario geht davon aus, dass ausschließlich eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV erfolgt. Im zweiten Szenario wird angenommen, dass die Verlagerung von 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-GRUNDTAKTS

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

4.1.1. Zielstellung

Mit der Einführung des 10-min-Grundtakts soll die Attraktivität des ÖPNV in Halle (Saale) entscheidend erhöht werden. Infolge der besseren Bedienungsqualität kommt es zur Erhöhung der Fahrgastzahlen und zur Änderung des Modal Split durch Verlagerung von MIV-Wegen auf den ÖPNV und dessen zu-/abbringende Verkehrsmittel im Umweltverbund.

Der 10-min-Grundtakt erhöht die Attraktivität des ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt. Das neue Angebot verbessert das Preis-/Leistungsverhältnis für Stamm- und Gelegenheitskunden sowie die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für bisherige Selten- und Nicht-Kunden.

4.1.2. Inhalt/ Umfang

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

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

Das Konzept muss folgende Punkte umfassen:

- Planung eines neuen Fahrplans mit 10-min-Grundtakt für die definierten Streckenabschnitte im Rahmen der Vorgaben des Nahverkehrsplans 2018 in Koordinierung mit den weiteren Angeboten
- Abschätzung des neu gewonnenen Fahrgastpotenzials
- Bedarfsermittlung hinsichtlich zusätzlich benötigter Fahrzeuge, Betriebshofkapazitäten und Personal
- Prüfung der Kapazitäten des Energienetzes (Oberleitung) sowie der Durchlassfähigkeit des Streckennetzes

Die HAVAG führte 2019 mit der exeo Strategic Consulting AG eine Marktforschung in den Segmenten Selten- und Nicht-Kunden durch um zu prüfen, welches Potenzial bei dieser Zielgruppe zwecks Gewinnung für den ÖPNV besteht und mit welchen Maßnahmen dies realisiert werden kann. Die Ergebnisse der Marktforschung bestätigen das Ergebnis der Umfrage von 2017. Die Verbesserung des Takts ist mit Abstand die attraktivste Maßnahme aus Kundensicht.

Aufgrund der geringen Vorlaufzeit konnte für die Einführung des 10-min-Grundtakts bislang nur eine überschlägliche Kalkulation erstellt werden.

4.1.3. Technischer Aufwand und sonstige Auswirkungen

Die PTV hat anhand des Verkehrsmodells der HAVAG die Fahrzeugauslastungen infolge der prognostizierten Fahrgaststeigerungen durch Einführung des 10-min-Grundtakts überprüft und einen Vorschlag zur Anpassung des Angebots erarbeitet.

Der 10-min-Grundtakt erfordert eine Veränderung der Linienkonzeption. Infolgedessen 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 (dennoch Innenstadt aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar; im Wesentlichen auch der Hauptbahnhof)
- Verringerung von Wartezeiten durch Erhöhung der Bedienungshäufigkeit auf vielen Strecken
- maximale Wartezeit von 10 min, dadurch keine genaue Kenntnis der Abfahrtszeiten notwendig
- Erhöhung der Attraktivität auf stark nachgefragten Relationen
- Erhöhung der Gesamtattraktivität in Verbindung mit Ausweitung des Angebots (und damit mehr Fahrzeugen)

Konzeptabhängig ist der einzige Nachteil für die Fahrgäste, dass sich zwangsweise die Anzahl der Umsteiger erhöht. Dieser Nachteil kann jedoch weitgehend durch bessere Bedienungshäufigkeit und Verkürzung der Reisezeit ausgeglichen werden.

Für die Ermittlung der Veränderungen durch den 10-min-Grundtakt wurden folgende zwei aufeinander aufbauende Varianten durch die PTV vollständig modelliert:

- Linienkonzeption mit aktuellem Fahrplan und Angebot nach Fahrzeugneubeschaffung (veränderter Einsatz von 30-m- und 45-m-Zügen), bewertet mit Kosten- und Erlössätzen 2023 – Prognose-Nullfall
- Linienkonzeption mit 10-min-Grundtakt und Berücksichtigung der erforderlichen Angebotssteigerungen, bewertet mit Kosten- und Erlössätzen 2023 – 10-min-Grundtakt

Die Kalkulation des 10-min-Grundtakts basiert auf dem Fahrzeugkonzept, welches im Rahmen der Straßenbahnneubeschaffung ohnehin vorgesehen ist.

