

Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und
digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten
zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

Bundesamt für Güterverkehr
- Skizzenverfahren -

- Förderaufruf 2021 -

Skizzen sowie für die Bearbeitung erforderliche Anlagen sind ausschließlich auf elektronischem Wege über das eService-Portal (<https://antrag-gbbmvi.bund.de/>) an das Bundesamt für Güterverkehr zu übermitteln.

Beachten Sie beim Ausfüllen bitte unbedingt die Informationen in der Ausfüllhilfe zur Skizzeneinreichung sowie die Musteranlagen im eService-Portal.

Ausführliche Informationen zum Förderprogramm entnehmen Sie bitte der Förderrichtlinie, dem Förderaufruf, den „FAQ“ (Fragen- und Antwortkatalog) sowie den weiteren Hinweisen auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr (www.bag.bund.de).

Hinweis: Nur wenn alle erforderlichen Anlagen als Ergänzung zu diesem Formular über das eService-Portal erfolgreich hochgeladen wurden, ist Ihre Skizze wirksam eingereicht.

Bitte wenden Sie sich bei inhaltlichen Rückfragen an das Bundesamt für Güterverkehr unter OPNV-Modellprojekte@bag.bund.de oder 0221 5776-5999; für technische Fragen an das Bundesamt für Güterverkehr unter Ref51-Fachadministration@bag.bund.de.



Gz.: ÖPNV-2021- #XXX
(Bitte angeben, wenn bekannt)

1. Vorhabenbeteiligte

1.1. Skizzeneinreicher/in bzw. Verbundpartner/in 1

Soweit mehrere Verbundpartner/innen am Modellprojekt beteiligt sind, geben Sie an dieser Stelle bitte die Daten des/der Konsortialführers/in als Verbundpartner/in 1 an.

Rechtsverbindlicher Name der Organisation	Hallesche Verkehrs-AG
Anschrift (Straße, Hausnummer)	Freiimfelder Straße 74
Postleitzahl	06112
Ort	Halle (Saale)
Bundesland	Sachsen-Anhalt
Telefon-Nr.	+49 345 581 0
E-Mail-Adresse	post@havag.com
Web-Adresse	www.havag.com

Die Skizze wird

von dem/der Skizzeneinreicher/in selbst oder einer zu dem/der Skizzeneinreicher/in gehörigen Person im eService-Portal des Bundesamtes für Güterverkehr eingestellt.

oder

von einer nachfolgend genannten und von dem/der Skizzeneinreicher/in zur Abwicklung des durch diese Skizzeneinreichung eingeleiteten Verfahrens bevollmächtigten (organisationsexternen) Person im eService-Portal eingestellt.

Hinweis: Die Übermittlung von Schreiben des Bundesamtes für Güterverkehr erfolgt ausschließlich über das eService-Portal und somit an die Person, die über den Portalzugang verfügt.

1.2. Ansprechpartner*in

Anrede Frau Herr Divers
Akademischer Grad Dipl.-Kfm.
Name Völker
Vorname Andreas
Telefon-Nr. +49 345 581 5600
E-Mail-Adresse Andreas.Voelker@havag.com

1.3. Bevollmächtigte*r

**Rechtsverbindlicher
Name der Organisation**

Anrede Frau Herr Divers

Akademischer Grad

Name

Vorname

Telefon-Nr.

E-Mail-Adresse

2. Vorhabenbezogene Daten

Wie in der Förderrichtlinie des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ beschrieben, soll bei den Skizzeneinreichenden vor Ort ein übergreifendes **Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität** bestehen oder entwickelt werden. Dieses Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität umfasst unterschiedliche, inhaltlich voneinander abgegrenzte **Teilprojekte**, die wiederum **Maßnahmen** und **Untermaßnahmen** enthalten. Abhängig vom Zuschnitt der Teilprojekte können theoretisch alle oder lediglich einige Teilprojekte, Maßnahmen und Untermaßnahmen zur Förderung für dieses Förderprogramm vorgeschlagen werden.

Ihre inhaltlichen Erläuterungen in diesem Formular und den zugehörigen Anlagen sollen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die für die Förderung vorgeschlagenen Teilprojekte, Maßnahmen bzw. Untermaßnahmen fokussieren, diese aber immer im inhaltlichen Gesamtzusammenhang darstellen. Dabei soll die Abgrenzung zwischen für dieses Förderprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen und den übrigen Maßnahmen des Gesamtkonzepts deutlich werden.

Unter **Modellprojekt** ist die Gesamtheit der in einer Skizze zur Förderung vorgeschlagenen Teilprojekte, Maßnahmen bzw. Untermaßnahmen zu verstehen.

2.1. Modellprojekt – Allgemeine Informationen

Name des Modellprojekts

Achten Sie bitte darauf, dass der Titel Ihres Modellprojekts möglichst kurz, prägnant und unverwechselbar ist.

STADTLand+ Mitteldeutschland vernetzt

Kurzbezeichnung (Akronym)

STADTLand+

Zusammenfassung des Modellprojekts

Bitte geben Sie in der Zusammenfassung einen Überblick über das skizzierte sowie damit zur Förderung vorgestellte Modellprojekt und begründen Sie dieses kurz u. a. mit der beabsichtigten Wirkung.

<p>Um die Klimaziele 2030 zu erreichen, müssen CO₂-Emissionen deutlich reduziert und Verkehre des MIV auf Verkehre des Umweltverbundes verlagert werden. Zur Realisierung müssen unterschiedlichste Reiseketten, Reiseanlässe der Zielgruppen besser unterstützt werden, indem in die Feinerschließung von Wohngebieten, in die Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV untereinander und mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, in das Angebot des ÖPNV, die Anbindung von POIs, die Einbindung des Radverkehrs im speziellen, in multimodale Angebote und eMobilität investiert werden.</p> <p>Mit den Angebotsausweitungen (Taktverdichtung, On-Demand-Verkehr u.a.) für die Straßenbahn in Halle (Saale) und für Buslinien in Halle (Saale) sowie im Saalekreis werden Gewerbegebiete und Wohngebiete besser erschlossen. Umland-Verkehre werden mit Stadtverkehren vertaktet um die bessere Verknüpfung und Erreichbarkeit von Oberzentren, Mittelzentren und Gewerbegebieten zu erreichen.</p> <p>Der Aufbau von Mobilitätsstationen und eines multimodalen Mobilitätsportals (vertriebliche und tarifliche Verknüpfung von multimodalen Angeboten) stärkt die Elektromobilität, die Verkehrsmittel im Umweltverbund, die Pendlermobilität und ermöglicht multimodale und zukünftig intermodale Reiseketten.</p> <p>Mit der Digitalisierung von Tarif und Vertrieb, als wichtigem Faktor zur Veränderung von Mobilitätsverhalten, können verbundweit Nutzungshemmnisse in diesem Bereich abgebaut werden.</p>

2.2. Gesamtkonzept für nachhaltige Mobilität

Durch das Förderprogramm werden ausschließlich Maßnahmen gefördert, die in ein Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität integriert werden. Bitte beschreiben Sie daher ausgehend vom ÖPNV eine ganzheitliche Perspektive auf die Mobilität vor Ort inklusive aller Verkehrsträger indem Sie folgende Aspekte darstellen:

- a. Ausgangslage und Problemstellung,

- b. kurz-, mittel- und langfristigen Ziele,
- c. Pfade und Maßnahmen zur Zielerreichung, sowie
- d. soweit gegeben, potentielle Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander.

Ihre Darstellungen sollen sich jeweils auf eine nachhaltige Mobilität vor Ort insgesamt unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV beziehen. Verdeutlichen Sie in Ihren Ausführungen zudem bitte, wie die zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer nachhaltigeren Mobilität vor Ort beitragen. Details zur angestrebten Wirkung der Teilprojekte und zur Förderung vorgestellten Maßnahmen werden unter Ziff. 2.3.2 abgefragt.

a. Ausgangslage und Problemstellung

Die Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH (MDV) – der zweitgrößte Verbund in den neuen Bundesländern – koordiniert im Auftrag verschiedener Städte, Landkreise und Verkehrsunternehmen (VU) das Nahverkehrsangebot in der Region. Das Verbundgebiet erstreckt sich über Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen mit einer Fläche von 11.300 km² und ca. 2.100.000 Einwohnern. Die kreisfreie Stadt Halle (Saale) ist Oberzentrum und hat ca. 240.000 Einwohner. Der Landkreis Saalekreis mit Verwaltungssitz Stadt Merseburg als Mittelzentrum hat ca. 184.000 Einwohner. Beide Gebiete sind funktional und durch ein engmaschiges Straßen- und Schienennetz verkehrlich miteinander sowie in Richtung des Oberzentrums Leipzig u.a. mit der S-Bahn verknüpft. Die Straßenbahn ist mit einem Streckennetz von 157,8 km und 11 Linien Hauptträger des ÖPNV in Halle (Saale). Die 20 Stadtbuslinien fungieren als Zubringer zur Straßenbahn. Beide werden durch die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) betrieben. Zahlreiche Regional- und einige Stadtbuslinien bilden, neben der Straßenbahnlinie 5 der HAVAG, den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Saalekreis. Die Linien werden durch die OBS Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH (OBS) und die Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH (PNVG) betrieben. Nach dem Anteil der täglichen Wege beträgt der Modal Split in Halle (Saale) / im Saalekreis: 32,7%/13,5% Fußgängerverkehr; 11,3%/4,5% Radverkehr; 20,3%/5,8% öffentlicher Personennahverkehr; 35,7%/76,2% motorisierter Individualverkehr. Durch den starken demographischen Wandel, das Wachstum von Wirtschaftsstandorten und dem Strukturwandel (Kohlerevier) verändern sich Verkehrsnachfrage und Verkehrsströme dynamisch. Das erfordert einerseits deutliche Verbesserungen im Verkehrsangebot und andererseits eine bessere Abstimmung bei aufgabenträgerübergreifenden Verkehren zwischen dem ÖPNV in Halle (Saale), dem ÖSPV im Saalekreis und dem SPNV im Land Sachsen-Anhalt. Hierfür muss das gesamte vertaktete Nahverkehrsangebot über attraktive Verknüpfungspunkte mit B+R und P+R Anlagen verfügen. Angebote und Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind noch nicht hinreichend miteinander verbunden, die vertriebliche, tarifliche und multimodale Integration fehlt, intermodale Reisketten werden unzureichend unterstützt.

b. Ziele

Das Modellprojekt zielt durch die Gesamtheit der Maßnahmen auf eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes. Es basiert in seiner Handlungsausrichtung auf den strategischen Säulen des ÖPNV-Plan 2030 des Bundeslandes Sachsen-Anhalt, der Strategie 2025 des MDV, dem Stadtmobilitätsplan der Stadt Halle (Saale) sowie den Nahverkehrsplänen der Stadt Halle (Saale) und des Saalekreises. Allen ist im Kern gemeinsam ein flächendeckendes Mobilitätsangebot mit offensiven Mobilitätslösungen zu gestalten und somit Lebens- und Wirtschaftsstandorte positiv zu beeinflussen. Aufgrund der regional unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu klimapolitischen Zielen, demografischem Wandel, Wirtschaftswachstum, ökologischem sowie technischem Wertewandel, Fahrpreisentwicklungen und Entwicklung öffentlicher Haushalte, liegen Handlungsschwerpunkte in den Feldern Verkehrssysteme und Netzstruktur, nachhaltige Mobilität des Umweltverbundes, Verknüpfung von Verkehrsträgern und einem attraktiven ÖPNV. Aufgrund dessen streben die Projektpartner an, mit kurz- und mittelfristigen Zielen über dieses Modellprojekt langfristig auf die strategischen Gesamtziele einzuzahlen. So sollen kurzfristig eine höhere Erschließungsqualität sowie Angebotserweiterungen das ÖPNV-Angebot in Halle (Saale) und in Merseburg verbessern und den Paradigmenwechsel bei der Erschließung im ländlichen Raum ausbauen. Parallel dazu soll mit einer Weiterentwicklung des ÖPNV-Tarifs, multimodalen Verknüpfungen (Infrastruktur und Buchung) und aktuellsten Fahrgastinformationen der Systemzugang zum ÖPNV verbessert werden.

Durch die Maßnahmen des Modellprojektes verlagern sich über 3,3 Mio. Fahrten zum ÖPNV und Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Es werden ca. 1,2 Mio. Tonnen CO₂ eingespart. Die Maßnahmen des Modellprojektes erzielen die genannte Wirkung hochlaufend. Die volle Wirkung wird spätestens im 3. Jahr der Inbetriebnahme der Maßnahmen erreicht. Mittelfristig wird durch die Maßnahmen im Teilprojekt (TP) 4 das Ziel verfolgt, den Anteil des digitalen Vertriebes verbundweit von heute ca. 10% auf 80-90% im Bartarif in 2025 zu steigern. Langfristig ist davon auszugehen, mit TP 4 vier bis sechs Mio. Mehrfahrten p.a. zu generieren.

c. Pfade und Lösungswege zur Zielerreichung

Basierend auf den zu realisierenden Förderzielen, welche mit den Zielen der Projektpartner im Einklang stehen, werden Maßnahmen aus den vorgestellten strategischen Ausrichtungen der Projektpartner in vier TP vorgestellt – zusammen das Modellprojekt STADTLand+:

TP 1 | Verbindung von Wohn- und Arbeitsort in Halle (Saale): Ziel ist die innerstädtische Angebots- und Betriebsqualität durch Taktverdichtung, On-Demand-Verkehr und dem Star Park Express (Anbindung Gewerbestandort) zu verbessern, ergänzt um Jobticketakquise und ein breites Mobilitätsmanagement als attraktive Tarifkomponente. Der räumliche Fokus der Umsetzung liegt auf STADT, d. h. auf dem Stadtgebiet Halle (Saale) einschließlich unmittelbar angrenzender Gebiete. Die Realisierung umfasst vier Maßnahmen und erfolgt durch die HAVAG.

TP 2 | Verbindung von Stadt und Umland: Ziel ist die Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität durch Einführung eines innovativen Stadtverkehrs in Merseburg, einer System- und Taktverknüpfung der Stadt-Umland-Verkehre sowie der Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen für die Anschlusssicherung. Der räumliche Fokus der Umsetzung liegt auf LAND, d. h. auf der Verknüpfung von Stadt und Umland. Die Realisierung umfasst drei Maßnahmen und erfolgt unter Federführung des MDV im und mit dem Saalekreis gemeinsam mit den regionalen Verkehrsunternehmen OBS und PNVG, sowie der HAVAG.

TP 3 | Plus – Multimodalität in Halle (Saale): Ziel ist die Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen für Multimodalität durch Mobilitätsstationen, eBikesharing und eine multimodale Mobilitätsplattform, ergänzt um eine weitere Digitalisierung der Haltestellen sowie die Einführung eines multimodalen Tarifes als attraktive Tarifkomponente. Der räumliche Fokus der Umsetzung liegt auf dem Stadtgebiet Halle (Saale) mit dem PLUS Multimodalität. Die Realisierung umfasst fünf Maßnahmen und erfolgt durch die HAVAG mit Unterstützung durch den MDV bei der multimodalen Mobilitätsplattform.

TP 4 | Plus – eTarif und digitaler Vertrieb im MDV: Ziel ist die Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen im gesamten MDV durch ein einheitliches, verbundweites smartphone-basiertes CiCo/CiBo und für regionale VU und EVU erweitert um die Einführung von ((eTicket-Chipkarten. Zeitkarten und Bartarife werden auf eine elektronische Ticketver- und -bearbeitung sowie auf die bargeldlose Bezahlung nach VDV-KA-Standard per (((eTicket-Chipkarte umgestellt. Mit der Etablierung eines webbasierten Portals für Vertragskunden bei regionalen VU wird der digitale Vertrieb um einen kundenfreundlichen, zeitgemäßen Service ergänzt. Die Entwicklung eines eTarifs als attraktive Tarifkomponente, soll die Grundlage für den künftigen digitalen Tarif bilden. Der räumliche Fokus der digitalen Umsetzungsmaßnahmen liegt auf dem gesamten Verbundgebiet (LAND) mit dem PLUS eTarif und digitaler Vertrieb. Die Realisierung umfasst vier Maßnahmen und erfolgt federführend durch den MDV.

d. Wechselwirkungen

Im Rahmen der BMVI-Fördermaßnahme Masterpläne Green City realisiert die HAVAG derzeit zwei Vorhaben: Das Vorhaben ÖPNV-Informationen [oevInfo] (01/2020-12/2023) dient der Realisierung von dynamischen Fahrgastinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen. Das Vorhaben Elektronisches Ticketing [eTicket] (01/2020-07/2022) dient der Erweiterung des elektronischen Ticketings auf Gelegenheitskunden durch Ausgabe des gesamten Fahrausweissortiments des MDV auf (((eTicket-Chipkarte. Es korrespondiert mit der Maßnahme 43|(((eTicket-Chipkarten im TP 4. Beide Vorhaben ordnen sich in das Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität ein. Sie sind im Masterplan Luftreinhaltung – Green City Plan der Stadt Halle (Saale) (07/2018) verankert. Ebenfalls korrespondiert die Maßnahme 43 mit der im Green City Plan der Stadt Leipzig (07/2018) verankerten Maßnahme zur Ticketumstellung auf elektronische Ver- und -bearbeitung. Die Maßnahmen der TP 1 bis 4 greifen aktuelle Handlungsfelder der Zielgruppen des ÖPNV und der Stadtentwicklung auf. Durch die Realisierung werden aktuelle Problemstellungen verschiedener Persona der Zielgruppen gleichzeitig gelöst.

Ziel ist es mit einzelnen Maßnahmen aber auch durch die Kombination der Maßnahmen gezielte Veränderungen des Modal Split zu erreichen und die Veränderungen im Rahmen des Modellprojektes zu ermitteln. Durch die Maßnahmen des TP 3 werden zusätzliche positive Verlagerungseffekte in Richtung Elektromobilität, Radverkehr und Carsharing erzielt.

2.3. Teilprojekte

Wie viele Teilprojekte umfasst Ihr vorgeschlagenes Modellprojekt?

4

Bitte geben Sie tabellarisch einen Überblick über Nummern und Namen Ihrer Teilprojekte.

Teilprojekt-Nr.	Namen der Teilprojekte
1	Verbindung von Wohn- und Arbeitsort in Halle (Saale)
2	Verbindung von Stadt und Umland
3	Plus - Multimodalität in Halle (Saale)

Hinweis: Sofern Sie 4 oder mehr Teilprojekte zur Förderung vorschlagen möchten, nutzen Sie bitte zusätzlich die **Anlage 2.3.A „Weitere Teilprojekte“**, gegebenenfalls **mehrfach**, und laden diese im Antragsportal mit hoch.

2.3.1. Beschreibung der Teilprojekte

Bitte beschreiben Sie die zur Förderung vorgeschlagenen Teilprojekte inklusive enthaltener Maßnahmen und erläutern den Zusammenhang der Maßnahmen untereinander. Gehen Sie dabei bitte insbesondere auf die von Ihnen zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen ein (siehe Ziff. 2.4) und geben Sie stichpunktartig einen Überblick über die enthaltenen Untermaßnahmen.