Mit der geplanten Fahrzeugneubeschaffung wird die Anzahl der 45-m-Züge bedarfsgerecht zu Lasten der 30-m-Züge erhöht. Die Fahrgaststeigerungen führen zu Spitzenauslastungen, sodass zusätzlich zum erhöhten Einsatz von 45-m-Zügen weitere Fahrzeuge erforderlich sind. Konkret werden acht zusätzliche Züge für Angebotsleistungen in Neustadt, Beesen/Silberhöhe und Giebichenstein benötigt. Nach Berücksichtigung einer Fahrzeugreserve von 15 % sind somit zehn zusätzliche Züge erforderlich. Das bedeutet, dass die Fahrzeugneubeschaffung Voraussetzung für die Umsetzung ist.

Im Rahmen der Fahrzeugneubeschaffung ist bislang die Stilllegung der 30-m-Züge entsprechend der Zuführung von Neufahrzeugen geplant. Der Mehrbedarf an Fahrzeugen kann im Zeitraum bis 2028 sichergestellt werden, indem die 30-m-Züge nicht stillgelegt werden. Um den Weiterbetrieb dieser Straßenbahnen bis 2028 zu ermöglichen, sind Teilsanierungen notwendig. Die hierfür veranschlagten Kosten sind in der Kalkulation enthalten. 2028 ist dann eine Ersatzbeschaffung für diese zehn 30-m-Züge (5 x 30-m-Züge und 5 x 45-m-Züge) mit einem Investitionsaufwand von vsl. 35 Mio. € erforderlich.

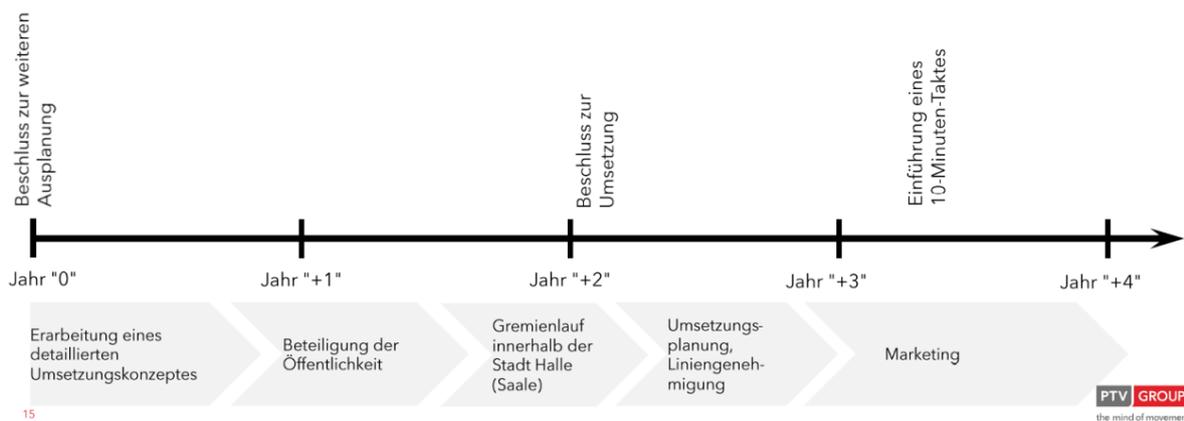
Der Nahverkehrsplan muss entsprechend des Konzepts zum 10-min-Grundtakt angepasst

werden (Festsetzungen zu Taktfrequenz, Linienanzahl etc.).

4.2. Einführungstermin und ggf. notwendige Vorlaufzeiten

Die Einführung des 10-min-Grundtakts 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 Stadtverwaltung bzw. des Stadtrats sowie 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 für neue Straßenbahnen, können 2023 die ersten neuen Fahrzeuge geliefert und eingesetzt werden.