Teilprojekt-Nr.	Beschreibung der Teilprojekte
1	<p>Die HAVAG strebt im Stadtgebiet Halle (Saale) und angrenzender Gebiete eine Verbesserung der Verknüpfung von Wohn- und Arbeitsstandorten an, um den Optimierungsbedarf in Bezug auf das ÖPNV-Angebot in den betroffenen Stadtbezirken, Stadtteilen bzw. Stadtvierteln zu beheben. Geplant sind drei Maßnahmen zur Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität im ÖPNV, ergänzt um eine attraktive Tarifkomponente für Berufspendler. Die Maßnahmen zielen auf das Stadtgebiet insgesamt, überlagern sich jedoch hinsichtlich des Angebotes für den besonders im Fokus stehenden Stadtbezirk Ost. Sie sind technisch unabhängig voneinander realisierbar.</p> <p>Maßnahme 11 10-Min-Takt: Die HAVAG plant zwischen den Stadtteilen Kröllwitz und Giebichenstein über den Stadtbezirk Mitte zum Stadtteil Büschdorf sowie im Stadtbezirk Ost insgesamt eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Die aktuelle und künftige Entwicklung der Strukturdaten in den Stadtteilen zeigen, dass eine Steigerung des Angebots dringend notwendig wird. Durch die Taktverdichtung reduzieren sich darüber hinaus die Wartezeiten an den Verknüpfungspunkten Kröllwitz, Franckeplatz, Hauptbahnhof und Büschdorf, so dass sich die Reisezeiten insgesamt verringern. Die Maßnahme umfasst auf der, zwischen Kröllwitz und Büschdorf verkehrenden, Straßenbahnlinie 7 eine Taktverdichtung von 15 auf 10 Minuten sowie auf der verknüpften – zur Erschließung der östlichen Stadtteile Diemitz, Dautzsch und Reideburg verkehrenden –</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 1)</p>	<p>Buslinie 27 eine Taktverdichtung von 30 auf 20 Minuten. Untermaßnahmen: 11.1 Planung: Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung; 11.2 Umsetzung: Fahrpersonal und Fahrzeuge; 11.3 Betrieb: 10-Min-Takt.</p> <p>Maßnahme 12 On-Demand-Verkehr Die HAVAG plant im Stadtbezirk Ost und im Paulusviertel (Teil des Stadtbezirkes Nord), d. h. in zwei strukturell unterschiedlichen Gebieten die modellhafte Umsetzung eines bedarfsgerechten und flexiblen ÖPNV-Angebotes, um dem identifizierten Optimierungsbedarf in Bezug auf die Gebietserschließung durch den ÖPNV gerecht zu werden. Die Maßnahme umfasst die Einführung eines On-Demand-Systems im Stadtbezirk Ost und im Paulusviertel mit Integration des neuen Angebotes in die vorhandenen Auskunfts- und Vertriebssysteme. Untermaßnahmen: 12.1 Planung: Softwaresysteme und Betriebsplanung; 12.2 Umsetzung: Hardware, Software, Fahrpersonal und Fahrzeuge; 12.3 Betrieb: On-Demand-Verkehr.</p> <p>Maßnahme 13 Star Park Express Die HAVAG plant in Abstimmung mit der OBS GmbH für das Industriegebiet „Star Park“, das sowohl auf Flächen im Osten der Stadt Halle (Saale) als auch auf Flächen des Saalekreises an der Autobahn A14 liegt, eine Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV. Der „Star Park“ hat sich in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Gewerbestandort der Region entwickelt. Schwerpunktmäßig sind Unternehmen im Logistikbereich, wie DHL, Hellmann, Home24 und Kühne & Nagel mit Niederlassungen am Standort vertreten. Im Jahr 2021 werden nach Inbetriebnahme aller Neuansiedlungen die vollständige Belegung aller Flächen und eine Beschäftigtenzahl von 2.000 (davon 80% im Schichtdienst) erreicht. Die Prognose sieht für 2025 6.100 Beschäftigte vor. Die Maßnahme umfasst die Einführung von zwei Express-Buslinien auf den Relationen Neustadt – Hauptbahnhof – Star Park und Silberhöhe/Südstadt – Hauptbahnhof – Star Park mit Betriebszeit zu den Schichtwechseln, verbunden mit einer Reduzierung der Reisezeiten um 20 bzw. 11 Minuten. Untermaßnahmen: 13.1 Planung: Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung; 13.2 Umsetzung: Fahrpersonal und Fahrzeuge; 13.3 Betrieb: Star Park Express.</p> <p>Maßnahme 14 Jobticket und Mobilitätsmanagement Die HAVAG plant für das Stadtgebiet Halle (Saale) die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements insbesondere bei Arbeitgebern, um den in die Altstadt und die Innenstadt ein- und ausströmenden Verkehr durch Berufspendler zu verringern. Die Maßnahme umfasst die neu zu entwickelnde betriebliche Mobilitätsberatung. Sie analysiert die Erfordernisse von Arbeitgebern und Arbeitnehmern und veranlasst deren Berücksichtigung bei der Bewertung und zeitnahen Umsetzung alternativer Angebotslösungen im ÖPNV sowie von inter- und multimodalen Diensten einschließlich der im Modellprojekt neu entwickelten ÖPNV-Angebote. Die Maßnahme umfasst darüber hinaus die Erweiterung des aktuellen Jobticket-Tarifes. Untermaßnahmen: 14.1 Umsetzung: Personal; 14.2 Betrieb: Jobticket und Mobilitätsmanagement.</p>
<p>2</p>	<p>Verbesserungen des Angebots im ÖPNV der Stadt Halle (Saale) sollen auch in den – die Stadt umschließenden – Landkreis Saalekreis reichen. Dafür sollen vier Verknüpfungsstellen so ausgestaltet werden, dass im Landkreis ein reibungsloses und gesichertes Umsteigen zwischen Regional- und Stadtverkehren künftig besser möglich ist. Ebenso sollen Regional- und Stadtverkehre verbessert und die Regionalverkehre des Saalekreises mit den Stadtverkehren der Stadt Halle (Saale) vertaktet werden. Geplant sind zwei Maßnahmen zur Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität im ÖPNV, ergänzt um eine Maßnahme zur Vernetzung von Auskunfts- und Betriebssystemen.</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 2)</p>	<p>Maßnahme 21 Innovativer Stadtverkehr Merseburg Der Saalekreis plant verkehrliche Verbesserungen des Stadtverkehrs Merseburg sowie der einfahrenden Regionallinien umzusetzen. Diese werden dann mit dem SPNV und der Stadtbahnlinie 5 von und nach Halle (Saale) und Bad Dürrenberg vernetzt. Dabei sollen neben weiteren Stadtteilen auch die Hochschule der Stadt Merseburg inkl. anliegender Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen besser erschlossen werden. Zudem wird das südliche Gewerbe- und Industriegebiet neu an den Stadtverkehr angebunden. Neue Taktverkehre sorgen für ein zuverlässiges und leicht zu kommunizierendes Angebot. Die PNVG beschafft hierfür neue Fahrzeuge. Wichtige Stakeholder und Multiplikatoren des ÖPNV werden direkt in den Planungsprozess einbezogen: Mit umfassender und standortbezogener Mobilitätsberatung werden Unternehmen an Gewerbestandorten aktiv einbezogen, um ein auf die Arbeitnehmer ideal abgestimmtes Fahrplanangebot zu erfassen und herzustellen. Marketing-Instrumente unterstützen die Umsetzung und sorgen für Aufmerksamkeit und mehr Akzeptanz. Untermaßnahmen: 21.1 Planung: Vor- und Umsetzungsplanung, Mobilitätsberatung; 21.2 Umsetzung und Betrieb: Innovativer Stadtverkehr Merseburg.</p> <p>Maßnahme 22 Taktverknüpfung Stadt-Umland-Verkehr Der Saalekreis plant die Anpassung der Regionallinien an drei Verknüpfungsstellen (Trotha, Büschdorf und Halle-Neustadt). Die Einbindung der Regionalbuslinien an den Stadtverkehr wird an den Verknüpfungsstellen verbessert, dadurch werden Umsteigezeiten und Reiseketten verkürzt. Freiwerdende Fahrplankilometer in doppelt bedienten Linienästen werden für Angebotsverbesserungen mit eingesetzt. Auf bestimmten Linien wird ein Teil der Fahrten an den Verknüpfungspunkten gebrochen um Parallelverkehre in Richtung zentralen Busbahnhof in Halle (Saale) zu vermeiden und freiwerdende Kilometer zusätzlich für die Verbesserung der Regionalverkehre verwenden zu können. Mehr Taktverkehre, unter Beschaffung neuer Niederflur-Fahrzeuge, stellen zudem eine Verlässlichkeit, Stabilität und Komfort bei den Kunden her. Zusätzliches Personal beim betreffenden Verkehrsunternehmen plant, installiert und evaluiert die neuen Verkehre. Untermaßnahmen: 22.1 Planung: Konzeption Taktverknüpfung; 22.2 Umsetzung und Betrieb: Taktverknüpfung Stadt-Umland-Verkehr.</p> <p>Maßnahme 23 Anschlusssicherung Stadt-Umland-Verkehr Die HAVAG plant und stattet vier Verknüpfungshaltestellen infrastrukturell und betriebstechnisch neu aus. Aufbauend auf der Angebotsverbesserung der Regional- und Stadtverkehre des Saalekreises (M22), schafft diese Maßnahme für Fahrgäste eine qualitativ bessere Umsteigemöglichkeit. Auf Grundlage der erstellten Fahrpläne, im Rahmen der ersten beiden Maßnahmen dieses Teilprojekts, wird hier zuerst eine Standort- und Ausstattungsplanung vorgenommen. Es folgen bauliche Anpassungen für einen reibungslosen Betriebsablauf, darunter auch die Errichtung von ansteuerbaren Lichtsignalanlagen. Ebenso wird die technische Ausstattung anfahrender Busse aller Verkehrsunternehmen ertüchtigt um ein beschleunigtes Ein- und Ausfahren zu ermöglichen, aber auch eine technisch unterstützte Anschlusssicherung für den Kunden abzusichern. Dynamische Fahrgastzielanzeigen sorgen für den Kunden zudem für gute Orientierung und aktuelle Informationen. Untermaßnahmen: 23.1 Planung: Standort- und Ausstattungsplanung, Abstimmung Busleistungen; 23.2 Umsetzung: Verknüpfungsstellen und Regio-RBL; 23.3 Betrieb: Anschlusssicherung Stadt-Umland-Verkehr.</p>
---------------------------------	--

3

Die HAVAG strebt im Stadtgebiet Halle (Saale) und darüber hinaus gemeinsam mit dem MDV die Schaffung eines attraktiven multimodalen Gesamtangebotes an. Geplant sind vier Maßnahmen zur Vernetzung von Auskunftssystemen und Betriebssystemen, ergänzt um eine Maßnahme zur Entwicklung einer attraktiven Tarifkomponente für den multimodalen Verkehr.

Maßnahme 31 | Mobilitätsstationen

Die HAVAG plant im Stadtgebiet Halle (Saale) die Einrichtung von Mobilitätsstationen zur multi- und zukünftig intermodalen Vernetzung mehrerer Fortbewegungsmöglichkeiten und damit zur Förderung der Nutzung von Verkehrssystemen des Umweltverbundes. Zwei Ausprägungen werden unterschieden: Zentrale Mobilitätsstationen (10 Standorte) und wohnortnahe Mobilitätspunkte (12 Standorte). Die Maßnahme umfasst die Planung und bauliche Errichtung von zehn zentralen Mobilitätsstationen in Stadtteilzentren und an Verknüpfungspunkten als erste Umsetzungsstufe. Untermaßnahmen: 31.1|Planung: Standort- und Ausstattungsplanung; 31.2|Umsetzung: Realisierung Bauleistungen; 31.3|Betrieb: Mobilitätsstationen.

Maßnahme 32 | eBikesharing

Die HAVAG plant im Stadtgebiet Halle (Saale) die Einführung eines eBikesharing-Systems als Baustein eines attraktiven multimodalen Gesamtangebotes, das es Verkehrsteilnehmern ermöglicht, ihre Wege von der „ersten bis zur letzten Meile“ nach individuellen Mobilitätsbedürfnissen zurücklegen zu können. Die Nutzung der Verkehrssysteme des Umweltverbundes und hier insbesondere des Radverkehrs und des ÖPNV wird gefördert. Die Maßnahme umfasst die Ausschreibung, Vergabe und Inbetriebnahme des eBikesharing-Systems mit einer Flotte von zunächst 600 Fahrrädern, wovon 80 elektrisch betrieben werden (Pedelects und eCargobikes) und an den neuen Mobilitätsstationen stationiert und geladen werden. Untermaßnahmen: 32.1|Planung: Systemspezifikation; 32.2|Umsetzung: Systemintegration eBikesharing; 32.3|Betrieb: eBikesharing.

Maßnahme 33 | Multimodale Mobilitätsplattform

Gemeinsam mit dem MDV plant die HAVAG eine verbundweite App-basierte multimodale Mobilitätsplattform als technische Grundlage für die Verknüpfung innovativer Mobilitätsangebote mit dem konventionellen ÖPNV, die die Mobilitätsangebote einfach und umfassend mit multimodalem Routing inkl. Preis- und Tarifauskunft anzeigt, den Buchungsvorgang sofort ermöglicht und den Bezahlvorgang transparent abbildet. Die Maßnahme umfasst den Abschluss der Verträge mit Mobilitätsanbietern, die technische Vernetzung der Auskunftssysteme und Vertriebssysteme und die technische Umsetzung der App. Untermaßnahmen: 33.1|Planung: Systemspezifikation, Verträge mit Mobilitätsanbietern; 33.2|Umsetzung: Verbundweite multimodale App; 33.3|Betrieb: Multimodale Mobilitätsplattform.

Maßnahme 34 | Multimodaler Tarif

Die HAVAG plant für Abonnenten der MDV-Tarifzone 210 (Halle) die Einführung eines multimodalen Tarifangebotes als wichtigen Baustein zur Stärkung der Attraktivität des ÖPNV durch Vernetzung mit multimodalen Anteilen von (e)Bikesharing und (e)Carsharing. Die Maßnahme umfasst die Entwicklung eines neuen Tarifangebotes gemeinsam mit verschiedenen in Halle (Saale) aktiven Mobilitätskooperationspartnern als multimodale Tarifkomponente in Erweiterung des bestehenden ÖPNV-Abonnements. Untermaßnahmen: 34.1|Planung: Systemspezifikation, Verträge mit Tarifpartnern; 34.2|Umsetzung: Systemintegration multimodaler Tarif und Schulung; 34.3|Betrieb: Multimodaler Tarif.

(noch Teilprojekt-Nr. 3)	<p>Maßnahme 35 Digitale Haltestelle</p> <p>Die HAVAG plant für Haltestellen im Stadtgebiet Halle (Saale) eine weitere Digitalisierung mit Hilfe innovativer Anzeigetechnologien, um attraktive Kundenkontaktpunkte zu schaffen. Die Maßnahme umfasst auf der zwischen Froher Zukunft (Nord) zur Veszpremer Straße (Süd) verkehrenden Straßenbahnlinie 1 die Ausrüstung aller noch nicht mit optischen Fahrgastinformationsanzeigern versehenen Haltestellen. Untermaßnahmen: 35.1 Planung: Systemspezifikation; 35.2 Umsetzung: Technische Ausrüstung; 35.3 Betrieb: Digitale Haltestelle.</p>
---------------------------------	--

2.3.2. Voraussichtliche Wirkung der Teilprojekte

Bitte beschreiben Sie hinsichtlich des jeweiligen Teilprojekts unter besonderer Berücksichtigung der zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen:

- a. die Ausgangslage und Problemstellung,
- b. die angestrebten Wirkungen und Ziele,
- c. die zugrunde liegende Wirkungskette,
- d. die möglichen Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Teilprojekten,
- e. sofern Sie in diesem Teilprojekt Maßnahmen aus dem Bereich „Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen“ zur Förderung vorgestellt haben, welchen Beitrag diese Maßnahme(n) zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ leistet/n.

Sie haben die Möglichkeit zusätzlich eine Illustration zur Wirkungslogik der Teilprojekte in PDF-Format im Antragsportal hochzuladen (bitte benennen Sie die Anlage „Anlage 2.3.B „Wirkungslogik der Teilprojekte“).

Teilprojekt-Nr.	Voraussichtliche Wirkung der Teilprojekte
1	<p>a. Ausgangslage und Problemstellung</p> <p>Von 2008 bis 2019 sind die Stadtteile Kröllwitz, Giebichenstein und Büschdorf sowie die Innenstadt jeweils ca. 5-10% gewachsen. Die Bevölkerungsprognose 2040 sieht ein weiteres Wachstum in der Innenstadt sowie in den Stadtteilen Giebichenstein und Büschdorf vor. Mit dem bestehenden Angebot im 15 Min-Takt gibt es eine starke Auslastung im Bereich Innenstadt und Büschdorf, die weiter verstärkt wird durch die Entwicklung des Industriegebietes Star Park im Halleschen Osten. Hier sind die Beschäftigtenzahlen von 0 auf 2.000 (2021) gewachsen und werden in 2025 auf voraussichtlich 6.100 ansteigen. Ca. 56% der Beschäftigten kommen aus Halle, 7% aus Leipzig und 37% aus dem Umland. Größere Quellgebiete für die Beschäftigten sind die Großwohnsiedlungen Halle-Neustadt, Südstadt und Silberhöhe. ÖPNV-Reiseketten sind mit ca. 60 Minuten bisher doppelt so lang und enthalten Umstiege als weitere Nutzungsbarriere.</p> <p>Die Stadt Halle (Saale) verfügt neben Stadtteilen mit hoher Bevölkerungsdichte auch über Stadtteile mit Einfamilienhausbebauung und über Gründerzeitviertel mit sehr enger nicht für den ÖPNV geeigneter Straßenanbindung. Die Stadtteile im Halleschen Osten sind über die Straßenbahnlinie 7 im 15 Min-Takt und als Zubringer zur Straßenbahn über zwei Buslinien im 30 Min-Takt angebunden. Der 30 Min-Takt (am Wochenende und im Nachtverkehr 40 Min-Takt) der Buslinien, oft verbunden mit dem Umstieg auf die Straßenbahn, erlaubt innerhalb von Halle (Saale) gegenüber dem MIV keine konkurrenzfähigen Reisezeiten und -ketten. Das Gründerzeitviertel Paulusviertel ist nur an den Tangenten über Straßenbahnlinien erschlossen. Fußwege und damit auch Reiseketten sind lang und beeinträchtigen Personen mit eingeschränkter Mobilität.</p> <p>Jobticketverträge mit AG-Zuschuss sind sehr attraktiv für Arbeitnehmer, diese nutzen stärker den ÖPNV. Beim Arbeitgeber besteht oft keine Bereitschaft Jobticket-Angebote mit AG-Zuschuss abzuschließen. Es ist eine intensive Beratung und Anpassung von Fahrzeiten bzw. die Verlegung von Haltestellen zur besseren Anbindung von Gewerbestandorten notwendig.</p>

(noch
Teilpro-
jekt-Nr.
1)

b. Angestrebte Wirkungen und Ziele

Die hohe Auslastung in Innenstadt und in Büschdorf soll gesenkt und Kapazitäten für weiteres Wachstum von Stadtteilen und Gewerbepark geschaffen werden. Hierfür wird das Angebot stark verbessert: auf der Linie 7 zum 10 Min-Takt und auf der Linie 27 zum 20 Min-Takt. Das Angebot der Stadtteile im Halleschen Osten und zur Bedienung des Star Park soll durch die Einführung eines vollflexiblen On Demand Services zwischen 20 und 01 Uhr (Wochenende 20 und 04 Uhr) mit 152 virtuellen Haltestellen auf einem Gebiet von 15 km² für 15.000 Einwohner verbessert werden. Die Fußwege verkürzen sich, die max. Wartezeit auf den On Demand Service beträgt 15 Minuten (Takt). Tarif, Buchung, Routing werden vollständig in die verbundweite Auskunfts- und Ticketing-App MOOVME integriert. Für das Paulusviertel, einem Gebiet von 1 km² und 12.500 Einwohnern, erfolgt die Bedienung ganztags über 28 virtuelle Haltestellen mit einer maximalen Wartezeit von 15 Minuten. Fußwege für mobilitätseingeschränkte Personen werden verkürzt und die Attraktivität der Reiseketten erhöht. Zum Star Park werden zu den Schichtzeiten Direktverbindungen von Halle-Neustadt über den Hbf/ZOB sowie von der Silberhöhe über den Hbf/ZOB zum Star Park angeboten. Hierdurch können für mehr als die Hälfte der Beschäftigten die Reisezeiten von Halle-Neustadt um 11 Minuten, von der Silberhöhe um 20 Minuten verkürzt werden. Umstiege werden vermieden. Für bis zu 18 Monate werden die AG-Beiträge für Jobticketverträge mit AG-Zuschuss übernommen. Im Gegenzug verpflichtet sich das Unternehmen den Vertrag im Anschluss mit bestehenden Konditionen mind. 12 Monate fortzuführen Die Aktion wird begleitet durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement, das als Schnittstelle zwischen Unternehmen und ÖPNV, Vertrieb und Angebot, Potentiale und Anforderungen der Firmen bestimmt und Vorschläge zur besseren Anbindung ermittelt.

c. Zugrunde liegende Wirkungskette

Mit der Einführung des neuen Taktes auf den Linien 7 und 27 kommen drei zusätzliche Straßenbahnen vom Typ MGT6, zwei aus der Fahrzeugreserve eines aus Unfallinstandsetzung mit einer Einsatzzeit von 20.000 h und zwei Standardbusse aus der Fahrzeugreserve mit einer Einsatzzeit von 5.000 h zum Einsatz. Es werden 180.000/25.000 Fahrplankilometer Straßenbahn/ Bus pro Jahr mehr angeboten. Das Angebot in den Stadtgebieten und für den Gewerbepark wird drastisch verbessert, bestehende hohe Besetzungen abgebaut und Kapazitäten im Angebot für weitere Fahrgaststeigerungen geschaffen. Das On-Demand-Angebot wird den Takt im Halleschen Osten von 30/40 Minuten auf 15 Minuten verbessern. Für das Paulusviertel werden Fußwege für mobilitätseingeschränkte Personen verkürzt, Reiseketten werden attraktiver und schneller. Die Feinerschließung in den Stadtteilen wird verbessert. Mit 4 neuen Shuttle-Fahrzeugen und einer Einsatzzeit von 9.200 h werden ca. 160.000 Fahrplankilometer pro Jahr erbracht. Für die Schnellverbindungen Halle-Neustadt – Hbf/ZOB – Star Park und Silberhöhe – Hbf/ZOB – Star Park werden 2 Standardgelenkbusse mit einer Einsatzzeit von 3.000 h eingesetzt. Ein Bus muss neu beschafft werden. Im Jahr werden 70.000 Fahrplankilometer Bus mehr angeboten. Das Angebot führt durch Vermeidung von Umstiegen und Verkürzung von Reisezeiten zu einer deutlichen Attraktivierung der Star Park Anbindung. Durch die Übernahme des AG-Beitrages für 18 Monate gelingt es bis zu 4 Neuverträge mit attraktivem AG-Zuschuss abzuschließen. Bei den 35 bestehenden Jobticketverträgen gelingt eine Verbesserung der Konditionen bei 33% der Verträge. Hierfür werden ca. 167.000 € AG-Beiträge übernommen. Dadurch und durch betriebliches Mobilitätsmanagement können 900 Jobticket Abonnenten neu gewonnen werden. Durch die Maßnahmen des Teilprojektes können rund 1 Mio. neue Fahrgäste gewonnen und bis zu 311 Tonnen CO2 pro Jahr eingespart werden. Die angebotsverbessernden Maßnahmen 11 bis 13 erzielen ihre Wirkung auf den Fahrgast zeitlich versetzt. Im ersten vollen Betriebsjahr werden 30%, im zweiten 60%, im dritten 100% erzielt. Die Maßnahme 14 erzielt die 100% Wirkung ohne Zeitverzögerung.

d. Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Teilprojekten

Die Maßnahmen des TP 1 könnten unabhängig voneinander als auch unabhängig von Maßnahmen anderer TP realisiert werden. Die Wirkungen aller vier Maßnahmen verstärken sich untereinander.