4.3. Kosten (laufend und einmalig)

4.3.1. Tarifgrundlagen

Im Rahmen des Konzepts zum 10-min-Grundtakt gibt es keine Veränderungen im Tarif.

4.3.2. Auswirkungen Einnahmeaufteilung

Die Einführung des 10-min-Grundtakts hat keine Auswirkungen auf die Einnahmeaufteilung im MDV.

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

4.3.3. Auswirkungen Fahrgäste und Angebot

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

Dem Nachfragezuwachs von ca. 4,7 Mio. Fahrten (+9,35 % zum Prognose-Nullfall) steht eine um 1,4 Mio. Wagenkilometer erhöhte Fahrplanleistung (+16,1 % zum Prognose-Nullfall) gegenüber.

4.3.4. Auswirkungen auf Vertriebs-/ Marketingkosten

Durch die Einführung des 10-min-Grundtakts entstehen keine zusätzlichen Vertriebskosten. Allerdings sind höhere Marketingkosten anzusetzen. Eine Kommunikationskampagne muss den Fahrgästen die Vorteile des neuen Angebots und die Veränderungen im Liniennetz vermitteln.

4.3.5. Auswirkungen auf Fahrzeug- und Personalkosten

Im Zuge der Grobkalkulation durch die PTV wurden die Angebotskosten des Prognose-Nullfalls ermittelt. Der Prognose-Nullfall 2023 berücksichtigt das geänderte Fahrzeugkonzept nach Fahrzeugneubeschaffung. Im Vergleich zum jetzigen Fahrzeugkonzept werden mehr 45-m- als 30-m-Züge benötigt; in Summe jedoch drei Züge weniger. Im Planfall (10-min-Grundtakt) wurden dann zusätzlich zum geänderten Fahrzeugkonzept die geänderte Linienkonzeption und die Mehrkosten bei Fahrzeugen, Infrastruktur und Personal (ca. 105 zusätzliche Mitarbeiter, im Wesentlichen im Fahrdienst und in der Werkstatt) angesichts des stark erhöhten Fahrzeugeinsatzes berücksichtigt.

4.3.6. Auswirkungen Ausgleichszahlungen

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

Durch die Einführung des 10-min-Grundtakts ist von einer Erhöhung der Beförderungsfälle und einer gestiegenen Anzahl von Fahrkartenverkäufen sowie von 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 658 T€.

Ausgleichszahlungen § 9 ÖPNVG (Kosten des Ausbildungsverkehrs):

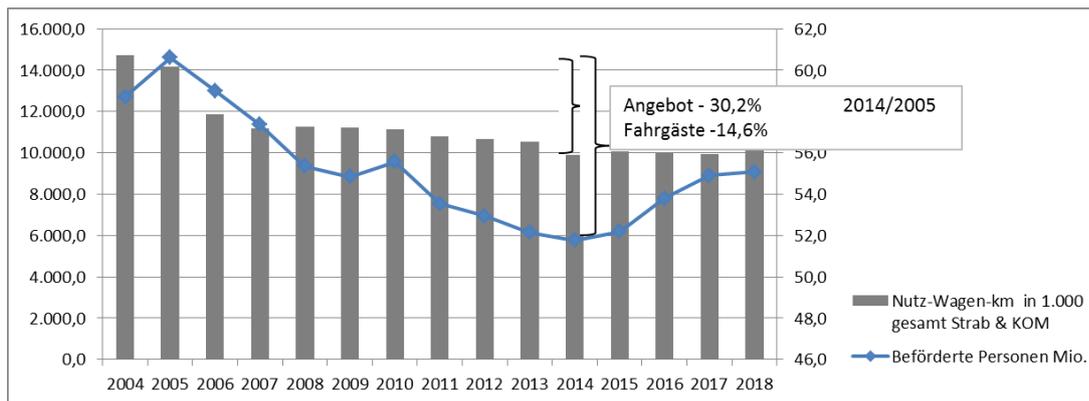
Die Einführung des 10-min-Grundtakts ändert nichts am Tarif für Auszubildende sowie an der Rabattierung gegenüber dem Tarif für jedermann. Die Ausgabe von Fahrausweisen ist als Anspruchsgrundlage weiter gegeben. Die Ausgleichszahlungen bleiben konstant auf dem vorherigen Niveau (3,5 Mio. € netto).

Ausgleichszahlungen § 231 SGB IX (Schwerbehindertenbeförderung):

Die Anspruchsgrundlage ist weiter gegeben. Die Einführung des 10-min-Grundtakts wird dazu führen, dass die Fahrgastzahlen steigen. Es wird davon ausgegangen, dass dadurch der Schwerbehindertenquotient absinkt. Die Ausgleichszahlungen verringern sich im ersten vollen Jahr (2025) um 46 T€.

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 von 2019. Zusätzlich wurde die Verringerung der Fahrgastzahlen im Jahr 2006 aufgrund der Änderung der Taktfrequenz von 10 min auf 15 min analysiert. Mithilfe dieser Informationen prognostiziert die HAVAG bei einer 16-prozentigen Angebotsausweitung eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 9,35 %. Dieser plausibilisierte Wert wurde von der PTV zwecks Abbildung der Verteilung der Fahrgäste im neuen Liniennetz übernommen.



Üblicherweise benötigen größere Angebotsveränderungen und Tarifumstellungen eine gewisse Zeit, bis die Effekte vollständig eintreten. Diese sog. „Einschwung-Phase“ wurde in der Kalkulation nicht berücksichtigt, um die Effekte des ersten vollständigen Geltungsjahrs abzubilden.

Aufgrund der verschiedenen Einflussfaktoren und Annahmen sind Sensitivitäten nach oben und unten möglich.

4.3.8. Kosten

Die Kalkulation der Auswirkungen des 10-min-Grundtakts 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 Stadt | 3.867.652,54 € | 7.363.811,95 € |

4.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

Aus der Kalkulation resultierend ergibt sich zusammengefasst die folgende Wirkung auf Kosten und Mehrfahrten aufgrund 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 Klimaschutz-Berechnung wurden zwei Szenarien gebildet: 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-min-Grundtakts können im Szenario 1 pro Jahr 1362 t CO₂ und im Szenario 2 pro Jahr 254 t CO₂ eingespart werden. Diese Wirkung würde sich erstmals im Kalenderjahr 2025 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, technischen Aufwand und sonstige Auswirkungen

5.1.1. Zielstellung

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

Darüber hinaus kann das kostenlose Azubi-Ticket einen Beitrag leisten, langfristig das Mobilitätsverhalten der Heranwachsenden zu verändern.

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

5.1.2. Inhalt

Die Auszubildenden müssen zum Teil sehr weite Strecken zur Berufsschule bzw. zum Ausbildungsbetrieb und zurück überwinden. Eine 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 Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) wird derzeit die Einführung eines Azubi-Tickets Sachsen-Anhalt vorbereitet. Das Azubi-Ticket Sachsen-Anhalt soll ähnlich wie das Azubi-Ticket Thüringen gestaltet werden. Die NASA hat im Auftrag der Landesregierung erste Kalkulationen erstellt. Ein Arbeitsgespräch mit dem Landesministerium erfolgte in der 37. KW 2019, infolgedessen die Kabinettsvorlage finalisiert wurde. Die Kalkulationswerte wurden in den Doppelhaushalt 2020/2021 des Landes Sachsen-Anhalt eingestellt. Mit dessen Ablehnung im Kabinett steht die Entscheidung zum Azubi-Ticket Sachsen-Anhalt weiterhin aus (Stand: 27.09.19).

5.1.3. Umfang

Der Umfang des Azubi-Tickets Sachsen-Anhalt soll analog dem Azubi-Ticket Thüringen sein.

Pilotprojekt Azubi-Ticket Thüringen

Im Rahmen des Pilotprojekts Azubi-Ticket Thüringen können Azubis bequem und günstig mit Bus, Bahn und Straßenbahn im ganzen Verbundgebiet und in allen anererkennenden 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, die 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 Vertrags geht bis 31.12.19.
- Bei Ausbildungsende vor Ablauf der Mindestvertragslaufzeit ist die Kündigung des Vertrags 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.