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 1)</p>	<p>Es besteht ebenfalls eine sich gegenseitig verstärkende Wirkung zur Maßnahme 22 durch die bessere Gestaltung der Anschlusspunkte sowie zum gesamten TP 3 und TP 4. Der Ausbau der multimodalen Möglichkeiten stärkt die Pendlermobilität wie auch die Mobilität des Wohngebietes für den Umweltverbund.</p>
<p>2</p>	<p>a. Ausgangslage und Problemstellung Zurzeit pendeln ca. 18.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte aus dem Saalekreis in die Stadt Halle (Saale). Dem gegenüber stehen ca. 11.000 Einpendler aus der Stadt in den Saalekreis. Ein Großteil dieser Pendler nutzt für ihren Berufsweg den Pkw. Der Saalekreis hat u.a. mit der Einführung von Takt- und Plusbuslinien in den letzten Jahren kontinuierlich das Taktfahrplanangebot erweitert, um auch neue Kundengruppen, neben der der Schüler, besser erreichen zu können. Um den Anteil an ÖPNV- Berufspendlern zu erhöhen ist es darüber hinaus notwendig, noch konsequenter und weitreichendere Anpassungen an der Qualität der Taktverbindungen im ländlichen Raum vorzunehmen. Zudem verläuft der Großteil der einfahrenden Buslinien in die Stadt (Halle) bis zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Einige Linien fahren dabei teilweise parallel zu den ohnehin verkehrenden Stadtbahnlinien. Hierbei werden Reisezeiten des Kunden unnötig verlängert und notwendige Fahrplankilometer für die Verbesserung des ländlichen Verkehrs vergeben. Die Ausrichtung der räumlichen Verknüpfung auf den Zentralen Omnibus-Bahnhof erschwert die attraktive Erreichbarkeit von Innenstadtzielen.</p> <p>b. Angestrebte Wirkungen und Ziele Ziel des Teilprojektes ist es den Modal Split zugunsten des ÖPNV und zu Lasten des MIV anzupassen. So sollen vor allem Berufstätige von dem neuen Angebot angesprochen werden und von den Verbesserungen profitieren. Darüber hinaus werden ebenso positive Wirkungen auf die Fahrgastzahlen anderer Kundengruppen erwartet (darunter u.a. der Freizeit- und Einkaufsverkehr). Dafür sollen vor allem im ländlichen Raum mehr Verkehre angeboten werden, die dann ideal an Verknüpfungspunkten mit dem Stadtverkehr in Halle (Saale) verknüpft sind.</p> <p>c. Zugrunde liegende Wirkungskette Für die Maßnahme 21 werden neue Stadtverkehrslinien, mit einer höheren Haltestellendichte in Merseburg geschaffen und einzelne Regionallinien angepasst. Dafür wird in vier neue Midi-Busse und ca. zehn neue Haltestellen investiert. Zusätzliche Personale planen das Konzept, stimmen sich mit Unternehmen und Verwaltung sowie der lokalen Wirtschaft ab und kommunizieren das neue Angebot. Das Ergebnis ist ein neuer innovativer Stadtverkehr mit insgesamt 123.000 Fahrplankilometern im Jahr. Regionallinien werden aufgewertet und mit dem Stadtverkehr Halle (Saale) verknüpft. Hierfür werden fünf neue Standardlinienbusse angeschafft und neue Personale eingestellt. Das Ergebnis ist eine Taktverknüpfung des Stadt-Umland-Verkehres rund um Halle (Saale) mit attraktiven Linien, die insgesamt 335.000 Fahrplankilometer im Jahr fahren. Vier Verknüpfungspunkte werden für einen kundenfreundlichen Umstieg hergerichtet, der durch eine technische Anschlusssicherung garantiert wird. 1.280.000 Euro werden für Investitionen in bauliche Anpassungen (Bussteige u. Ä.) und technische Infrastruktur (RBL, LSA u. Ä.) verwendet. Das Ergebnis sind verkehrlich und fahrgastseitig optimierte Verknüpfungspunkte, verbesserte Anschlüsse und verkürzte Reisezeiten. Insgesamt können durch Umsetzung des Teilprojektes 2 voraussichtlich ca. 180.000 p.a. zusätzliche Fahrgäste erreicht werden. Durch diese Anpassung des Modal Splits könnten ca. 89 Tonnen CO2 eingespart werden. Darüber hinaus wird der Lärm reduziert, die Schadstoffbelastung verringert, Verkehrsunfälle vermieden und die Flächenversiegelung in den Städten und Gemeinden verringert. Die angebotsverbessernden Maßnahmen des Teilprojektes erzielen ihre Wirkung auf den Fahrgast zeitlich versetzt. Im ersten vollen Betriebsjahr werden 30%, im zweiten 60%, im dritten 100% erzielt.</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 2)</p>	<p>d. Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Teilprojekten Das Teilprojekt kann unabhängig von anderen Teilprojekten des Projekts umgesetzt werden. Innerhalb des Teilprojekts wirken die Maßnahmen Innovativer Stadtverkehr Merseburg und Taktverknüpfung Stadt-Umland auf die Maßnahme Anschlusssicherung Stadt-Umland ein und umgekehrt.</p> <p>e. Beitrag der Maßnahmen zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im ÖPNV“ Durch den Betrieb der Datendrehscheibe (DDS) gemeinsam mit der NASA GmbH (INSA-Auskunftssystem) und dem MDV unter Verwendung von VDV-Standardschnittstellen werden bereits Echtzeitdaten bereitgestellt. Eine Zusammenarbeit mit dem DELFI e.V. ist gegeben.</p>
<p>3</p>	<p>a. Ausgangslage und Problemstellung Car Sharing (94,2% der Hallenser Bevölkerung noch nie genutzt) und Bike Sharing/Leihfahrräder (95,1% der Hallenser Bevölkerung noch nie genutzt) spielen bei der Verkehrsmittelwahl in Halle (Saale) eine untergeordnete Rolle. Relevante Bikesharing-Angebote gibt es in Halle (Saale) nicht. Die Carsharer „teilAuto“ und „JETZT!mobil“ haben ihre Angebote im Stadtgebiet verteilt. Eine direkte Nähe zu bedeutenden ÖPNV-Knotenpunkten besteht teilweise. Auskunft, Buchung, Abrechnung und Vermarktung von Carsharing und ÖPNV erfolgen getrennt. Bis auf eine Marketingkooperation mit „teilAuto“ besteht keine gemeinsame Vermarktung von Dienstleistungen. Carsharing-Standorte und ÖPNV Haltestellen liegen nicht in direkter Sichtachse. Eine direkte Wegeleitung von Haltestellen zu Carsharing-Standorten besteht nicht. Das Angebot an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ist gering. In der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten gibt es oft kein Angebot von überdachten Fahrradstellplätzen. An 64 Standorten im Stadtgebiet informieren optische Fahrgastinformationsanzeigen die Fahrgäste in Echtzeit über Soll- und Ist-Fahrplan und über Störungen im Fahrbetrieb.</p>

(noch
Teilpro-
jekt-Nr.
3)

Die Anzeiger erzeugen eine hohe Sicherheit und Informiertheit und damit Kundenzufriedenheit im Bereich Fahrgastinformation. Mit den bestehenden Anzeigern werden ca. 50% der Fahrgäste erreicht.

b. Angestrebte Wirkungen und Ziele

Es wird ein signifikantes Bikesharing-Angebot für Halle (Saale) aufgebaut. Für ÖPNV-Abokunden werden Freikontingente zur Verfügung gestellt. Dies soll zu einem Anstieg der Wege mit dem Fahrrad und dem ÖPNV führen. An zehn ÖPNV-Knotenpunkten werden in Sichtachse zu den Mobilitätsstationen mit gegenseitiger Wegeleitung und hoher Wiedererkennbarkeit Informationsstelen im Stadtgebiet aufgebaut. Es werden Stellplätze für Carsharing Angebote, Elektroladesäulen, überdachte Fahrradabstellflächen, Leihfahräder und Ladepunkte für eBikes bereitgestellt. Diese Dienstleistungen werden unter einem gemeinsamen Namen vermarktet und prominent im Stadtgebiet angeboten. Die Bekanntheit, Sichtbarkeit, der Komfort und damit die Nutzung von Angeboten im Vor- oder Nachlauf des ÖPNV wird gesteigert. Die ÖPNV-App des MDV wird um multimodale Funktionen erweitert. Die Auskunft, das Angebot und die Buchung werden direkt in die ÖPNV-App integriert und somit ohne Medienbrüche und Nutzungshemmnisse multimodale Reiseketten unterstützt. Für Gelegenheitskunden werden in Kooperation mit den Partnern Angebote geschaffen, die eine komfortable Kombination von ÖPNV, Car- und Bikesharing ermöglichen. Durch den Aufbau von neun optischen Fahrgastinformationsanzeigern entlang der Linie 1 können an allen Haltestellen der Linie eine optimale Fahrgastinformation sichergestellt werden. Die Maßnahmen sollen zu einer höheren Kundenzufriedenheit mit der Fahrgastinformation, zu einer Intensivierung der Nutzung von Car- und Bikesharing, einer erhöhten Kundenbindung der Abo-Kunden und einer Intensivierung der Nutzung des ÖPNV führen.

c. Zugrunde liegende Wirkungskette

Ein Projektkoordinator übernimmt die Einführung des Betriebes, die Betriebskosten des Bikesharing für 18 Monate betragen ca. 530.000 €. Das Bikesharing-Angebot bietet 500 Fahrräder, 80 eBikes und 20 Cargobikes. Dies führt zu einem Anstieg der Wege mit dem Fahrrad von 237.000 Fahrten und könnte 69 Tonnen CO2 einsparen. Ein Projektmitarbeiter organisiert die Konzeption und Einführung eines Tarifes für Gelegenheitskunden mit geringem monatlichem Grundbetrag, der einen Vorteil im ÖPNV bietet und die Nutzung von Car- und Bikesharing ermöglicht. Das Potential laut Markforschung beläuft sich auf 73.000 zusätzliche Fahrten im ÖPNV und könnte 21 Tonnen CO2 einsparen. Ein Projektmitarbeiter organisiert und überwacht die Investitionen von ca. 2.000.000 € für 10 Mobilitätsstationen mit 60 Ladesäulen für Pkw, 20 zentrale Carsharing-Parkplätze, 100 Fahrradstellplätzen, 120 Ladestationen für eBikes (Bikesharing) und 10 ÖPNV Informationsstelen. Die Sichtbarkeit und Verfügbarkeit multimodaler Angebote wird erhöht. Nutzungsbarrieren für zukünftig intermodale Reiseketten werden abgebaut. Dies führt sowohl zu einer vermehrten Nutzung (bis zu 123.000 Fahrten) des ÖPNV von Car- und Bikesharing Kunden als auch zur vermehrten Nutzung der Angebote durch ÖPNV Kunden (bis zu 24.000 Buchungen) und könnte in Summe 43 Tonnen CO2 einsparen. Zwei Projektmitarbeiter koordinieren die Integration von Car- und Bikesharing in die bestehende ÖPNV-App MOOVME mit Investitionen in Höhe von 670.000 €. Es entsteht eine Mobilitätsplattform, die Routing, Auskunft und Buchung multimodaler Reiseketten ermöglicht. Hierdurch könnten von ca. 4.000 potentiellen ÖPNV-Kunden ca. 47.000 Buchungen getätigt werden. Durch Freikontingente der Abokunden wird die Kundenbindung erhöht, Kündigungen vermieden und 45.000 Fahrten im ÖPNV gehalten. Die beiden Effekte könnten eine CO2-Minderung von 27 Tonnen ergeben. Mit ca. 330.000 € Investitionen werden durch 9 neue Fahrgastinformationsstelen entlang der Linie 1 ca. 600.000 Fahrgäste pro Jahr mit besserer Fahrgastinformation versorgt und die Nutzung des ÖPNV erleichtert. Die Maßnahmen 31 bis 34 erzielen ihre Wirkung auf den Fahrgast zeitlich versetzt. Im ersten vollen Betriebsjahr werden 30%, im zweiten 60%, im dritten 100% erzielt.

(noch Teilprojekt-Nr. 3)	<p>d. Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Teilprojekten Zwischen den Maßnahmen des Teilprojektes 3 bestehen diverse Wechselwirkungen. Die Wirkungen aller 4 Maßnahmen verstärken sich. Es besteht ebenfalls eine sich gegenseitig verstärkende Wirkung zum Teilprojekt 1 durch das verbesserte Taktangebot und den On Demand Service.</p> <p>e. Beitrag der Maßnahmen zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im ÖPNV“ Zur Roadmap 1.0: Im vorangegangenen BMVI-Fördervorhaben „MobilitätsHub“ in Projektpartnerschaft des MDV wurden u.a. Maßnahmen zu eTicketing und Multimodalität erforscht. Im Ergebnis konnten u.a. technische Grundlagen für ein inter- und multimodales Routing auf dem bestehenden Auskunftssystem erarbeitet werden. Preis- und Tarifauskunft mit MDV-Verkehren, Bike Sharing und Car Sharing wurden dabei berücksichtigt.</p> <p>Zur Roadmap 2.0: Die Maßnahmen des Teilprojekts tragen zur Integration neuer Mobilitätsformen im ÖPNV bei und verfolgen einen gesamtheitlichen Mobilitätsansatz (Multimodaler Tarif, sowie Auskunft/Routing und Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote über eine Plattform).</p>
--------------------------	--

2.3.3. Tragfähigkeit der Teilprojekte

Bitte stellen Sie die kurz-, mittel- und langfristige finanzielle Tragfähigkeit der zur Förderung vorgestellten Maßnahmen nach Beendigung der Zuwendung dar und unterlegen diese soweit möglich mit Kennzahlen. Abhängig von den betrachteten zeitlichen Perspektiven reflektieren Sie bitte mögliche Unsicherheiten und Risiken Ihrer Annahmen die Zukunft betreffend.

Teilprojekt-Nr.	Tragfähigkeit der Teilprojekte
1	<p>Die Maßnahmen des Teilprojektes 1 sind nach Ende des Förderzeitraumes wirtschaftlich tragfähig. Zur Fortführung der Maßnahme 11 wird ab dem Jahr 2025 ein erhöhter Betriebskostenzuschuss (970.000 EUR/Jahr) benötigt. Dieser wird durch die Stadt Halle (Saale) über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gedeckt.</p> <p>Zur Fortführung der Maßnahme 12 wird ab dem Jahr 2025 ein erhöhter Betriebskostenzuschuss (95.000 EUR/Jahr) benötigt. Dieser wird durch die Stadt Halle (Saale) über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gedeckt.</p> <p>Zur Fortführung der Maßnahme 13 wird ab dem Jahr 2025 ein erhöhter Betriebskostenzuschuss (283.000 EUR/Jahr) benötigt. Dieser wird durch die Stadt Halle (Saale) über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gedeckt.</p> <p>Nach Ende des Förderzeitraumes können mit Maßnahme 14 zusätzliche Erträge erzielt werden. Im dritten vollen Betriebsjahr betragen diese 130.000 EUR/Jahr. Die Erträge tragen zur Gegenfinanzierung der erhöhten Betriebskostenzuschüsse für die Maßnahmen 11, 12, 13 bei. Die Betriebskostenzuschüsse sind konservativ geschätzt. Durch weitere Attraktivierungsmaßnahmen des ÖPNV können die Zuschussbedarfe mittel- und langfristig sinken. Die Maßnahmen des Teilprojektes werden nach Projektende, d. h. ab 01/2025 langfristig fortgeführt. Die Zuschussbedarfe sind mit der Stadt Halle (Saale) besprochen. Die Bereitschaft zur Übernahme der Kosten wird durch den LOI dokumentiert. Abgesehen von möglichen durch die Corona-Pandemie bedingten mittel- und langfristigen Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage werden sowohl für die Umsetzung als auch für die spätere Fortführung der Maßnahmen des Teilprojektes keine Risiken gesehen.</p>

(noch Teilprojekt-Nr. 1)	
2	<p>Die Maßnahmen des Teilprojekts 2 sind nach dem Ende des Förderzeitraumes wirtschaftlich tragfähig.</p> <p>Die Zuwendungen für die Betriebsführung der Fahrplanverbesserungen werden durch den Saalekreis sichergestellt. Die Kostendeckungsgrade sind konservativ geschätzt. Durch weitere Attraktivierungsmaßnahmen des ÖPNV können die Zuschussbedarfe mittel- und langfristig sinken. Die Abschreibungen und Wartungskosten der neuen Fahrzeuge werden von den Verkehrsunternehmen getragen. Die Bereitschaft zur Übernahme der Kosten wird durch den LOI dokumentiert.</p> <p>Die Maßnahmen zur Planung, Kommunikation und zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement sind nach der Förderperiode abgeschlossen. Weitere Maßnahmen diesbezüglich sind optional und können bei Bedarf auch nach der Förderperiode durch das Verkehrsunternehmen und den Landkreis finanziert werden. Die Zielerreichung im Rahmen dieses Modellprojektes ist davon jedoch unberührt. Für die Maßnahme 23 wurde die Abschreibung der Infrastruktur berücksichtigt. Zudem entstehen Wartungs- und Betriebskosten, die durch die Städte Halle (Saale) und Merseburg finanziert werden. Die Maßnahmen des Teilprojektes 2 werden nach Projektende, d. h. ab 01/2025 langfristig fortgeführt. Die Zuschussbedarfe sind mit dem Saalekreis besprochen. Die Bereitschaft zur Übernahme der Kosten wird durch den LOI dokumentiert.</p>
3	<p>Die Maßnahmen des Teilprojektes 3 sind nach dem Ende des Förderzeitraumes wirtschaftlich tragfähig.</p> <p>Für die Maßnahme 31 erhöht sich der Betriebskostenzuschuss um 240.000 € pro Jahr und wird über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der Stadt Halle (Saale) gedeckt. Für die Maßnahme 32 entsteht nach dem Ende des Förderzeitraumes ein Ausgleichsbedarf von 375.000 € pro Jahr. Die NASA GmbH finanziert 75.000 €, die restlichen 300.000 € werden durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag der Stadt Halle (Saale) bzw. Werbeeinnahmen durch Kooperationspartner gedeckt.</p> <p>Die Zuschussbedarfe sind konservativ geschätzt. Durch weitere Attraktivierungsmaßnahmen des ÖPNV können die Zuschussbedarfe mittel- und langfristig sinken.</p> <p>Die Maßnahmen des Teilprojektes werden nach Projektende, d. h. ab 01/2025 langfristig fortgeführt. Die Zuschussbedarfe sind mit der Stadt Halle (Saale) besprochen. Die Bereitschaft zur Übernahme der Kosten wird durch den LOI dokumentiert.</p> <p>Abgesehen von möglichen durch die Corona-Pandemie bedingten mittel- und langfristigen Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage werden sowohl für die Umsetzung als auch für die spätere Fortführung der Maßnahmen des Teilprojektes keine Risiken gesehen.</p>

(noch Teilprojekt-Nr. 3)	
---------------------------------	--

2.4. Maßnahmen

Bitte benennen Sie die Maßnahmen, ordnen Sie sie Maßnahmenbereich und Teilprojekt zu und geben die geschätzten Ausgaben für diese an.

Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
11	10-Min-Takt		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	1	3.607.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
12	On-Demand-Verkehr		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	1	962.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
13	Star Park Express		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	1	963.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
14	Jobticket und Mobilitätsmanagement		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Entwicklung attraktiver Tarife	1	395.000,00

Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
21	Innovativer Stadtverkehr Merseburg		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	2	2.064.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
22	Taktverknüpfung Stadt-Umland-Verkehr		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	2	3.425.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
23	Anschlussicherung Stadt-Umland-Verkehr		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen	2	2.180.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Wählen Sie ein Element aus.		
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Wählen Sie ein Element aus.		

Hinweis: Sofern Sie 10 oder mehr Maßnahmen zur Förderung vorschlagen, nutzen Sie bitte die **Anlage 2.4 „Weitere Maßnahmen“**, gegebenenfalls mehrfach, und laden diese im Antragsportal mit hoch.

2.5. Adaption, Übertragbarkeit und Nachnutzung

Bitte beschreiben Sie für das skizzierte Modellprojekt:

- inwieweit gegebenenfalls bereits bestehende, andernorts erprobte Lösungen aufgegriffen und adaptiert werden,

- b. worin der Mehrwert und gegebenenfalls der Innovationsgehalt (z.B. technologisch, ökonomisch, sozial, methodisch, institutionell, instrumentell) Ihres Vorhabens besteht,
- c. qualitativ, inwieweit sich das beschriebene Modellprojekt auf andere heterogene und homogene Akteure übertragen lässt und belegen Sie dies wo möglich mit Kennzahlen,
- d. sofern vor Ort vergleichbare geförderte Projekte bereits bestehen, inwieweit diese inhaltlich weiterentwickelt beziehungsweise maßgeblich verbessert wurden.

a. Aufgreifen und Adaptieren bestehender andernorts erprobter Lösungen

Im Bereich On-Demand-Verkehre existieren bundesweit unterschiedliche Ansätze. Schwerpunkt ist die ÖPNV-Einbindung durch einen vollflexiblen On-Demand-Verkehr mit virtuellen Haltestellen und kurzer Wartezeit von max. 15 Minuten. Basierend auf den Erfahrungen u.a. aus Dresden, Berlin, Leipzig wird die Multimodalität im Hallenser ÖPNV aufgebaut durch Mobilitätsstationen, einer Marke für Multimodalität und in der Verknüpfung von Mobilitätspartnern und deren Angeboten. Im MDV wurde die Marke Takt- und PlusBus entwickelt und bereits in verschiedene Stadt- und Regionalverkehrsprojekte im ländlichen Raum umgesetzt. Durch bessere Verknüpfung zum SPNV und Regionalbusverkehr, neue Erschließungen, höhere Haltestellendichte und Taktverkehre konnten Fahrgastzahlen nachhaltig gesteigert werden: beispielsweise im Stadtverkehr Schmölln um 30% sowie über das Regionalverkehrskonzept „Muldenal in Fahrt“ um 21%. Dieser ganzheitliche Ansatz im MDV soll weiter ausgerollt werden. Der e-Tarif-Pilot greift die Luftlinientarife aus Göttingen, aus dem VRR und RNV auf. Verbundweites CiCo/CiBo adaptiert Lösungen u.a. von der HAVAG sowie den Verbänden VMT und VVO. Die ((eTicket-Chipkarte im Bartarif wird bereits in rein städtischem Kontext in Halle (Saale), Leipzig, Münster und Schwäbisch-Hall eingesetzt. Für Halle (Saale) und Leipzig existieren bereits Online-Portale für Abonnenten.

b. Mehrwert und Innovationsgehalt des Vorhabens

Mit dem On-Demand-Verkehr können in Halle (Saale) Innenstadtbereiche und flächige Einfamilienhaussiedlungen feiner erschlossen werden. Die Entwicklung eines integrierten multimodalen Tarifs ist, zusätzlich zu den weiteren Maßnahmen zur Multimodalität, in Deutschland noch immer in den Anfängen. Hervorzuheben ist im TP 2 die geplante Zusammenarbeit mit Unternehmen: Bereits im Planungsprozess werden Institutionen der Wirtschaft, öffentlichen Verwaltungen und der Forschung im Stadtgebiet Merseburg involviert. Durch eine umfassende standortbezogene, personalisierte Mobilitätsberatung werden Anforderungen und Bedürfnisse für die Fahrplangestaltung deutlich. Synergien werden vor der Umsetzung erkannt und genutzt, sowie Multiplikatoren gewonnen. Mit dem eTarif wird auch methodisch im Verbund Neuland betreten: Mit einem schnellen Rollout eines eTarif-Piloten in Halle (Saale) werden direkt Erfahrungswerte gesammelt um darauf aufbauend die verbundweite Ausweitung zu erwirken. Mit der Einführung eines einheitlichen, verbundweiten CiCo/CiBo ergibt sich das Potential – ähnlich wie in der Schweiz – des interoperablen Ticket-Vertriebs in ganz Mitteldeutschland, da bereits in Nachbarverbänden (VVO und VMT) CiCo-Systeme bestehen. Das (((eTicket über Chipkarte, als zeitgemäßes Medium für Fahrgäste, ermöglicht Post Paid Ticketing und Bestpreis-Abrechnungen.

c. Übertragbarkeit des Modellprojektes

Das Modellprojekt ist in seinen Teilen auf andere Regionen adaptierbar. Ergebnisse der Maßnahmen 10 Min-Takt, ‚On-Demand-Verkehr‘, ‚Jobticket‘, ‚Multimodaler Tarif‘, ‚eTarif‘ – durch Kenngrößen wie prozentuale Erlös- oder Fahrtensteigerungen bzw. eingesetzte Mittel und Kosten erhoben – lassen sich in Relation setzen und so in andere regionale Kontexte einbetten. Eine Musterlösung für den ländlichen Raum ließe sich insbesondere für die Verkehrsplanung entwickeln: Anhand der Methodik zum Stadtverkehr Merseburg, Multiplikatoren von Beginn an in die ÖPNV-Planung einzubeziehen, wird Interesse und konkrete Nachfrage für den Umweltverbund erzeugt und darüber hinaus eine stärkere ÖPNV-Nutznießerfinanzierung forciert. Andere Regionen können anhand der Evaluation des Nutzerverhaltens, Auswirkungen von umfassenden, sich wechselseitig verstärkenden Digitalisierungsmaßnahmen zur Einführung von CiCo/CiBo, (((eTicket-Chipkarte und Online-Portal besser abschätzen und in ihren Digitalisierungsstrategien stärker unterstützen. Im Modellprojekt ist berücksichtigt die Wirkung einzelner Maßnahmen als auch der Kombination von Maßnahmen in drei unterschiedlichen Stichproben (Halle-Ost, Paulusviertel, Arbeitnehmer Gewerbegebiet) auf das Mobilitätsverhalten in einer Vier-Wellen-Erhebung zu ermitteln. Hierdurch können wichtige Erkenntnisse für regionale und bundesweite Adaptierbarkeit und Wirkungen von Einzelmaßnahmen aber auch Maßnahmenbündeln gewonnen werden.

d. Weiterentwicklung oder Verbesserung vergleichbarer vor Ort bereits geförderter Projekte
Mit den HAVAG-Projekten „oeVInfo“ und „eTicket“ aus dem „Green City Plan“ der Stadt Halle (Saale) werden im Sofortprogramm „Saubere Luft“ bis 2023 optische Fahrgastinformationsanzeiger gefördert und die ((eTicket-
Chipkarte im Bartarif für Halle (Saale) eingeführt.

2.6. Zusammenarbeit und Teilhabe

Erläutern Sie bitte Art und Umfang der bei der Umsetzung des zur Förderung vorgestellten Modellprojekts vorgesehenen Zusammenarbeit mit und Teilhabe von relevanten Akteuren, die Auswahl der beteiligten Akteure sowie die gewählten Methoden.

Zu vielen durch das Modellprojekt adressierten Maßnahmen hat es bereits im Vorfeld der Skizzenerstellung eine themen- und anlassbezogene Zusammenarbeit gegeben, die im Rahmen der Modellprojektrealisierung verstetigt werden soll.

Durch die HAVAG, den Saalekreis und die Stadt Halle (Saale) erfolgten mit der örtlichen Wirtschaft Abstimmungen zum Thema betriebliches Mobilitätsmanagement (Maßnahme 14).

Mit der NASA GmbH und dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) als Aufgabenträger wurden die Themen Mobilitätsstationen und Bikesharing (Maßnahmen 31, 32) abgestimmt. Durch die HAVAG und die Stadt Halle (Saale) wurden diverse Gespräche mit Mobilitätspartnern geführt (Maßnahme 33). Dazu zählen die teilAuto GmbH und die JETZT mobil GmbH (Carsharing), die TIER Mobility GmbH (E-Scooter) und die nextbike GmbH (Fahrradverleih).

Der HAVAG beauftragte in 2019 eine Marktforschung mit der exeo Strategic Consulting AG zu multimodalen Tarifen (Maßnahme 34). Zudem finden regelmäßig Abstimmungen mit dem Fahrgastbeirat der HAVAG u. a. auch zu den Themen Angebot und Tarif statt.

Für die Maßnahmen 11, 12, 13 und 31 wurden im Vorfeld (2020) Verkehrsgutachten und Studien im Auftrag der HAVAG in Abstimmung mit der Stadt Halle (Saale) durch die PTV Transport Consult GmbH und die Conomic GmbH erstellt.

In 2017 führte die Stadt Halle (Saale) eine Bürgerbeteiligung mit über 6.500 Votings zu Attraktivierungsmaßnahmen im ÖPNV durch. Die Ergebnisse wurden aus Sicht der HAVAG, des Stadtrates und der Stadtverwaltung bewertet. Die Ergebnisse sind im Gesamtkonzept, im Nahverkehrsplan und in der Projektskizze berücksichtigt.

Der MDV hat auf Basis einer eigenen Erhebung eine Potenzialabschätzung zur Nutzung von multimodalen und intermodalen Angeboten erstellt (Maßnahme 33). Darüber hinaus liegen dem MDV die Ergebnisse zahlreicher empirischer Studien zum eTarif (Maßnahme 41) vor.

Mit den Ländern Sachsen – Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) – und Sachsen-Anhalt – Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV) wurden die Möglichkeiten der Kumulierung von Fördermitteln eruiert. Im Ergebnis hat bereits das Land Sachsen-Anhalt über die NASA GmbH seine Bereitschaft erklärt, 10% der zuwendungsfähigen Kosten für die Mobilitätsstationen (Maßnahme 31) aus ihrem Schnittstellenprogramm zu finanzieren.

2.7. Datenmanagement

Bitte erläutern Sie das Ihrem Modellprojekt zugrundeliegende Datenmanagement. Stellen Sie hierfür überblicksartig dar:

- a. wie Sie das angestrebte Datenmanagement in Ihrem Modellprojekt organisieren,
- b. welche Daten (qualitativ, quantitativ) intern im Modellprojekt bzw. extern erhoben bzw. beschafft werden,
- c. wie und durch wen diese Daten anschließend verwendet werden und
- d. wann, in welchem Umfang und ggf. mit welcher Lizenz Sie diese Daten veröffentlichen.

a. Organisation des angestrebten Datenmanagements

MDV und NASA GmbH betreiben seit vielen Jahren eine Datendrehscheibe (DDS) zur unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung. An die DDS sind mittels VDV-Schnittstellen 453/454 die Leitsysteme verschiedener VU angebunden. Von der DDS werden die Fahrplanauskunft (INSA) für Sachsen-Anhalt und den MDV und zahlreiche DFI-Anzeiger mit Daten versorgt. Damit verfügen die projektbeteiligten Akteure über eine leistungsfähige Infrastruktur für das Datenmanagement, die im Modellprojekt für sämtliche automatisiert zu verarbeitenden Datenarten genutzt werden soll.

b. Benennung der im Projekt erhobenen bzw. beschafften Daten

Im Rahmen der im Modellprojekt vorgesehenen Marktforschungen erfolgen Erhebungen zur Wirkungsermittlung verschiedener Angebots- und Vernetzungsbausteine. Soweit fachlich möglich, werden alle Erhebungen in vergleichbarer Form vorbereitet, durchgeführt, ausgewertet und dokumentiert. Auf Basis interner Nutzungsdaten erfolgt die Evaluation der neuen Tarifbausteine. Darüber hinaus werden keine weiteren Daten beschafft. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Modellprojekt entstehen mehr/neue Datensätze der bereits bisher (teil-)automatisiert beim MDV oder den VU erfassten bzw. verarbeiteten Datenarten. Dazu zählen: Standort-, Haltestellen-, Fahrplan- (Soll/Ist), Tarif-, Nutzungs- und Bewegungsdaten.

c. Verwendung dieser Daten

Die im Rahmen der Marktforschung generierten Erhebungsdaten und die im Rahmen der Evaluation entstehenden Analysedaten werden vornehmlich durch HAVAG bzw. MDV zur Wirkungsermittlung und bei Erfordernis zur Nachjustierung der umgesetzten Maßnahmen verwendet. Sämtliche bereits seit Jahren verarbeiteten Datenarten werden maßnahmenbezogen in unterschiedlichen Kombinationen zur Realisierung der Services aus den Maßnahmenbereichen Angebot, Tarif und Vernetzung verwendet. Für die automatisiert verarbeiteten Daten wird die vorhandene leistungsfähige Infrastruktur aus Leitsystemen und deren Vernetzung über die DDS genutzt.

d. Veröffentlichung dieser Daten

Die im Projekt neu erhobenen Daten werden zusammen mit dem Schlussbericht veröffentlicht und stehen allen Anwendern diskriminierungsfrei zur Verfügung. Standortdaten (P+R-Plätze, B+R-Plätze, Haltestellen) und Fahrplandaten (Soll) werden über verschiedene Kanäle als Open Data (Lizenz CC-BY) bereitgestellt, u. a. auf der „Deutschlandweiten OpenData-Plattform im ÖPNV“ (DODP ÖPNV) sowie auf Google Maps (Google GTFS Feeds). Teilweise werden Standort- und Fahrplandaten bereits jetzt über diese Kanäle bereitgestellt. Sofern die technischen Voraussetzungen beim Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) gegeben sind, soll dieser als ergänzender oder alternativer Kanal zur Publikation genutzt werden (Soll-Daten-Schnittstelle NeTEx). Das gilt ebenso für die IDS-konforme Implementierung des MDM und dessen mögliche Integration in den Mobility Data Space. Eine Veröffentlichung der anonymisierten CiCo-Daten wird angestrebt. Dazu soll eine Abstimmung der beteiligten Akteure im MDV erfolgen.

3. Projektmanagement

3.1. Planlaufzeit

Vom

01.10.2021

Bis

31.12.2024

Laufzeit in Monaten

39

Hinweis: Das zu fördernde Vorhaben darf bei Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten.

3.2. Zeitplan

Bitte geben Sie einen Überblick über Ihre vorgesehene Zeit- und Arbeitsplanung. Verdeutlichen Sie hierbei Beginn, Ende sowie drei bis fünf terminierte Meilensteine (= Zwischenergebnisse) je Untermaßnahme sowie deren Zuordnung zur jeweiligen Maßnahmen-Nr. laut Ziff. 2.4 des Skizzenformulars.

Laden Sie hierfür eine tabellarische Maßnahmen-/Zeitplanung als Anlage 3.2. „Zeitplan“ im Antragsportal hoch, entweder unter Verwendung der Musteranlage 3.2. oder als PDF, das auf einem gängigen Text-, Tabellenverarbeitungs- oder Projektmanagementprogramm basieren kann.

Sie haben darüber hinaus im folgenden Textfeld die Möglichkeit, die in der Maßnahmen-/Zeitplanung spezifizierte zeitliche Abfolge bestimmter Meilensteine näher auszuführen, Abhängigkeiten von (Unter-)

Maßnahmen sowie Teilprojekten zu erklären, kritische Meilensteine hervorzuheben oder mögliche Szenarien zu erläutern. Bitte nehmen Sie in Ihren Darstellungen eindeutig Bezug zu Ihrer Anlage.

Der Zeitplan des Modellprojektes ist gegliedert in Teilprojekte (1, 2, 3, 4), Maßnahmen (11-14, 21-23, 31-35, 41-44), Untermaßnahmen (11.x, ..., 44.x) und Meilensteine (M 11.x.y, ..., M 44.x.y). Die Meilensteine sind jeweils einer Untermaßnahme, die Untermaßnahmen jeweils einer Maßnahme und die Maßnahmen jeweils einem Teilprojekt zugeordnet. Die vier Teilprojekte bilden das Gesamtprojekt (vgl. Anlage 3.2 – Zeitplan). Die Leitung (HAVAG, Saalekreis, MDV) ist maßnahmenbezogen angegeben. Nach Erfordernis sind die Untermaßnahmen in Meilensteine mit Erfolgskriterium untergliedert. Da diese meist Arbeitsschritte abschließen, ist im Zeitplan eine Dauer hierfür angegeben. Der jeweils letzte Meilenstein jeder Untermaßnahme schließt diese ab. Für die Teilprojekte wurde eine weitgehend einheitliche Grundgliederung der Maßnahmen (Planung, Umsetzung, Betrieb) realisiert. Der Pilotbetrieb einer Maßnahme beginnt und endet jeweils mit einem Meilenstein. Sofern für den Pilotbetrieb einer Maßnahme eine Dauer von mehr als einem Jahr vorgesehen ist, wurden für die Evaluation Zwischenmeilensteine am Ende der jeweiligen Kalenderjahre eingefügt. Ergänzend zu den Teilprojekten ist das Projektmanagement dargestellt (siehe hierzu 3.4 und 4.3).

Für die Maßnahmen 31, 41, 43 und 44 sind folgende Besonderheiten zu beachten:

31|Mobilitätsstationen:

Die Realisierung der 10 Mobilitätsstationen erfolgt gestaffelt in vier Phasen, die zeitlich um jeweils sechs Monate versetzt beginnen und enden. Für Planung, Umsetzung und Betrieb ist deshalb je Phase ein separater Meilenstein vorgesehen.

41|eTarif im MDV:

Die Leitung ist nach den beiden Untermaßnahmen differenziert (HAVAG, MDV).

43|((eTicket-Chipkarten für Bartarif und Barcodes im MDV sowie

44|Online-Portal Vertragskunden im MDV bei regionalen Verkehrsunternehmen:

Die technische Umsetzung erfordert die Anpassung von Hard- und Softwaresystemen bei bis zu 11 VU und dem MDV. Die Meilensteine gelten je Systemkomponente und VU (im Zeitplan aggregiert dargestellt).

3.3. Verbundpartner/innen und weitere Projektbeteiligte

Nr.	Benennung der Projektbeteiligten	Rolle und Verantwortlichkeiten im Projekt	Bezug zu Maßnahmen
1	Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG)	Verbundpartner, Verbundkoordinator, Leitung Teilprojekte 1 und 3	TP 1: 11, 12, 13, 14 TP 2: 23 TP 3: 31, 32, 33, 34, 35 TP 4: 41, 43
2	Landkreis Saalekreis (SK)	Verbundpartner	TP 2: 21, 22, 23
3	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	Verbundpartner, Leitung Teilprojekte 2 und 4	TP 2: 21 TP 3: 33 TP 4: 41, 42, 43, 44
4	Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH (OBS)	Verbundpartner	TP 1: 13 TP 2: 22, 23 TP 4: 43, 44
5	Personen-nahverkehrs-gesellschaft Merseburg-Querfurt mbH (PNVG)	Verbundpartner	TP 2: 21, 23 TP 4: 43, 44

Hinweis: Sofern es sich um 5 oder mehr Verbundpartner/innen beziehungsweise Projektbeteiligte handelt, nutzen Sie bitte die **Anlage 3.3 „Weitere Verbundpartner/innen und weitere Projektbeteiligte“**, gegebenenfalls mehrfach, und laden diese im Antragsportal mit hoch.