Auch das AzubiTicket Sachsen-Anhalt soll nicht kostenfrei, sondern vergünstigt für die Auszubildenden in Sachsen-Anhalt angeboten werden. Vor dem Hintergrund ist anzumerken, dass die Forderung 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 inner- und außerhalb des Stadtgebiets benötigt, insbesondere:

- Anzahl Auszubildender mit Wohnsitz in Halle (Saale),
- Anzahl Auszubildender mit Berufsschulort in Halle (Saale),
- Anzahl Auszubildender 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, sodass 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 acht Monaten zum jeweiligen Datum der Tarifierung im MDV (1. 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 AzubiTicket Halle (Saale) zu bestimmen.

5.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

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

6. EINFÜHRUNG EINES SOZIALTICKETS

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

6.1.1. Zielstellung/ Inhalt

Im Folgenden wird das Konzept zur Einführung eines Sozialtickets für die Tarifzone 210 Halle für alle Anspruchsberechtigten eines Halle-Passes mit Hauptwohnsitz in Halle (Saale) dargestellt.

Mit der Einführung eines Sozialtickets in Halle (Saale) soll die Nutzung von Bussen und Straßenbahnen im Stadtgebiet weiter an Attraktivität gewinnen. Die Mobilität spielt eine entscheidende Rolle und ist eine grundlegende Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Kosten der Nutzung des ÖPNV stellen jedoch für einige Personen und Haushalte in Halle (Saale) eine erhebliche finanzielle Belastung dar. Vor diesem Hintergrund ist der Prüfauftrag, wie Menschen mit geringen finanziellen Mitteln durch ein Sozialticket ihr Zugang zu Mobilität verbessert werden kann.

Infolge der geringeren finanziellen Schwelle kommt es zur Erhöhung der Fahrgastzahlen und zur Änderung des Modal Split durch Verlagerung von MIV-Wegen auf den ÖPNV und dessen zu-/abbringende Verkehrsmittel im Umweltverbund.

Für die Anspruchsberechtigten des Halle-Passes wird der ÖPNV attraktiver. Eine Attraktivierung für alle Hallenser erfolgt nicht. Eine generelle Angebotsverbesserung ist nicht Bestandteil des Konzepts. Angebotsmehrungen und -anpassungen, die zur Abdeckung der erhöhten Nachfrage notwendig sind, wurden mit betrachtet.

6.1.2. Umfang

Für die Inanspruchnahme des Sozialtickets wurden folgende Gruppen Berechtigter (keine Altersbegrenzung) mit Hauptwohnsitz in Halle (Saale) definiert:

- Empfänger von Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld nach SGB II
- dem Haushalt eines berechtigten SGB-II-Empfängers angehörende Personen, die die Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 Nr. 4 SGB II aufgrund des Bezugs von Kindergeld nicht erfüllen
- Empfänger von Leistungen für Grundsicherung im Alter, bei Erwerbsminderung oder laufender Hilfe zum Lebensunterhalt von Einrichtungen nach SGB XII sowie die zu deren Einsatz- bzw. Bedarfsgemeinschaft gehörenden Personen
- Empfänger von Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) sowie Personen, die zu deren Einsatz- bzw. Bedarfsgemeinschaft gehören.

Das Sozialticket gilt für alle Fahrten mit den Fahrzeugen der ansässigen MDV-Unternehmen in der Tarifzone 210 Halle. Es wird in den drei Varianten:

- Monatskarte 35,00 €
- Abo-Monatskarte 30,00 €
- Abo Schüler 22,60 €

angeboten. Die Sozialtickets sind nicht übertragbar und beinhalten keine Mitnahmeregelung.

Der Tarif gilt ab Einführungsstermin und wird entsprechend der jährlichen Preisanpassung fortgeschrieben.

6.1.3. Technischer Aufwand und sonstige Wirkung

Mit der Einführung des Sozialtickets muss eine technische Lösung für die Ausgabe der Sozi-

altickets geschaffen werden. Die Ausgabe einer Chipkarte durch die Stadtverwaltung, FB Soziales, oder ggf. durch das Jobcenter erhöht die revisionssichere Ausgabe der Sozialtickets sowie die Prüfbarkeit der Tickets im ÖPNV. Mit der Chipkarte haben die Anspruchsberechtigten die Möglichkeit, an den Vertriebssystemen der HAVAG das Sozialticket zu erwerben, welches dann auf die Chipkarte geschrieben wird. Ebenso kann das Abo auf die Chipkarte geschrieben werden.