3.4. Berichtswesen und Risikomanagement

Bitte geben Sie einen Überblick über:

- a. die vorgesehene Organisationsstruktur der unter Ziff. 3.3 genannten Beteiligten im Projekt,
- b. darauf aufbauend das projektinterne Berichtswesen und Kommunikationsmanagement,
- c. sowie das vorgesehene Chancen- und Risikomanagement.

a. Organisationsstruktur der Beteiligten nach 3.3

Die fünf Verbundpartner im Modellprojekt sind HAVAG (Konsortialführer, Leitung Teilprojekte (TP) 1 und 3), Saalekreis und MDV (Leitung TP 2 und 4) sowie die VU OBS und PNVG. Die Leitung der 16 Maßnahmen übernehmen HAVAG (11), Saalekreis (2) und MDV (3). Für das Projektmanagement ist deshalb bei diesen drei Beteiligten jeweils eine Personalstelle vorgesehen. Darüber hinaus ist für das Gesamtprojektmanagement eine weitere Personalstelle vorgesehen, die bei der HAVAG angesiedelt ist. Neben HAVAG, OBS und PNVG sind an den Maßnahmen 42-44 mit LVB, OVH, PVG, RL, THÜSAC, ABRM, EB und DGB weitere acht VU beteiligt. Zur Sicherstellung einer effizienten Projektstruktur sind diese acht VU als Unterauftragnehmer des MDV vorgesehen und werden durch ihn koordiniert. Assoziierte Partner im Projekt sind die Stadt Halle (Saale) und die NASA GmbH als Aufgabenträger für den ÖPNV in Halle (Saale) bzw. für den SPNV in Sachsen-Anhalt. Beide unterstützen die Umsetzung jeweils einer Maßnahme (22 bzw. 31). Die NASA GmbH unterstützt die Umsetzung der Maßnahme (31) an ausgewählten Standorten im Umfeld von SPNV Stationen mit Drittmitteln.

Im Projekt werden sechs Rollen unterschieden: Konsortialleitung (KL), Teilprojektleitung (TPL) und Maßnahmenleitung (ML) sowie Verbundpartner (VP), assoziierte Partner (ASP) und Unterauftragnehmer (UAN). Die Beteiligten können mehrere Rollen haben. Im Projekt werden drei Gremien eingerichtet: Projektleitungskreis (PLK), Maßnahmenleitungskreis (MLK) und Maßnahmenarbeitsgruppen (MAG). Der PLK setzt sich zusammen aus KL, den TPL/VP und den ASP. Er tagt quartalsweise und darüber hinaus anlassbezogen. Der MLK setzt sich zusammen aus KL, den TPL, den ML und den ASP. Er tagt monatlich und darüber hinaus zu Projektbeginn, den Meilensteinen und dem Projektabschluss. Die MAG setzen sich zusammen aus dem jeweiligen TPL, den ML und (sofern jeweils maßnahmenrelevant) den VP, ASP und UAN. Sie tagen wöchentlich (Jour Fixe).

b. Projektinternes Berichtswesen und Kommunikationsmanagement

Die KL koordiniert die Arbeiten im Modellprojekt, die Abhängigkeiten zwischen den TP bzw. zwischen Maßnahmen unterschiedlicher TP sowie das interne und externe Berichtswesen und steuert im Falle von gesamtprojektbezogenen Abweichungen, Verzögerungen und Konflikten nach. Die KL ist für Abstimmungen mit dem Projektträger (PT) und der Begleitforschung verantwortlich und repräsentiert die Verbundpartner und das Modellprojekt nach außen. Die KL ist für Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation in PLK und MLK verantwortlich. Die TPL koordinieren die Arbeiten im jeweiligen TP, die Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen im TP sowie das teilprojektbezogene Berichtswesen und steuern im Falle von teilprojektbezogenen Abweichungen, Verzögerungen und Konflikten nach. Die TPL sind für Abstimmungen mit der KL verantwortlich und repräsentieren das TP innerhalb des Modellprojektes. Die TPL sind für Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation in den MAG verantwortlich und unterstützen die KL bei PLK und MLK. Die ML koordinieren die Arbeiten in der jeweiligen Maßnahme, die Abhängigkeiten zwischen den Beteiligten sowie das maßnahmenbezogene Berichtswesen und steuern bei maßnahmenbezogenen Abweichungen, Verzögerungen und Konflikten nach. Die ML sind für Abstimmungen mit der TPL verantwortlich und repräsentieren die Maßnahme innerhalb des TP. Die ML unterstützen den jeweiligen TPL bei den MAG. Der PLK ist das Entscheidungsgremium des Verbundprojektes. Er bereitet Verträge vor und überwacht den Projektfortschritt, die Einhaltung der Meilensteine, die Qualität der Projektergebnisse und die Einhaltung der Projektkosten. Der PLK trifft Entscheidungen bei Ereignissen mit Einfluss auf Ziele und Ergebnisse des Modellprojektes, zu Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie zur Konfliktlösung. Zu Treffen des PLK wird der PT eingeladen. Der MLK koordiniert die monatlichen Statusberichte aller TP und berichtet an den PLK. Die Berichte dokumentieren den Projektfortschritt auf Ebene der TP und Maßnahmen durch Aggregation der Zuarbeiten aus den MAG. Dabei werden ein prozentualer Arbeitsfortschritt und ein dreistufiger Status ermittelt.

Die MAG koordinieren die monatlichen Statusberichte aller Maßnahmen eines TP und berichten an den MLK. Die Berichte dokumentieren den Projektfortschritt auf Ebene der Maßnahmen und Untermaßnahmen mit Referenz auf die Meilensteine. Bezogen auf das jeweilige Erfolgskriterium und den Termin des zugehörigen Meilensteins werden ein prozentualer Arbeitsfortschritt und ein dreistufiger Status erfasst. Für die Kommunikation im Modellprojekt mit Audio- und Videokonferenzen wird eine Plattform basierend auf einer etablierten Softwarelösung mit Mailinglisten für Modellprojekt, TP und Gremien und einem cloudbasierten Dateiaustausch, korrespondierend zur Struktur des Modellprojektes eingerichtet. Mit Projektstart wird zu diesen Aspekten ein Projekthandbuch erstellt und durch den PLK beschlossen. Für das Modellprojekt wurde eine außenwirksame Wort-Bild-Marke erstellt. Über eine Projektwebseite wird regelmäßig über den Projektfortschritt berichtet.

c. Vorgesehenes Chancen- und Risikomanagement

Bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen des Vorhabens bestehen Projektrisiken. TP 1: Bei Unfällen ändert sich der Fahrzeugbestand kurzfristig, so dass die vorgesehenen Angebotsverbesserungen beim 10-Min-Takt und Star Park Express nicht aus dem Reservebestand gefahren werden können. Beim On-Demand-Verkehr sind die Risiken minimiert, da auf eine bestehende technische Lösung aufgesetzt wird. TP 2: Es besteht ein Bauplanungs- und Baudurchführungsrisiko, womit bauliche Anpassungen an den Verknüpfungspunkten nicht fristgerecht fertig gestellt werden könnten. TP 3: Es wurden exemplarisch zwei Mobilitätsstationen vorgeplant, die sich kalkulatorisch ggf. nicht 1:1 auf alle 10 vorgesehenen Stationen übertragen lassen. Durch notwendige Abstimmungen mit der Stadt Halle (Saale) könnten vorgesehene Bauflächen nicht rechtzeitig bereitstehen. Der notwendige Vorlauf zum Abschluss der Kooperationsverträge mit den Mobilitätsdienstleistern ist zeitlich schwer einzuschätzen. TP 4: Das eTarif-Konzept ist verbundweit mit zahlreichen Akteuren abzustimmen und viele Systeme miteinander zu verknüpfen. Dabei können, bei begrenzter Steuerungsmöglichkeit durch den AG, Verzögerungen in der technischen Umsetzung bei UAN auftreten.

Bei der Entwicklung der Projektstruktur wurden technische und organisatorische Projektrisiken minimiert. Maßgebliche Faktoren sind hierbei z. B. die Anzahl der verknüpften technischen Systeme und deren Abhängigkeiten untereinander oder die Anzahl der je TP, Maßnahme und Untermaßnahme beteiligten Akteure. Das Modellprojekt ist so strukturiert, dass es keine technischen Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen unterschiedlicher TP gibt. Auch innerhalb der TP 1, 2 und 4 gibt es diese nicht. Lediglich im TP 3 sind die Maßnahmen 31-34 technisch voneinander abhängig (32 erfordert 31 und 33; 34 erfordert 33). Allerdings erfolgt die technische Realisierung hier allein durch die HAVAG.

Wie beschrieben, findet je MAG ein wöchentlicher Jour Fixe statt. Hier erfolgt ein Austausch zu aktuell relevanten Arbeitsschritten. Probleme mit Bezug auf die Erreichung der Projektziele werden identifiziert, die Vorgehensweise zur Lösung der Probleme abgestimmt, mit den monatlichen Statusberichten beim MLK dokumentiert und bei Erfordernis dem PLK zur Abstimmung vorgelegt. Der Status wird dabei Bottom-up von den Meilensteinen, über die Untermaßnahmen und die Maßnahmen bis zum TP geführt, so dass zu jeder Zeit und auf allen Ebenen eine Identifikation von Risiken und die Quantifizierung von deren Auswirkungen möglich sind. Die Vorgehensweise umfasst die Strukturanalyse, die Maßnahmen- und Untermaßnahmenauswahl, die Fehleranalyse und die kennzahlbasierte Risikobewertung. In den Statusberichten werden Chancen und Risiken zusammen mit den zu ergreifenden Maßnahmen der Projektsteuerung, der Terminierung und der Festlegung der Verantwortlichkeit dokumentiert. In Verbindung mit den kurzen Monitoring-Zyklen werden damit eine frühzeitige Risikoerkennung und die gezielte Einleitung von Gegenmaßnahmen sichergestellt.

4. Finanzplan/Vorkalkulation

4.1. Gesamt-Finanzierungsplan

Bitte beachten Sie die Förderhöchstsumme von 30 Mio. € sowie die spezifischen Förderhöchstsummen in den jeweiligen Maßnahmenbereichen pro Skizzeneinreicher:

- Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität“ 10 Mio. €,
- Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ 15 Mio. €,

- Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen“ 15 Mio. €,
- weitere Maßnahmen, die auf eine nachweisbare Stärkung des ÖPNV abzielen und damit zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beitragen, 5 Mio. €.

Geschätzte Gesamtausgaben (€)	24.664.000,00
Geschätzte Eigenmittel (€)	5.038.000,00
Geschätzte Mittel Dritter/ Einnahmen (€)	100.000,00
Geschätzte Zuwendung/ Gesamtfördersumme (€)	20.547.000,00
Geschätzte Förderquote (in %)	80
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität“ (€)	10.000.000,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ (€)	1.173.000,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen“ (€)	13.491.000,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Weitere Maßnahmen“ (€)	0,00

4.2. Jahresfinanzierungspläne

	2021	2022	2023	2024	2025
Geschätzte Gesamtausgaben (€)	90.000,00	7.573.000,00	10.587.000,00	6.414.000,00	
Geschätzte Eigenmittel (€)	18.000,00	1.495.000,00	2.078.000,00	1.447.000,00	
Geschätzte Mittel Dritter/Einnahmen (€)	0,00	20.000,00	40.000,00	40.000,00	
Geschätzte Zuwendung/ Gesamtfördersumme (€)	72.000,00	6.058.000,00	8.469.000,00	5.948.000,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots und Betriebsqualität“ (€)	0,00	2.768.000,00	4.260.000,00	2.972.000,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ (€)	0,00	359.000,00	501.000,00	313.000,00	

Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunftssystemen und Betriebssystemen“ (€)	90.000,00	4.446.000,00	5.826.000,00	3.129.000,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Weitere Maßnahmen“ (€)	0,00	0,00	0,00	0,00	

Hinweis: Soweit für ein Jahr keine Mittel geplant sind, befüllen Sie die entsprechende Zelle bitte mit „0“.

4.3. Ausgaben und Mittel

Bitte erläutern Sie die Grundlagen der geschätzten Ausgaben, Eigenmittel, Einnahmen und Mittel Dritter.

Durch die federführenden Verbundpartner wurden im Vorfeld zahlreiche Maßnahmen konzipiert, in Form von Maßnahmensteckbriefen dokumentiert und detailliert kalkuliert. Im Rahmen der Skizzenerstellung wurde das Zahlenwerk aktualisiert bzw. vervollständigt. Anschließend wurden die Kosten je Maßnahme, Verbundpartner und Kalenderjahr aggregiert (16 Maßnahmen, 5 Verbundpartner, 4 Kalenderjahre). Zusätzlich zu den maßnahmenspezifischen Kosten wurde bei den Verbundpartnern HAVAG, Saalekreis und MDV eine Personalstelle für das interne Projektmanagement sowie beim Konsortialführer HAVAG eine weitere Personalstelle für das Gesamtprojektmanagement kalkuliert. Diese Kosten wurden auf die jeweils relevanten Maßnahmen des betreffenden Verbundpartners bzw. des Gesamtprojektes umgelegt. Die auf das Projektmanagement entfallenden Kosten belaufen sich auf etwa 3,4% der Gesamtkosten. Sie sind mit diesem Anteil in den Maßnahmenkosten enthalten. Als Eigenmittel sind einheitlich für alle Verbundpartner und Maßnahmen 20% der förderfähigen Gesamtkosten angesetzt. Die Bereitschaft zur Finanzierung der Eigenmittel wird durch den LOI dokumentiert. Nach derzeitigem Sachstand ist innerhalb der Laufzeit des Projektes nicht mit Einnahmen zu rechnen, die direkt einer oder mehreren Maßnahmen des Modellprojektes zugeordnet werden können. Die NASA GmbH hat als assoziierter Partner ihre Bereitschaft erklärt, 10% der zuwendungsfähigen Kosten für die Maßnahme 31|Mobilitätsstationen an ausgewählten Standorten im Umfeld von SPNV-Stationen aus ihrem Schnittstellenprogramm zu finanzieren. Damit werden die Eigenmittel der HAVAG für diese Stationen von 20% auf 10% reduziert. Zur Sicherstellung einer effizienten Projektstruktur sind die Kosten der VU in den Maßnahmen 42 (1 VU), 43 (11 VU) und 44 (7 VU) beim MDV kalkuliert. Im Antrag werden die Förderhöchstgrenzen ausgeschöpft. Als Anlage ist ein Blankoformular mit den tatsächlich geschätzten Ausgaben in 4.1 und 4.2 beigelegt (STADTLand+_2021-03-26_00 Skizzenformular 4.1 und 4.2 Original.pdf).

5. Sonstige Anmerkungen

Sollten Sie weitere für den Auswahlprozess relevante Anmerkungen und Hinweise haben, die Sie in den bisherigen Feldern und zugehörigen Anlagen nicht darstellen konnten, teilen Sie diese bitte an dieser Stelle kurz mit.

Der Projektskizze liegen folgende Anlagen bei:

- STADTLand+_2021-03-26_00 Skizzenformular 4.1 und 4.2 Original (Blankoformular mit den tatsächlich geschätzten Ausgaben)
- Anlage 2.3.A – Weitere Teilprojekte (Teilprojekt 4)
- Anlage 2.3.B – Wirkungslogik der Teilprojekte (Wirkungsketten für Teilprojekte 1-4)
- Anlage 2.4 – Weitere Maßnahmen (Maßnahmen 31-35 und 41-44)
- Anlage 3.2 – Zeitplan
- Anlage 3.3 (4x) – Weitere Verbundpartner/innen und Projektbeteiligte (Nr. 6-8, 9-11, 12-14, 15)
- Kontrollformular zur Skizze (unterzeichnet)
- Lol (Absichtserklärung) der Verbundpartner und der assoziierten Partner

6. Datenschutz

- Bitte **bestätigen** Sie, dass soweit im Rahmen der Skizzeneinreichung personenbezogene Daten von Beschäftigten des Einreichenden oder sonstigen natürlichen Personen enthalten sind, diese dem folgenden Datenschutzhinweisen entsprechend informiert und deren Einverständnis eingeholt wurde.

Mit Einreichung Ihrer Skizze für die Förderung Ihres ÖPNV-Modellprojekts haben Sie uns zahlreiche Informationen übermittelt, insbesondere auch die Kontaktdaten Ihrer Ansprechpartner*in und/oder einer von Ihnen bevollmächtigten Person. Diese Informationen bzw. Daten sind zur Bearbeitung Ihrer Interessenbekundung im erhobenen Umfang erforderlich und werden von uns ausschließlich zu diesem Zweck und zur Erstellung anonymisierter Statistiken verarbeitet. Rechtsgrundlage ist Artikel 6 Absatz 1 Bst. e) DSGVO i. V. m. § 3 Bundesdatenschutzgesetz und der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021.

Ihre Daten werden von uns als Projektträger ggfs. an andere Stellen weitergegeben, soweit dies zum Zwecke der Bearbeitung Ihrer Interessenbekundung einschließlich Rechnungsprüfung erforderlich ist; insbesondere erklären Sie sich damit einverstanden, dass die Skizze im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit gegebenenfalls auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern, wie der PD - Berater der öffentlichen Hand GmbH, vorgelegt wird. Ihre Daten werden gelöscht, sobald die maßgeblichen Aufbewahrungsfristen abgelaufen sind (hier: 5 Jahre nach Abschluss des Auswahl- bzw. Zuwendungsverfahrens). Sie können die Einwilligung für die Zukunft gegenüber der verantwortlichen Stelle widerrufen.

Ihre Datenschutzrechte finden Sie in den Artikel 15 ff. EU-Datenschutz-Grundverordnung. Danach haben Sie als Ansprechpartner*in insbesondere das Recht auf Auskunft über Ihre Daten sowie ggf. auf deren Berichtigung bzw. auf Einschränkung ihrer Verarbeitung und auf fristgerechte Löschung. Die datenschutzrechtlich verantwortliche Stelle im BAG ist das Team ÖPNV (Telefon: 0221/5776-5999, Fax: 0221/5776-1777, E-Mail: OPNV-Modellprojekte@bag.bund.de). Den behördlichen Datenschutzbeauftragten erreichen Sie unter datenschutz@bag.bund.de. Zuständige Aufsichtsbehörde für das BAG ist der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI), Graurheindorfer Straße 153, 53117 Bonn, Telefon + 49 (0)228 / 99 77 99 - 0, Telefax + 49 (0)228 / 99 77 99 - 550, www.bfdi.de.

7. Anlagen

Es ist erforderlich, dass Sie einen Zeitplan hochladen, entweder unter Verwendung der Musteranlage oder als PDF:

- **Anlage zu 3.2 „Zeitplan“**

Sowie, soweit benötigt, die unter <http://antrag-gbbmvi.bund.de/> bereitgestellten Anlagen:

- **Anlage zu 2.3.A „Weitere Teilprojekte“**
- **Anlage zu 2.4 „Weitere Maßnahmen“**
- **Anlage zu 3.3 „Weitere Verbundpartner/innen und Beteiligte“**

Sowie gegebenenfalls zusätzlich:

- **Anlage zu 2.3.B „Wirkungslogik der Teilprojekte“**

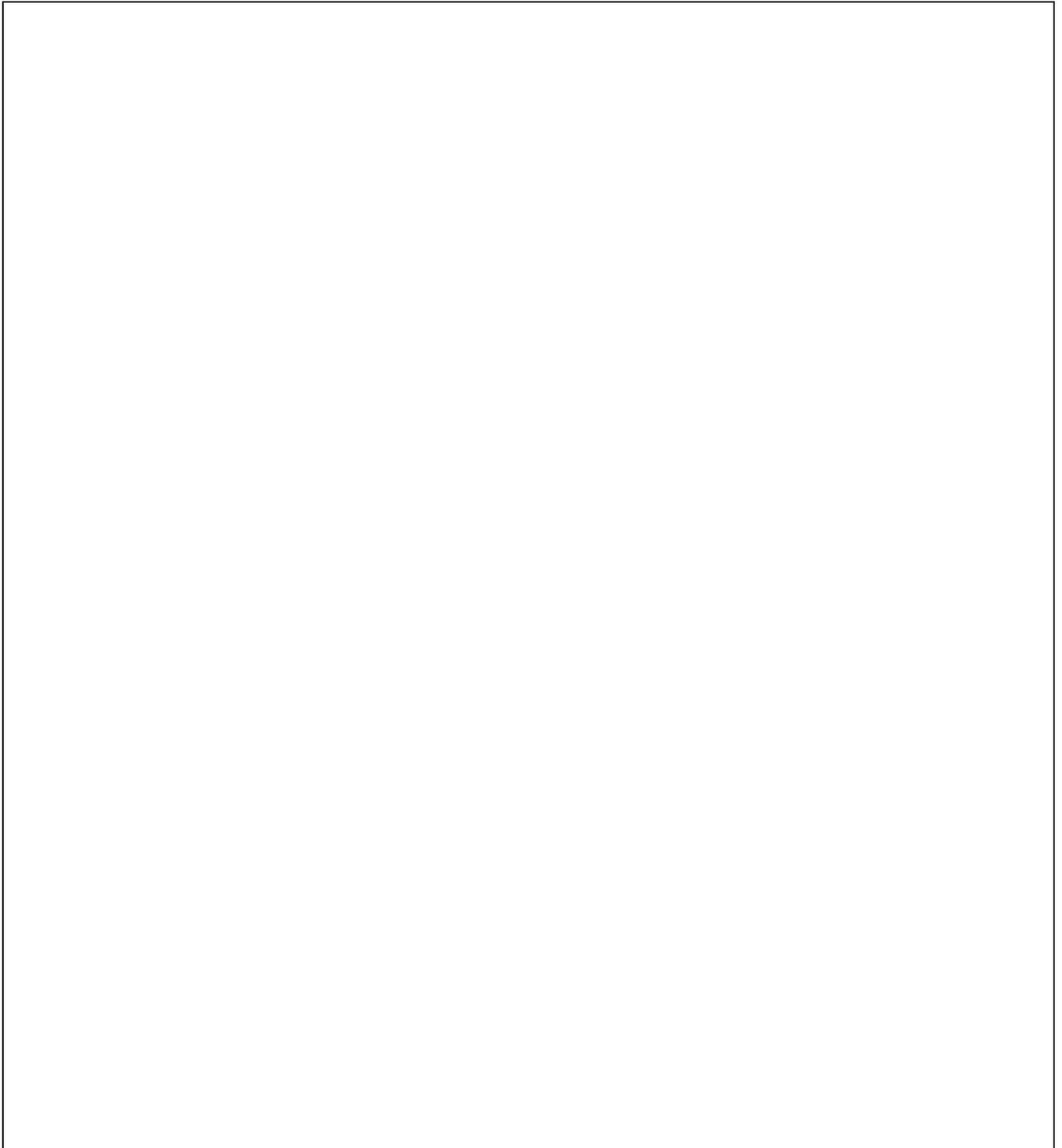
Hinweis: Nur wenn alle erforderlichen Anlagen als Ergänzung zu diesem Formular über das eService-Portal erfolgreich hochgeladen wurden, ist Ihre Skizze wirksam eingereicht.

8. Unterschrift

Die Unterschrift für diese Skizzeneinreichung ist auf dem Kontrollformular zu leisten, das im eService-Portal unter <http://antrag-gbbmvi.bund.de/> zum Download zur Verfügung steht.

Das unterschriebene Kontrollformular ist als Anlage mit der Skizzeneinreichung über das eService-Portal an das Bundesamt für Güterverkehr zu übermitteln.

Hinweis: Nur mit Unterschrift auf dem Kontrollformular ist Ihre Skizze wirksam eingereicht.



4. Finanzplan/Vorkalkulation

4.1. Gesamt-Finanzierungsplan

Bitte beachten Sie die Förderhöchstsumme von 30 Mio. € sowie die spezifischen Förderhöchstsummen in den jeweiligen Maßnahmenbereichen pro Skizzeneinreicher:

- Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität“ 10 Mio. €,
- Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ 15 Mio. €,

- Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen“ 15 Mio. €,
- weitere Maßnahmen, die auf eine nachweisbare Stärkung des ÖPNV abzielen und damit zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beitragen, 5 Mio. €.

Geschätzte Gesamtausgaben (€)	25.685.000,00
Geschätzte Eigenmittel (€)	5.038.000,00
Geschätzte Mittel Dritter/ Einnahmen (€)	100.000,00
Geschätzte Zuwendung/ Gesamtfördersumme (€)	20.547.000,00
Geschätzte Förderquote (in %)	80
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität“ (€)	11.021.000,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ (€)	1.173.000,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen“ (€)	13.491.000,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Weitere Maßnahmen“ (€)	0,00

4.2. Jahresfinanzierungspläne

	2021	2022	2023	2024	2025
Geschätzte Gesamtausgaben (€)	90.000,00	7.573.000,00	10.587.000,00	7.435.000,00	
Geschätzte Eigenmittel (€)	18.000,00	1.495.000,00	2.078.000,00	1.447.000,00	
Geschätzte Mittel Dritter/Einnahmen (€)	0,00	20.000,00	40.000,00	40.000,00	
Geschätzte Zuwendung/ Gesamtfördersumme (€)	72.000,00	6.058.000,00	8.469.000,00	5.948.000,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots und Betriebsqualität“ (€)	0,00	2.768.000,00	4.260.000,00	3.993.000,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ (€)	0,00	359.000,00	501.000,00	313.000,00	

Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunftssystemen“ (€)	90.000,00	4.446.000,00	5.826.000,00	3.129.000,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Weitere Maßnahmen“ (€)	0,00	0,00	0,00	0,00	

Hinweis: Soweit für ein Jahr keine Mittel geplant sind, befüllen Sie die entsprechende Zelle bitte mit „0“.

4.3. Ausgaben und Mittel

Bitte erläutern Sie die Grundlagen der geschätzten Ausgaben, Eigenmittel, Einnahmen und Mittel Dritter.

5. Sonstige Anmerkungen

Sollten Sie weitere für den Auswahlprozess relevante Anmerkungen und Hinweise haben, die Sie in den bisherigen Feldern und zugehörigen Anlagen nicht darstellen konnten, teilen Sie diese bitte an dieser Stelle kurz mit.

Anlage 2.3.A (Bei Mehrfachnutzung des Anlagenmusters 2.3.A bitte Nummerieren)

„Weitere Teilprojekte“

zur Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

- Förderaufruf 2021 -

Teilprojekt(e) **bis**

(bitte geben Sie die Nummern der Teilprojekte an)

Zu Ziff. 2.3 – Teilprojekte

Teilprojekt-Nr.	Namen der Teilprojekte
4	Plus - eTarif und digitaler Vertrieb im MDV

Zu Ziff. 2.3.1 – Beschreibung der Teilprojekte

Bitte beschreiben Sie die zur Förderung vorgeschlagenen Teilprojekte inklusive enthaltener Maßnahmen und erläutern den Zusammenhang der Maßnahmen untereinander. Gehen Sie dabei bitte insbesondere auf die von Ihnen zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen ein (siehe Ziff. 4.4) und geben Sie stichpunktartig einen Überblick über die enthaltenen Untermaßnahmen.

Teilprojekt-Nr.	Beschreibung der Teilprojekte
4	<p>Der MDV strebt mit all seinen VU an, den digitalen Vertrieb mittelfristig von derzeit 10% auf 80-90% bis spätestens im Jahr 2030 zu steigern. Geplant sind vier Maßnahmen zur Vernetzung von Auskunfts- und Betriebssystemen, ergänzt um eine attraktive Tarifkomponente zum eTarif.</p> <p>Maßnahme 41 eTarif im MDV Die HAVAG plant in einer ersten Stufe für Halle (Saale) die Pilotierung eines eTarifs. Mit der Ende 2019 in der Tarifzone 210 (Stadt Halle) eingeführten Check-In/Check-Out (CICO)-App FAIRTIQ wurden 12/2019-02/2021 ca. 173.000 Reisen zum aktuellen Flächen-Zonen-Tarif verbucht. Mit Hilfe der aus den o. g. Piloten gewonnen Daten wird ein elektronischer Luftlinien-tarif kalkuliert, über die App FAIRTIQ eingeführt und in der Tarifzone 210 getestet. Zusätzlich soll ein Tagesbestpreis realisiert werden. Begleitet wird der eTarif-Pilot durch eine Evaluation bei Usern hinsichtlich Zufriedenheit und Verhaltensänderungen (Vergleich zu Flächen-Zonen-Tarif sowie</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. vorherige Seite)</p>	<p>Mehrnutzungsquote, veränderte Streckenwahl, veränderte Vertriebskanalnutzung etc.). In einer zweiten Stufe fließen aus den Erhebungen gewonnene Erkenntnisse sowie weitere empirische Untersuchungen in ein verbundweites eTarif-Konzept ein, um vor Projektende eine Entscheidung über Fortführung sowie Ausdehnung eines entfernungsabhängigen digitalen Tarifs im gesamten MDV treffen und ggfs. umsetzen zu können. Untermaßnahmen: 41.1 eTarif-Pilot in Halle (Saale); 41.2 MDV-weites eTarif-Konzept.</p> <p>Maßnahme 42 Smartphone-basiertes CiCo/CiBo im MDV Der MDV möchte ein einheitliches Post Trip Smartphone Ticketing per CiCo- bzw. Check-In/Be-Out (CiBo)-System verbundweit in Einsatz bringen. Die Pilotierung der CiCo-App FAIRTIQ ab 12/2019 in der Tarifzone 210 hat Potentiale gehoben (30% Mehrfahrten), welche nun im gesamten MDV-Gebiet ausgeschöpft werden sollen. Zuerst werden verbundweite Anforderungen an Post Trip Smartphone Ticketing erarbeitet. Im Anschluss erfolgt die Festlegung im MDV zur Integration in die vorhandenen Auskunfts- und Ticketing-Apps und/oder zum Release einer eigenständigen CiCo/CiBo-App. Die Markteinführung wird durch Marketingaktivitäten und kontinuierlicher Evaluation begleitet. Der MDV plant während der Förderlaufzeit das verbundweite CiCo/CiBo-System in den Regelbetrieb zu überführen. Untermaßnahmen: 42.1 Planung: Konzeption smartphone-basiertes CiCo/CiBo im MDV; 42.2 Umsetzung: Beschaffung techn. System für smartphone-basiertes CiCo/CiBo; 42.3 Betrieb: Inbetriebnahme u. Vermarktung smartphone-basiertes CiCo/CiBo.</p> <p>Maßnahme 43 ((eTicket-Chipkarten für Bartarif und Barcodes im MDV Der MDV plant verbundweit Bartarife und Zeitkarten auf (((eTicket-Chipkarte umzustellen. Somit sollen neben den bereits bestehenden (((eTicket-Abonnements nicht nur Stammkunden, sondern stärker die Zielgruppe der Gelegenheitskunden im digitalen Vertrieb fokussiert werden. Technische Umsetzungen für Ticketausgabe und -kontrolle (nach VDV-Kernapplikation) erfolgen für Vertriebshintergrundsysteme und Vertriebstechnik bei regionalen VU, EVU und beim MDV. Unterstützt wird die Einführung von (((eTicket-Chipkarten durch ein verbundweites Marketing. Darüber hinaus – ebenso zur Vorbereitung des eTarif-Vertriebs – bedarf es auch Erweiterungen des Handy-Ticketing in Hintergrundsystemen für Barcodes (VDV mobile+, UIC 918/9). Untermaßnahmen: 43.1 Planung und Vergabe; 43.2 Umsetzung: Erweiterung Vertriebssysteme und Vertriebstechnik für eTicketing; 43.3 Betrieb: Einführung von (((eTicket-Chipkarten für Bartarif im MDV.</p> <p>Maßnahme 44 Online-Portal Vertragskunden bei regionalen Verkehrsunternehmen im MDV Parallel dazu plant der MDV digitale Bestell- und Verwaltungsmöglichkeiten von (((eTickets für Kunden der regionalen VU zu schaffen. Damit wird der digitale Vertrieb im Bar- wie auch im Abonnementtarif ausgebaut und stark für ÖPNV-Kunden vereinfacht. Um ein Kundenportal, wie bereits für städtische VU vorhanden, auf den Webseiten der regionalen VU anbieten zu können, sollen im ersten Schritt die jeweiligen Hintergrundvertriebssysteme um Funktionalitäten erweitert werden. Kunden können dann Chipkarten beantragen, dazugehörige Bezahlberechtigungen nach VDV-KA (ermöglicht bargeld- sowie kontaktlose Zahlung an Vertriebsterminals im MDV) einstellen, sowie im weiteren Abo-Verträge abschließen/ändern/unterbrechen/kündigen und Ersatzkarten bei Verlust erhalten. Untermaßnahmen: 44.1 Planung und Vergabe für Online-Portal Vertragskunden; 44.2 Umsetzung: Anpassung Vertriebssysteme bei VU; 44.3 Betrieb Online-Portal Vertragskunden bei regionalen VU.</p>

**(noch
Teilpro-
jekt-Nr.
vorherige
Seite)**

(noch Teilpro- jekt-Nr. vorherige Seite)	

(noch Teilprojekt-Nr. vorherige Seite)	
--	--

Zu Ziff. 2.3.2 Voraussichtliche Wirkung der Teilprojekte

Bitte beschreiben Sie hinsichtlich des jeweiligen Teilprojekts unter besonderer Berücksichtigung der zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen:

- a. die Ausgangslage und Problemstellung,
- b. die angestrebten Wirkungen und Ziele,
- c. die zugrundeliegende Wirkungskette,
- d. die möglichen Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Teilprojekten,
- e. sofern Sie in diesem Teilprojekt Maßnahmen aus dem Bereich „Vernetzung von Auskunft- und Vertriebssystemen“ zur Förderung vorgestellt haben, welchen Beitrag diese Maßnahme(n) zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ leistet/n.

Teilprojekt-Nr.	Voraussichtliche Wirkung der Teilprojekte
4	<p>a. Ausgangslage und Problemstellung</p> <p>Die Tarif- und Vertriebsstrategie im MDV sieht Digitalisierung als einen wichtigen Faktor bei der Veränderung von Mobilitätsverhalten. In Folge ist das Portfolio auf digitale Ticketmedien und verschiedene kundenorientierte digitale Vertriebskanäle auszubauen. Gerade in der bestehenden Corona-Pandemie zeigen sich gesteigerte Kundenbedürfnisse nach bargeldlosen Zahlungen und kontaktlosen Vertriebsmöglichkeiten. Hier zeigt sich, dass der begonnene Weg der Digitalisierung weiter konsequent bestritten werden muss. In 2019 wurden von 250 Mio. € Umsatz rund 62% im Abo-Tarif und 38% im Bar- und Zeitkartentarif verbucht. Der Anteil digitaler Vertriebswege im Bar- und Zeitkartentarif betrug 5%, welcher sich 2020 auf 10,7% steigerte. Im weiteren Vertriebskanalmix wurden im „normalen“ Umsatzjahr 2019 rund 54% der Tickets über mobile und stationäre Automaten, 25% über Verkaufsstellen und 15% über Fahrer/Zugbegleiter verkauft. Im Mischverbund MDV betreiben alle VU ihre eigenen Vertriebskanäle mit den verschiedensten Herstellern. Im Abo-Tarif besteht für den Großteil der Kunden (96%) die Möglichkeit ihr Abonnement digital abzuschließen und zu verwalten, bei allen regionalen VU kann dies nur Vorort in Betriebs- und Verkaufsstellen erfolgen. Der Vertrieb ist kostenintensiv und störanfällig (Bargeld, Papierhandling, Fälschungen) und zudem für die Menschen in den Landkreisen mit langen Wegen verbunden. Veränderungen des Tarifes sowie der Vertriebstechnik benötigen einen hohen Abstimmungsbedarf und Aufwand im MDV. Der MDV-Tarif ist mit einer hohen Anzahl an Tarifzonen, einem großen Tarifportfolio sowie Sonderregelungen zu Kurzstrecken und Grenzzonen sehr komplex. Durch diese hohe Komplexität bestehen für Fahrgäste vielfältige Nutzungshemmnisse: notwendige Kenntnisse zur Tarif- und Tarifzonenwahl, Unsicherheit über Verfügbarkeiten von bestimmten Vertriebstechniken und Restriktionen von Zahlungsarten und unterschiedliche Ticketmedien (Papier, Chipkarte, Handyticket).</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. vorherige Seite)</p>	<p>b. Angestrebte Wirkungen und Ziele Durch die Maßnahmen im MDV zur vollständigen Einführung von ((eTicket-Chipkarten im Bartarif, VDV-Barcode mobile + sowie Barcode UIC 918/9, einem einheitlichen CiCo/CiBo-System und mit dem Start eines eTarifs wird mittelfristig angestrebt 80-90% des Bartarifes als digitalen Vertrieb zu führen. Dies führt zu Kosteneinsparungen und dem Abbau von Nutzungshemmnissen der Fahrgäste. Insbesondere wird die Verfügbarkeit der Vertriebstechnik erhöht, indem störanfällige Komponenten vermieden, der Fahrgast um Tarifenkenntnisse entlastet und komfortable, gängige Bezahlverfahren angeboten werden. Mit den Maßnahmen werden die notwendigen Voraussetzungen geschaffen um aktiv Aktionen (Rabatte ab der x-ten Fahrt, Kunden werben Kunden, Preisdifferenzierung abhängig von Uhrzeit und Auslastung) zur Kundenbindung und -gewinnung durchführen zu können. Durch die Maßnahme ‚Online Portal für Vertragskunden‘ wird für alle ÖPNV-Kunden die Möglichkeit bestehen, komfortabel ihr Abonnement sowie ((eTicket-Chipkarten digital zu bestellen, abzuschließen und zu verwalten. Mit der Einführung des Luftlinientarifes in der Tarifzone 210 wird ein echtes digitales Tarifangebot zur Unterstützung der Nutzung des digitalen Vertriebs geschaffen, welches die Tarifgerechtigkeit für kurze Strecken, bei Baumaßnahmen und Umleitungen erhöht. Mit dem verbundweiten Konzept sollen Nutzungshemmnisse (Tarifenkenntnis, Verfügbarkeit von Vertriebstechnik, Verfügbarkeit von Bezahlmethoden) abgebaut werden und eine Bestpreisgarantie für ÖPNV-Dienstleistungen die Nutzung des ÖPNV steigern.</p> <p>c. Zugrunde liegende Wirkungskette Mit den geplanten notwendigen Kundenbefragungen, neuen Personalen und technischen Investitionen in diesem Teilprojekt werden Maßnahmen möglich, die zum einen die Weiterentwicklung des digitalen Vertriebs im Sinne der Roadmap 2.0 ermöglichen und zum anderen langfristig den Vertrieb von smarten eTarifen bringen. Dabei folgen im Prototyping mit der Maßnahme 41.1 zum eTarif-Pilot in Halle (Saale) konkrete Learnings für eine Flächenausweitung im MDV-Gebiet mit seinen rund 2,1 Mio. Einwohnern. Parallel dazu werden für den digitalen Vertrieb mit der Inbetriebnahme von Webkundenportalen bei den regionalen VU, die Einführung der ((eTicket-Chipkarte für den Bartarif mit bargeldloser Zahlungsoption nach VDV-KA-Standard sowie einem einheitlichen Post-Trip-Ticketing-System im MDV weitere technische Grundlagen gelegt um langfristig zum Vertrieb verständlicher, digitaler Tarifmodelle und -produkte zu kommen. Für Stammkunden wird somit mehr Komfort in der Nutzung des ÖPNV-Systems passieren und für Gelegenheitskunden wird die Attraktivität erhöht indem Zugangshürden zum ÖPNV gesenkt werden. Mittelfristig sollen auf operationaler Ebene Erlöse gesichert und gesteigert sowie Kosteneinsparungen und Wirtschaftlichkeit durch die Forcierung digitaler, einheitlicher Vertriebslösungen möglich werden. Damit wird eine langfristige Wirkung entsprechend der Programmziele zur Attraktivitätssteigerung und somit zur Reduktion der CO2-Emissionen des Verkehrssektors durch Verlagerung von Verkehren des MIV auf den ÖPNV angenommen. Durch die Maßnahmen des Teilprojektes können 1,5-2,0 Mio. neue Fahrgäste pro Jahr gewonnen und voraussichtlich mindestens 659 Tonnen CO2 pro Jahr eingespart werden. Die Maßnahmen des Teilprojektes erzielen ihre Wirkung auf den Fahrgast zeitlich versetzt. Im ersten vollen Betriebsjahr werden 50% im zweiten 100% erzielt.</p> <p>d. Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Teilprojekten Maßnahmen können unabhängig voneinander umgesetzt werden, verstärken sich jedoch stark bei gemeinsamer Umsetzung in der Wirkung hinsichtlich der Programmziele. Die Maßnahmen 42, 43 und 44 stellt der MDV gleichfalls im Modellprojekt PELIKKAN vor. Beide Projektskizzen sind unabhängig voneinander, die genannten MDV-Maßnahmen dabei nur einmal umsetzbar.</p> <p>e. Beitrag der Maßnahmen zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im ÖPNV“ Zur Roadmap 1.0: Im vorangegangenen BMVI-Fördervorhaben „MobilitätsHub“ in Projektpartnerschaft des MDV wurden u.a. Maßnahmen zu eTicketing und Multimodalität erforscht.</p>
---	--

<p>(noch Teilpro- jekt-Nr. vorherige Seite)</p>	<p>Im Ergebnis konnten u.a. die Grundlagen für die technische Umsetzung tarifgrenzenüberschreitender Tarifauskunft und -vertrieb gelegt werden, welche nun in einen interoperablen sachsenweiten Vertrieb Ende dieses Jahres im Handy-Ticketing (basierend auf PKM-Tarifmodulen) überführt werden sollen.</p> <p>Zur Roadmap 2.0: Die Maßnahmen zu eTicketing und eTarif schaffen die digitalen Grundlagen in Vertrieb und Vertriebstechnik um einfache, leicht verständliche Tarifmodelle und -produkte zu schaffen.</p>