Generell müssen die Vertriebssysteme der HAVAG angepasst und der Datenaustausch mit der Stadtverwaltung, FB Soziales, automatisiert werden.

Grundvoraussetzung für die Einführung des Sozialtickets ist das Projekt „Elektronisches Ticketing“.

Das Konzept zur Anpassung des Fahrplanangebots bei Einführung des 365-Euro-Tickets wurde hier übernommen. Es basiert auf der Linienkonzeption, auf der auch die geplante Straßenbahnneubeschaffung aufbaut. 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 ohnehin u.a. mehr 45-m-Züge eingesetzt werden. Das bedeutet, dass die geplante Fahrzeugneubeschaffung Voraussetzung für eine kostentechnisch günstige Einführung des Sozialtickets ist.

6.2. Einführungstermin und ggf. notwendige Vorlaufzeiten

Aufgrund der notwendigen Neubeschaffung von Straßenbahnen (voraussichtlich Zugang der größeren Neufahrzeuge ab 2023) und der damit verbundenen Umstellung des Betriebskonzepts ist ein Start erst zum 01.08.2024 möglich.

Die Einführung des Sozialtickets setzt größere technische Umsetzungen voraus (Aufbau der Systemarchitektur, Anpassungen der Schnittstellen, Einführung des elektronischen Ticketings).

Die Entscheidung zum Sozialticket sollte daher mindestens bis zum Dezember 2022 vorliegen, um die notwendigen technischen Voraussetzungen bis zum 01.08.2024 umsetzen zu können.

6.3. Kosten (laufend und einmalig)

6.3.1. Tarifgrundlagen

Das Sozialticket ist ein personengebundenes Monatsticket im Barverkauf sowie im Abonnement ohne Übertragbarkeit und weitere Zusatznutzen.

6.3.2. Anspruchsberechtigte

Das gilt für alle Anspruchsberechtigten mit Hauptwohnsitz in Halle (Saale):

- Empfänger von Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld nach SGB II
- dem Haushalt eines berechtigten SGB-II-Empfängers angehörende Personen, die die Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 Nr. 4 SGB II aufgrund des Bezugs von Kindergeld nicht erfüllen
- Empfänger von Leistungen für Grundsicherung im Alter, bei Erwerbsminderung oder laufender Hilfe zum Lebensunterhalt von Einrichtungen nach SGB XII sowie die zu deren Einsatz- bzw. Bedarfsgemeinschaft gehörenden Personen
- Empfänger von Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) sowie Personen, die zu deren Einsatz- bzw. Bedarfsgemeinschaft gehören.

Dies entspricht ca. 37000 anspruchsberechtigten Halle-Pass-Nutzern (Stand: 06/2019).

6.3.3. Fahrtberechtigung

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

6.3.4. Auswirkungen Einnahmeverteilung

Der Ausgleich für das Sozialticket wird als kassentechnische Einnahme an den MDV gemeldet und entsprechend dem Einnahmeverteilungsverfahren an die in der Tarifzone 210 Halle verkehrenden Unternehmen verteilt.

6.3.5. Auswirkung Fahrgäste und Angebot

Die Auswirkungen auf das Fahrgastverhalten und das Angebot erfolgten in Abstimmung mit dem Marktforschungsinstitut exeo Strategic Consulting AG. Berücksichtigt wurden die von der HAVAG in Auftrag gegebenen Marktforschungen für Selten- und Nicht-Nutzer (2019) und für Vielfahrer (2017), Rückschlüsse aus den Analysen anderer Verkehrsunternehmen sowie der best-for-planning-Studie von 2017.

Prognostisch wird ein Nachfragezuwachs von ca. 822000 Fahrten erwartet. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber den Gesamtbeförderungsfällen der HAVAG 2018 von 1,49 %.