<p>(noch Teilpro- jekt-Nr. vorherige Seite)</p>	

**(noch
Teilpro-
jekt-Nr.
vorherige
Seite)**

(noch Teilprojekt-Nr. vorherige Seite)	
--	--

Zu Ziff. 2.3.3 Tragfähigkeit der Teilprojekte

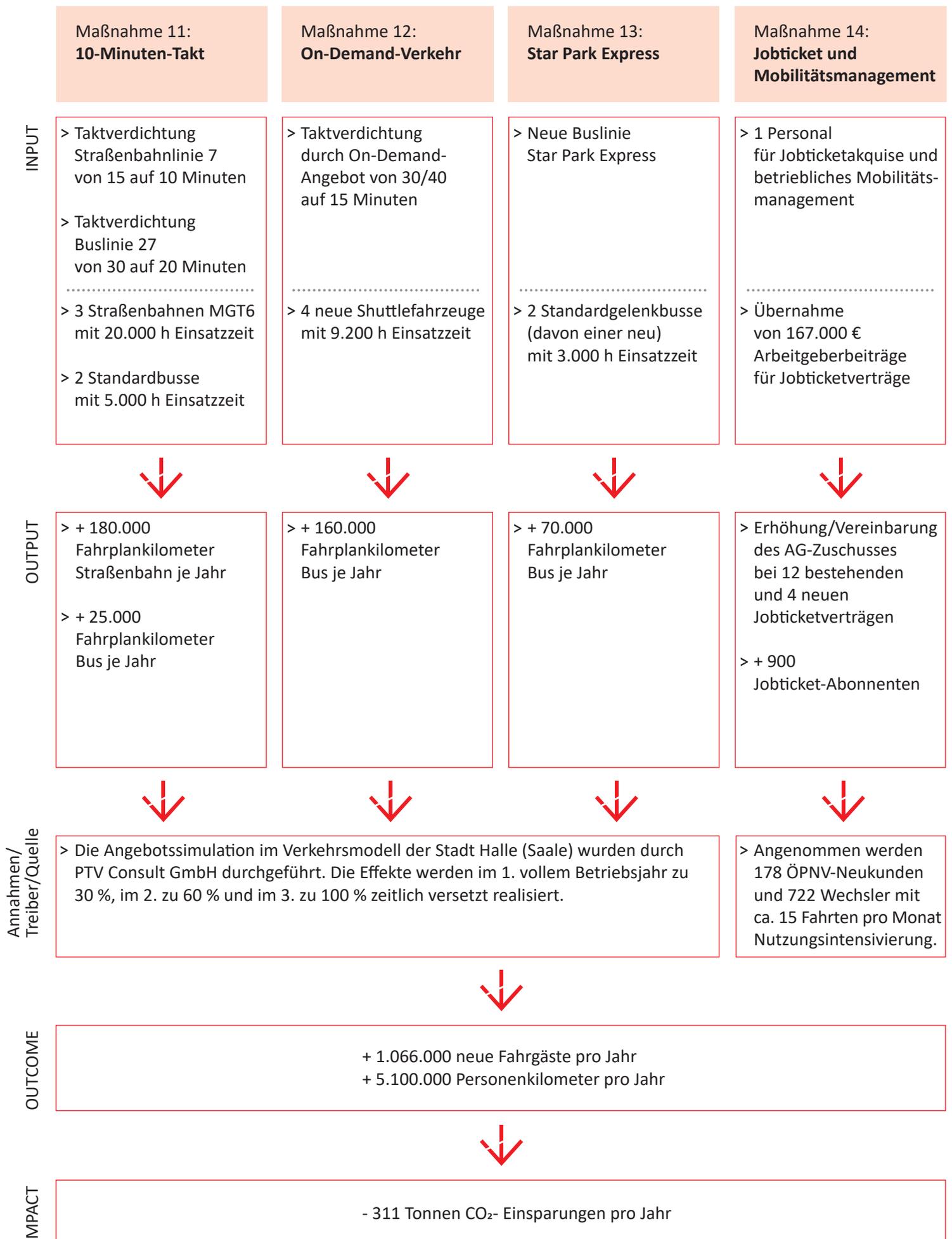
Bitte stellen Sie die kurz-, mittel- und langfristige finanzielle Tragfähigkeit der zur Förderung vorgestellten Maßnahmen nach Beendigung der Zuwendung dar und unterlegen diese soweit möglich mit Kennzahlen. Abhängig von den betrachteten zeitlichen Perspektiven reflektieren Sie bitte mögliche Unsicherheiten und Risiken Ihrer Annahmen die Zukunft betreffend.

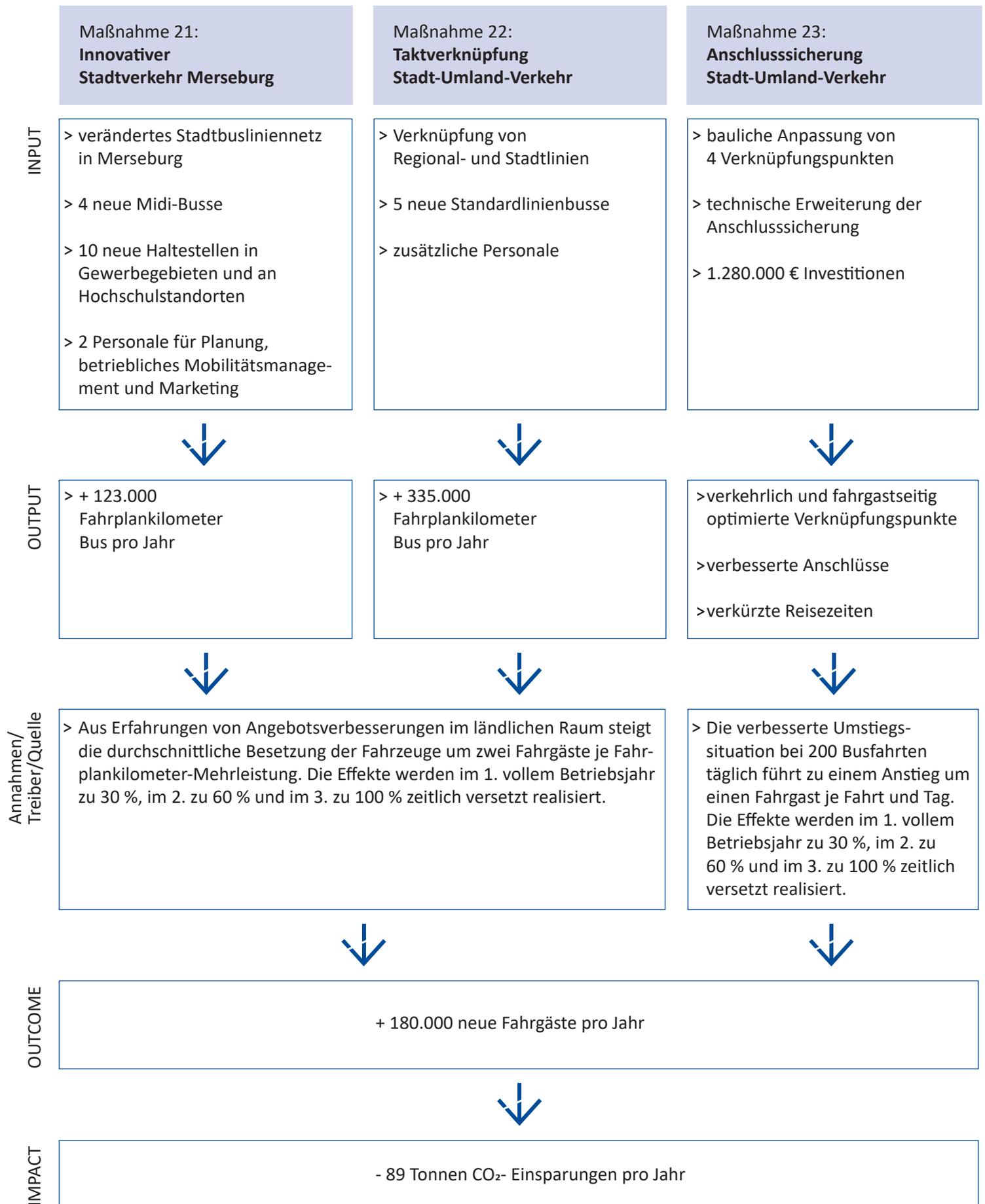
4	<p>Folgekosten, die entstehen, können durch die MDV GmbH im Rahmen ihres üblichen Wirtschaftsplans übernommen werden. Befristete Personale sind für die Entwicklung und Implementierung dieser Projekte erforderlich, anschließend werden die Projekte als Tagesprozesse in der Linienorganisation der MDV GmbH mit den dafür vorhandenen Personalien weiterbetreut. Zusätzliche Kosten nach Förderzeitraum werden durch Erlöse durch zusätzliche Fahrten und Fahrgäste und/oder durch das mittelfristige Abschalten alter Technologien und Vertriebsprozesse gedeckt.</p>
---	--

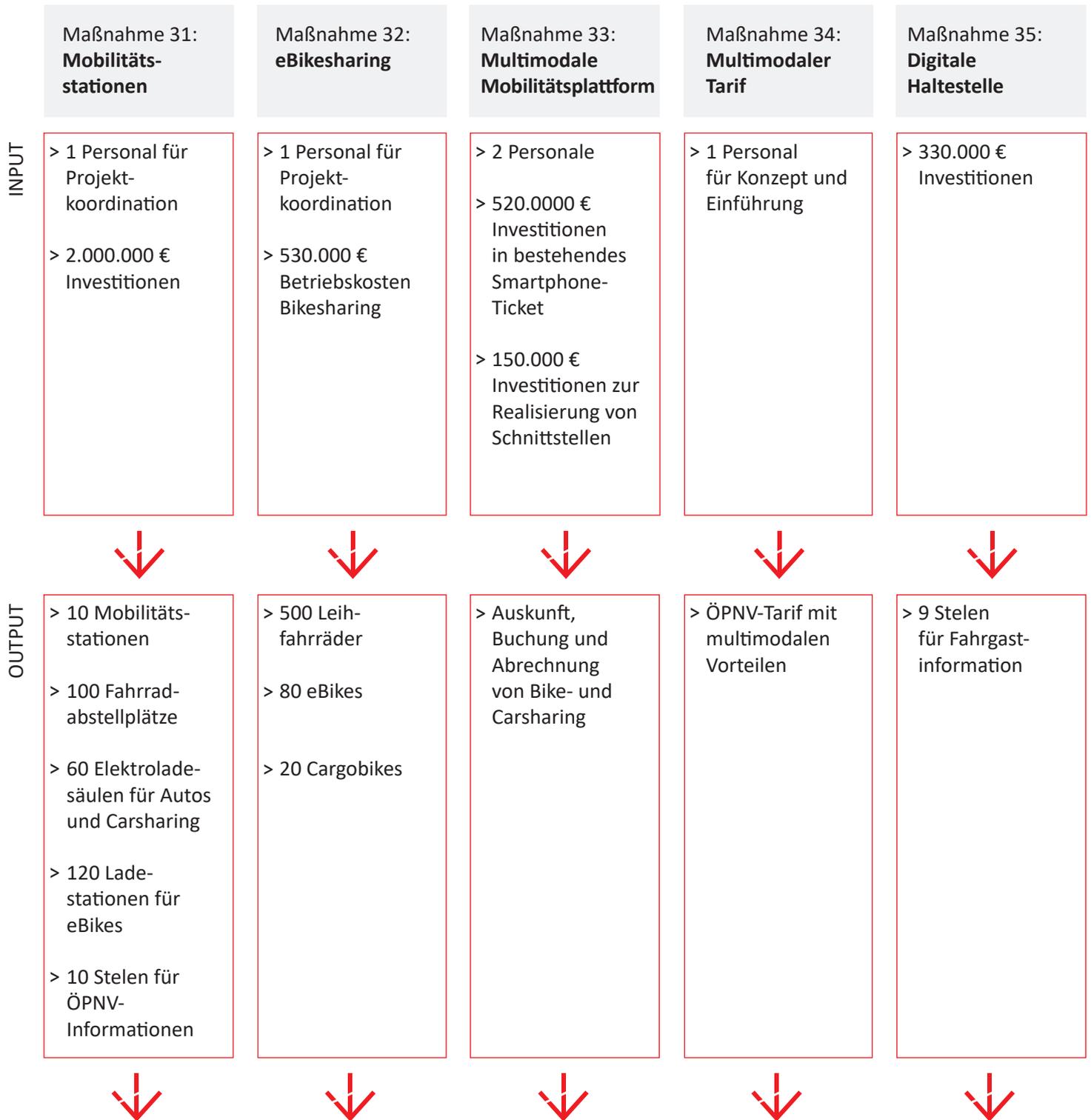
(noch Teilpro- jekt-Nr. vorherige Seite)	

(noch Teilpro- jekt-Nr. vorherige Seite)	
---	--

Bei Bedarf benutzen Sie dieses Formular mehrfach.







Maßnahme 31:
Mobilitätsstationen

Maßnahme 32:
eBikesharing

Maßnahme 33:
Multimodale Mobilitätsplattform

Maßnahme 34:
Multimodaler Tarif

Maßnahme 35:
Digitale Haltestelle



Annahmen/
Treiber/Quelle

> An 10 Hubs mit 30 Nutzungsmöglichkeiten (Stellplätze, Ladestationen) erfolgen je 67 Nutzungen/Tag (246.000 p.a.). 50 % nutzen im Vor- oder Nachlauf den ÖPNV, 10 % Mehrnutzungen im Bike- & Carsharing erfolgen durch ÖPNV-Kunden. Die Effekte werden im 1. vollem Betriebsjahr zu 30 %, im 2. zu 60 % und im 3. zu 100 % zeitlich versetzt realisiert.

> 600 Fahrräder werden am Tag 2,2 mal genutzt, 50 % der Nutzungen sind Mehrnutzungen mit dem Fahrrad. Die Effekte werden im 1. vollem Betriebsjahr zu 30 %, im 2. zu 60 % und im 3. zu 100 % zeitlich versetzt realisiert.

> ca. 3.000 Abokunden (9 %) und 900 Gelegenheitskunden (3 %) erzeugen je 12 Mehrnutzungen von Bike- und Carsharing p. a., durch erhöhte Zufriedenheit der Stammkunden können durch Kundenbindung ca 150 Kündigungen p.a. vermieden werden. Die Effekte werden im 1. vollem Betriebsjahr zu 30 %, im 2. zu 60 % und im 3. zu 100 % zeitlich versetzt realisiert.

> Der Fahrteneffekt von 73.000 zusätzlichen Fahrten wurde aus der Marktforschung (2020, Exeo Strategic Consulting AG) zu multimodalen Tarifen entnommen.

> Die bessere Fahrgastinformation entlang der Linie 1 erhöht die Kundenzufriedenheit und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für 600.000 Fahrgäste.



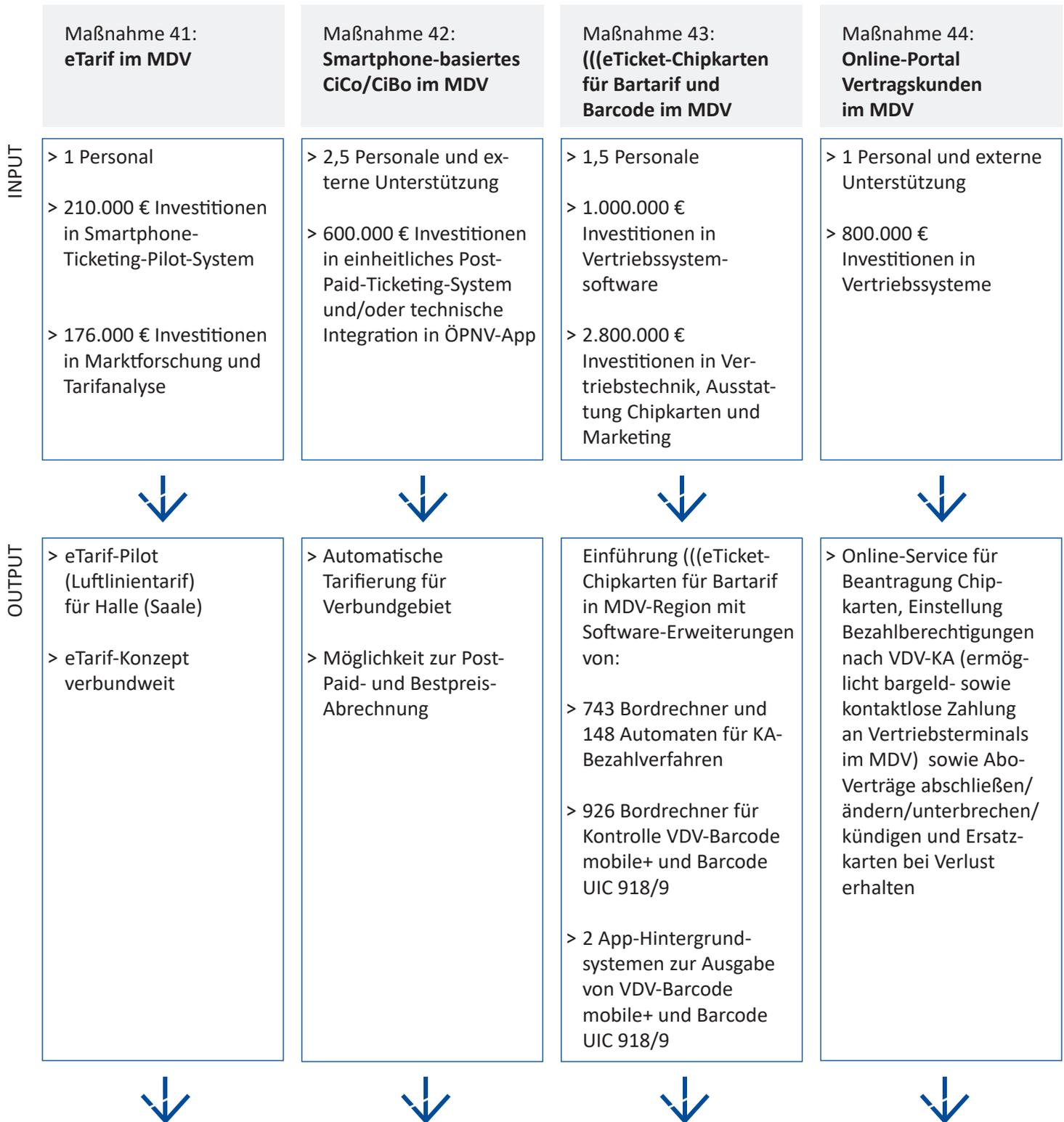
OUTCOME

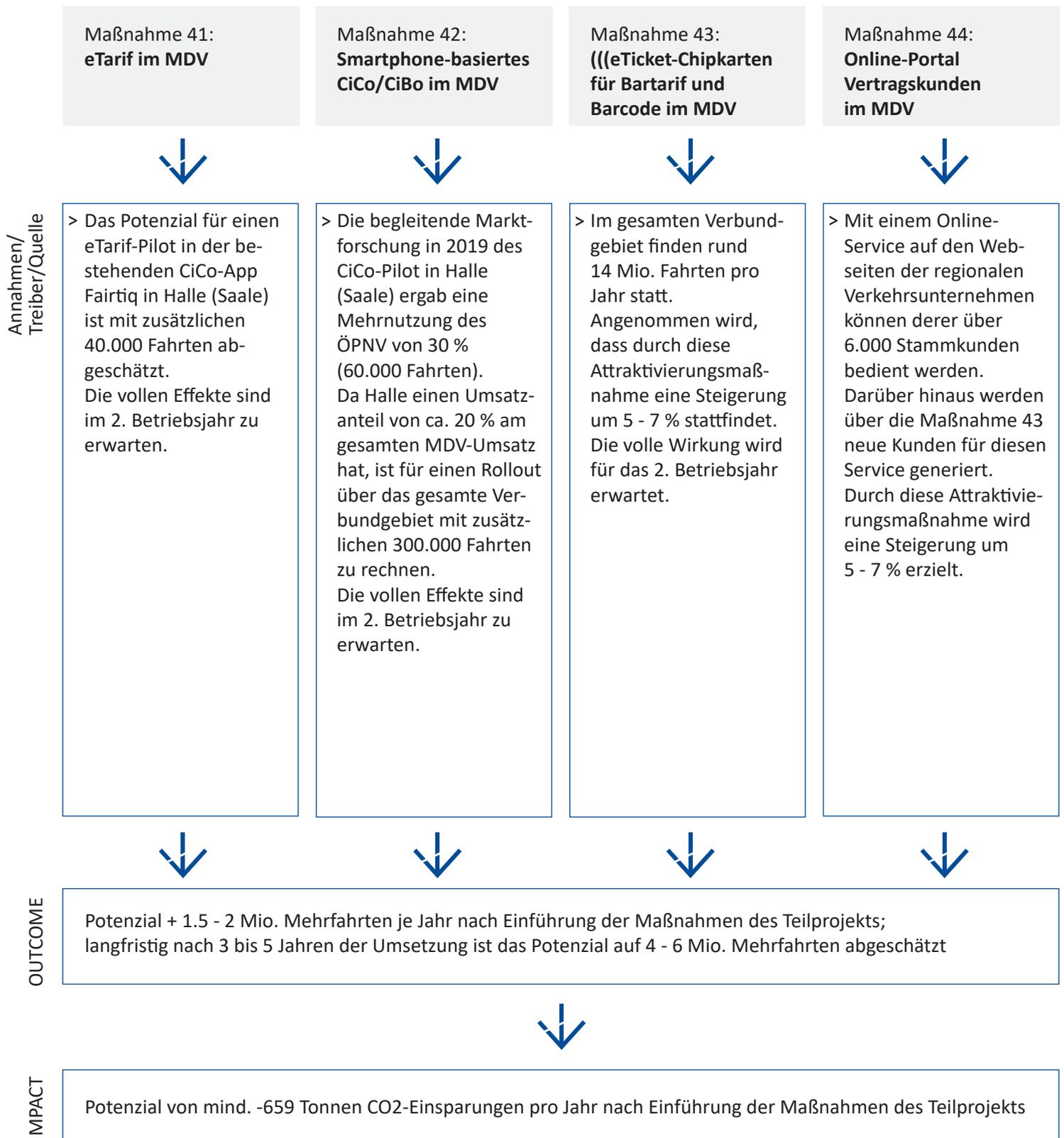
+ 549.000 mehr Fahrten mit Verkehrsmitteln im Umweltverbund



IMPACT

- 160 Tonnen CO₂-Einsparungen pro Jahr





Anlage 2.4 (Bei Mehrfachnutzung des Anlagenmusters 2.4 bitte Nummerieren)

„Weitere Maßnahmen“

zur Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

- Förderaufruf 2021 -

Maßnahme(n) **bis**

(bitte geben Sie die Nummern der Maßnahmen an)

Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
31	Mobilitätsstationen		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen	3	2.544.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
32	eBikesharing		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen	3	701.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
33	Multimodale Mobilitätsplattform		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen	3	1.220.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
34	Multimodaler Tarif		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Entwicklung attraktiver Tarife	3	108.000,00

Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
35	Digitale Haltestelle		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen	3	379.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
41	eTarif im MDV		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Entwicklung attraktiver Tarife	4	670.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
42	Smartphone-basiertes CiCo/CiBo im MDV		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen	4	1.209.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
43	(((eTicket-Chipkarten für Bartarif und Barcodes im MDV		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen	4	4.239.000,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
44	Online-Portal Vertragskunden im MDV bei regionalen Verkehrsunternehmen		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen	4	1.019.000,00

Bei Bedarf benutzen Sie dieses Formular mehrfach.