Die prognostizierte Steigerung der Beförderungsfälle kann durch die veränderte Linienkonzeption nach ohnehin geplanter Neubeschaffung von Straßenbahnen ohne zusätzliche Neufahrzeuge abgedeckt werden.

6.3.6. Auswirkungen auf Vertriebskosten

Die Grundvoraussetzungen für den Erwerb des Sozialtickets sind zum einen die revisionssichere Ausgabe des Halle-Passes auf Chipkarte und zum anderen die Einführung des Projektes „Elektronisches Ticketing“.

6.3.7. Auswirkungen Ausgleichszahlungen

Ausgleichszahlungen §8 ÖPNVG (allg. ÖPNV Mittel):

Durch die Einführung des Sozialtickets ist von einem Rückgang der Fahrkartenverkäufe im Bartarif sowie von einer veränderten Nutzung der Abos 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 98 T€.

Ausgleichszahlungen §9 ÖPNVG (Kosten des Ausbildungsverkehrs):

Die preisliche Reduzierung des Sozialtickets erfolgt für jedermann und Schüler 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 nicht schwerbehinderten Fahrgäste sinkt der Schwerbehindertenquotient geringfügig. Die Ausgleichszahlungen an die HAVAG verringern sich im ersten vollen Jahr (2025) um 144 T€.

6.3.8. Kalkulationsgrundlagen und Annahmen

Die Annahmen für die Kalkulation erfolgten in Absprache mit o.g. Marktforschungsinstitut und

auf Basis der Marktforschungen „Analyse MDV-Tarife für die Tarifzone 210 (Halle)“ von 2017 und „Selten- und Nicht-Nutzer“ von 2019, der „best-for-planning-Studie“ von 2017 sowie der Benchmark-Ergebnisse für folgende Parameter:

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

Aufgrund der verschiedenen Einflussfaktoren und Annahmen sind Sensitivitäten nach oben und unten möglich.

6.3.9. Kosten

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

| Positionen | 01.08.2024 bis 31.12.2024 | 01.01.2025 bis 31.12.2025 |
|---|------------------------------|------------------------------|
| Entgangenes Fahrgeld (Wanderung aus Bartarif in Zeitkarten/ Abo) | 1.280.566,22 € | 3.110.495,36 € |
| Fahrgeldausgleichsleistungen (§§ 8 und 9 ÖPNVG/ § 231 SGB IX) | 26.028,05 € | 46.116,59 € |
| Zusätzliche Kosten Vertrieb | 421.600,00 € | 66.650,00 € |
| Zusätzliche Kosten Fahrzeug- und Personaleinsatz | 0,00 € | 0,00 € |
| Summe Haushaltsbelastung Stadt | 1.728.194,27 € | 3.223.261,95 € |

Es muss eine Dynamisierung der städtischen Haushaltsmittel ab dem Jahr 2026 vorgesehen werden.

6.4. Erhoffte positive Auswirkungen und Ergebnisse für Klimaschutz und Fahrgastaufkommen

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

| Positionen | 01.08.2024 - 31.12.2024 | 01.01.2025 - 31.12.2025 |
|---|----------------------------|----------------------------|
| Summe Fahrgeld und Fahrgeldausgleichsleistungen | 1.306.594,27 € | 3.156.611,95 € |
| Summe zusätzliche Kosten (Vertrieb, Fahrzeug- und Personaleinsatz) | 421.600,00 € | 66.650,00 € |
| Summe Haushaltsbelastung der Stadt Halle (Saale) | 1.728.194,27 € | 3.223.261,95 € |
| Fahrten aus Mehrnutzung | 342.651 | 822.362 |
| % Mehrnutzung (Basis Beförderte Personen Prognose-Nullfall) | 1,49% | 1,49% |
| PKM aus Mehrnutzung (Fahrten * Reiseweite SRV 2013) | 1.987.375 | 4.769.701 |

Für die Klimaschutz-Berechnung wurden zwei Szenarien gebildet: 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 Sozialtickets können im Szenario 1 pro Jahr 72 t CO₂ und im Szenario 2 pro Jahr 14 t CO₂ eingespart werden. Diese Wirkung würde sich erstmals im Kalenderjahr 2025 voll entfalten.