Anlage 3.3

1

(Bei Mehrfachnutzung des Anlagenmusters 3.3 bitte nummerieren)

„Weitere Verbundpartner/innen und Projektbeteiligte“

zur Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

- Förderaufruf 2021 -

Verbundpartner/in bis

(bitte geben Sie die Nummern der Beteiligten an)

Nr.	Benennung der Projektbeteiligten	Rolle und Verantwortlichkeiten im Projekt	Bezug zu Maßnahmen
6	Stadt Halle (Saale) (HAL)	assoziierter Partner	TP 2: 22
7	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)	assoziierter Partner	TP 3: 31
8	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 42, 43

Bei Bedarf benutzen Sie dieses Formular mehrfach.



Anlage 3.3

2

(Bei Mehrfachnutzung des Anlagenmusters 3.3 bitte nummerieren)

„Weitere Verbundpartner/innen und Projektbeteiligte“

zur Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

- Förderaufruf 2021 -

Verbundpartner/in **bis**

(bitte geben Sie die Nummern der Beteiligten an)

Nr.	Benennung der Projektbeteiligten	Rolle und Verantwortlichkeiten im Projekt	Bezug zu Maßnahmen
9	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (OVH)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 43, 44
10	Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH (PVG)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 43, 44
11	Regionalbus Leipzig GmbH (RL)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 43, 44

Bei Bedarf benutzen Sie dieses Formular mehrfach.



Anlage 3.3

3

(Bei Mehrfachnutzung des Anlagenmusters 3.3 bitte nummerieren)

„Weitere Verbundpartner/innen und Projektbeteiligte“

zur Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

- Förderaufruf 2021 -

Verbundpartner/in **bis**

(bitte geben Sie die Nummern der Beteiligten an)

Nr.	Benennung der Projektbeteiligten	Rolle und Verantwortlichkeiten im Projekt	Bezug zu Maßnahmen
12	THÜSAC Personengesellschaft mbH (THÜSAC)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 43, 44
13	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ABRM)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 43, 44
14	Erfurter Bahn GmbH (EB)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 43

Bei Bedarf benutzen Sie dieses Formular mehrfach.



Anlage 3.3

4

(Bei Mehrfachnutzung des Anlagenmusters 3.3 bitte nummerieren)

„Weitere Verbundpartner/innen und Projektbeteiligte“

zur Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

- Förderaufruf 2021 -

Verbundpartner/in **bis**

(bitte geben Sie die Nummern der Beteiligten an)

Nr.	Benennung der Projektbeteiligten	Rolle und Verantwortlichkeiten im Projekt	Bezug zu Maßnahmen
15	Döllnitzbahn GmbH (DGB)	Unterauftragnehmer MDV	TP 4: 43

Bei Bedarf benutzen Sie dieses Formular mehrfach.

PS_OEPNV_Kontrollformular

Angaben zum/zur Unterzeichner/in:

Schwarz, Vinzenz

Name

Freiimfelder Straße 74

Straße und Hausnummer

06112 Halle (Saale)

Postleitzahl und Ort

(0345) 581 5100

Telefon

**Pflichtanlage zur
Skizze**

Gz.: ÖPNV-2021-

#XXX

(Bitte angeben, wenn bekannt)

Staatliche Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV**Förderaufruf 2021****Kontrollformular zur Skizze**

Die elektronische Skizzeneinreichung gilt erst als rechtswirksam und fristgerecht erfolgt, wenn auch das dazugehörige Kontrollformular beim Bundesamt für Güterverkehr eingeht. Das Kontrollformular ist nach Prüfung der untenstehenden Erklärungen mit rechtsverbindlicher Unterschrift und mit Behörden- bzw. Firmenstempel versehen der Skizze beizufügen oder ggf. nachträglich über das eService-Portal (Menüpunkt „Kontrollformular übermitteln“) zur bereits übermittelten Skizze zu übersenden.

Erklärungen:

Ich versichere/Wir versichern die Richtigkeit der auf elektronischem Wege über das eService-Portal übermittelten Daten.

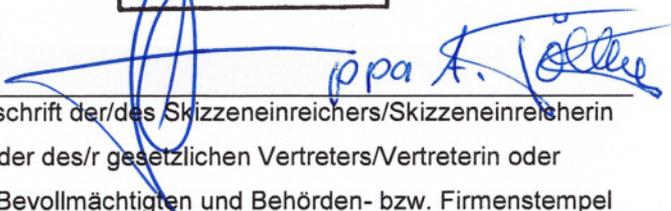
Mit rechtsverbindlicher Unterschrift bestätige ich/bestätigen wir die Abgabe der in der Skizze aufgeführten Erklärungen und mache/n mir/uns diese zu Eigen.

Mir/uns ist bekannt, dass es sich bei den in der Skizze gemachten Angaben und abgegebenen Erklärungen um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches handelt.

Hallesche Verkehrs-AG
Postfach 20 06 58
06107 Halle (Saale)

Halle (Saale), 26.03.2021

Ort, Datum


Unterschrift der/des Skizzeneinreichers/Skizzeneinreicherin
oder des/r gesetzlichen Vertreters/Vertreterin oder
des/r Bevollmächtigten und Behörden- bzw. Firmenstempel

Absichtserklärung

für die Einreichung einer gemeinsamen Projektskizze zum Modellprojekt „STADTLand+“ im Rahmen des BMVI- Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“

zwischen

der Hallesche Verkehrs-AG,
vertreten durch den Vorstand, Herrn Vinzenz Schwarz,
Freiimfelder Straße 74, 06112 Halle (Saale),

nachfolgend „HAVAG“ genannt

der Landkreis Saalekreis
vertreten durch den Landrat, Herrn Hartmut Handschak, Domplatz 9, 06217 Merseburg

nachfolgend „Saalekreis“ genannt

der Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Dr. Wolfdietrich Vetter, Gewerbegebiet Kaolinstraße 12, 06126 Halle
(Saale)

nachfolgend „OBS“ genannt

der Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Enrico Kretschmar, Abbe-Straße 72, 06217 Merseburg

nachfolgend „PNVG“ genannt

und der Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV) GmbH,
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Steffen Lehmann,
Prager Str. 8, 04103 Leipzig,

nachfolgend „MDV“ genannt

– jeweils im Folgenden als Projektpartner genannt –

der Stadt Halle (Saale),
vertreten durch den Oberbürgermeister, Herrn Dr. Bernd Wiegand,
dieser vertreten durch den Beigeordneten des Geschäftsbereichs Stadtentwicklung und Umwelt,
Herrn René Rebenstorf, Hansering 15, 06108 Halle (Saale),

nachfolgend „Stadt Halle“ genannt

der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH,
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Peter Panitz, am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg
nachfolgend „NASA GmbH“ genannt

– jeweils im Folgenden als assoziierte Projektpartner genannt –

alle zusammen als Projektkonsortium

Präambel

Die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG), der Landkreis Saalekreis (Saalekreis), die Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), die Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH (OBS) und die Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH (PNVG) als Projektpartner sowie in assoziierter Projektpartnerschaft die Stadt Halle (federführend vertreten durch den Geschäftsbereich Verkehrsplanung) und die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) beabsichtigen, sich gemeinsam am Bundesförderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ als Projektkonsortium „HAVAG & Partner“ zu beteiligen. Die Parteien sind sich darüber einig, dass diese Absichtserklärung keine rechtliche Bindung zum Abschluss eines Projektvertrages entfaltet. Dennoch möchten die Parteien mit dieser Absichtserklärung ihren Willen zu den momentanen Vorbereitungen und zur späteren gemeinsamen, erfolgreichen Projektarbeit bekunden.

Ziele und Grundsätze der Zusammenarbeit in Projektpartnerschaft

Die Partner erwarten durch die gemeinsame Ausschreibung ein abgestimmtes, verkehrlich und finanziell attraktives Verkehrsangebot, die Erzielung von Synergieeffekten sowie finanzielle Einsparungen bei gleichzeitiger Qualitätsverbesserung.

Im Rahmen der bisherigen gemeinsamen Arbeiten und Abstimmungstermine haben sich die Projektpartner und assoziierten Projektpartner darüber verständigt, dass sie ein gemeinsames Vorhaben „STADTLand+“ skizzieren und bei Förderungszuschlag in Umsetzung bringen werden. Die dafür notwendigen Eigenmittel werden die Projektpartner bereitstellen und ebenso eine nachhaltige Finanzierung nach Projektlaufzeit sicherstellen. Um zum Gelingen des gemeinsamen Vorhabens beizutragen, tauschen die Partner sich fachlich aus und unterstützen sich fachlich gegenseitig. Die Projektpartner haben sich darauf verständigt, die Konsortialführung der HAVAG zu übergeben und gemäß den bisherigen Vorgaben des Förderprogramms zu einem späteren Zeitpunkt jeweils eine separate Antragstellung für eigene Maßnahmen im gemeinsamen Vorhaben vorzunehmen.

Jeder Projektpartner und jeder assoziierte Projektpartner trägt seine bisher angefallenen eigenen Kosten zur Vorbereitung des gemeinsamen Projektes zur Teilnahme am Bundesförderprogramm selbst. Hierzu zählen insbesondere auch die Kosten, die im Zusammenhang mit dieser Absichtserklärung und den sich anschließenden Verhandlungen für den angestrebten Abschluss des Konsortialvertrages stehen.

Jeder Partner verpflichtet sich, die notwendigen Abstimmungs-, Freigabe und Entscheidungsprozesse mit den jeweiligen Gremien einzuleiten, damit nach einer erfolgreichen ersten Projektskizzenphase (1. Stufe), ein (oder mehrere) rechtsverbindlicher Projektantrag eingereicht werden kann.

Die Partner verpflichten sich nach einer erfolgreichen Projektskizzenphase, einen verbindlichen Konsortialvertrag zu erarbeiten, der bis zur Einreichung des Projektantrages vorliegen muss. Die Unterzeichnung aller Partner erfolgt nach Erhalt eines positiven Bewilligungsbescheids durch den Projektträger.

Grundsätze der Zusammenarbeit in assoziierter Projektpartnerschaft

Assoziierte Partner erklären in Bezug auf das o.g. gemeinsame Vorhaben zum Bundesförderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ ihre Bereitschaft, das Vorhaben zu unterstützen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu seinem Gelingen beizutragen.

Die Stadt Halle (Saale) als assoziierte Partnerin wird die notwendigen Eigenmittel bereitstellen sowie eine nachhaltige Finanzierung nach Projektlaufzeit sicherstellen, diese Zusage steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates. Die NASA GmbH als assoziierte Partnerin leistet einen Beitrag für eine nachhaltige Finanzierung der Maßnahme „eBikesharing“ und wird im Rahmen von zur Verfügung stehenden Förderprogrammen Drittmittel in Höhe von maximal 10% der förderfähigen Ausgaben für ausgewählte Standorte der Maßnahme „Mobilitätsstationen“ bereitstellen.

Vertraulichkeit

Im Konsortium wird Vertraulichkeit vereinbart.

Die Vertragsparteien werden alle ausdrücklich als geheim oder vertraulich gekennzeichneten oder erkennbaren Informationen oder Unterlagen des anderen Vertragspartners zuverlässig gegenüber unberechtigtem Zugriff von eigenen Mitarbeitern oder Dritten schützen. Die Parteien können von der jeweils anderen Partei verlangen, über Art und Umfang seiner Sicherungsmaßnahmen informiert zu werden.

Die Partner verpflichten sich, die als vertraulich gekennzeichneten oder erkennbaren Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse eines anderen Partners, die ihm anvertraut wurden oder als solche bei Gelegenheit der Zusammenarbeit bekannt geworden sind, während der Dauer und nach Beendigung der Zusammenarbeit zur Projektskizze nicht zu verwerten und Dritten nur insoweit mitzuteilen oder zugänglich zu machen, als dies zur Durchführung der Arbeiten nach dieser Absichtserklärung zwingend erforderlich ist und sich diese ebenfalls zur Vertraulichkeit verpflichten. Letzteres ist im Zweifel vom mitteilenden Partner nachzuweisen.

Die Vertraulichkeitsverpflichtung entfällt für Informationen und Unterlagen,

- a) die allgemein bekannt sind oder werden oder
- b) die dem empfangenden Partner von einem Dritten ohne Beschränkungen rechtmäßig bekanntgemacht werden oder
- c) gegenüber eigenen Gesellschaftern für den jeweiligen Projektpartner betreffende Projektbestandteile.

Jeder Partner kann seine eigenen Maßnahmenthemen frei veröffentlichen. Er hat sicherzustellen, dass durch diese Veröffentlichung andere Partner nicht gefährdet sind. Die Veröffentlichungen sind den anderen Partnern vorab zur Kenntnis zu bringen.

Laufzeit

Die Absichtserklärung tritt mit dem Datum der Unterzeichnung durch alle Partner in Kraft und endet automatisch mit Unterzeichnung des Konsortialvertrages, spätestens jedoch am 31.03.2022, es sei denn, die Partner haben einvernehmlich eine Verlängerung dieser Absichtserklärung schriftlich vereinbart.

Schlussbestimmungen

Frühere mündliche oder schriftliche Vereinbarungen zwischen den Partnern in Bezug auf den Gegenstand dieser Absichtserklärung sind mit dem Inkrafttreten dieser Absichtserklärung gegenstandslos.

Auf diese Absichtserklärung findet deutsches Recht Anwendung. Gerichtsstand ist Halle (Saale).

Sollte eine Bestimmung dieser Absichtserklärung unwirksam sein, wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dadurch nicht berührt. Die Partner werden die unwirksame Bestimmung unverzüglich durch eine solche wirksame ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt.

Maßnahmen, Beteiligte und Verantwortlichkeiten

TEILPROJEKT 1 Verbindung von Wohn- und Arbeitsort in Halle (Saale)

10-Min-Takt	On-Demand-Verkehr	Star-Park Express	Jobticket und Mobilitätsmanagement
A: HAVAG	A: HAVAG	A: HAVAG	A: HAVAG
B: HAVAG, Stadt Halle, extern	B: HAVAG, Stadt Halle, extern	B: HAVAG, Stadt Halle, extern	B: HAVAG, Stadt Halle
E: HAVAG, Stadt Halle			
D:	D:	D:	D:

TEILPROJEKT 2 Verbindung von Stadt und Umland

Innovativer Stadtverkehr Merseburg	Taktverknüpfung Stadt-Umland-Verkehr	Anschlussicherung Stadt-Umland-Verkehr
A: Saalekreis, PNVG, MDV	A: Saalekreis, OBS	A: HAVAG, Saalekreis
B: Saalekreis, MDV, PNVG	B: SK, HAVAG, OBS, Stadt Halle	B: HAVAG, Stadt Halle, MDV, Saalekreis, OBS, PNVG, NASA
E: Saalekreis, MDV, PNVG	E: Saalekreis, Stadt Halle	E: HAVAG, Stadt Halle, Saalekreis
D:	D:	D:

TEILPROJEKT 3 Plus - Multimodalität in Halle (Saale)

Mobilitätsstationen	eBikesharing	Multimodale Mobilitätsplattform	Multimodaler Tarif
A: HAVAG	A: HAVAG	A: HAVAG, MDV	A: HAVAG
B: HAVAG, Stadt Halle, NASA, extern	B: HAVAG, Stadt Halle, NASA, extern	B: HAVAG, MDV, extern	B: HAVAG, Stadt Halle, extern
E: HAVAG, Stadt Halle	E: HAVAG, Stadt Halle	E: HAVAG, Stadt Halle	E: HAVAG, Stadt Halle
D: NASA	D:	D:	D:

Digitale Haltestelle
A: HAVAG
B: HAVAG, Stadt Halle, extern
E: HAVAG, Stadt Halle
D:

TEILPROJEKT 4 Plus - e-Tarif und digitaler Vertrieb im MDV

eTarif im MDV	smartphone-basiertes CiCo/CiBo im MDV	((e)Ticket-Chipkarten für BarTarif und Barcode im MDV	Online-Portal Vertragskunden im MDV
A: HAVAG, MDV	A: MDV	A: MDV	A: MDV
B: HAVAG, MDV, extern	B: MDV, Verbundverkehrsunternehmen, extern	B: MDV, Verbundverkehrsunternehmen, extern	B: MDV, Verbundverkehrsunternehmen, extern
E: HAVAG, Stadt Halle, MDV	E: MDV	E: MDV	E: MDV
D:	D:	D:	D:

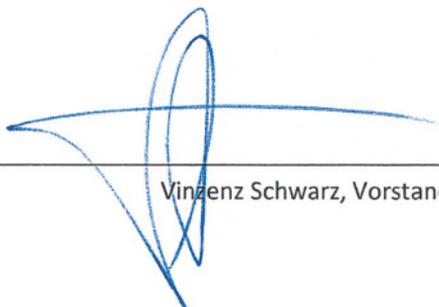
Übergeordnete Projektsteuerung Modellprojekt
A: HAVAG
B: HAVAG, MDV, Saalekreis, OBS, PNVG (Beteiligung Projektpartner anteilig über Förderantragsvolumen)
E: HAVAG, MDV, Saalekreis, OBS, PNVG

Legende:
 A = Antragstellung für Maßnahme/Teilmaßnahmen, Hauptverantwortlicher Projektpartner = Schrift gefettet
 B = Projektbeteiligung
 E = Eigenmittel erbringer
 D = Drittmittelgeber für Eigenmittel

Unterschriften

Hallesche Verkehrs-AG

Halle, den 11.03.2021



Vinzenz Schwarz, Vorstand

Landkreis Saalekreis



17.2. MRZ. 2021

Merseburg, den

Hartmut Handschak, Landrat

Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH

Halle, den 09.03.21



Dr. Wolfdietrich Vetter, Geschäftsführer

Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH

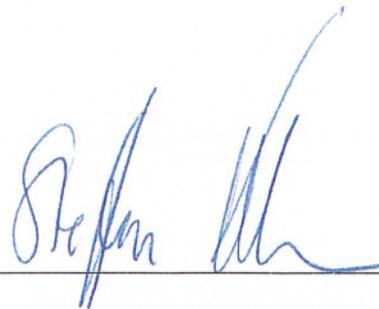
Merseburg, den 12.03.2021



Enrico Kretzschmar, Geschäftsführer

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH

Leipzig, den 10.3.2021

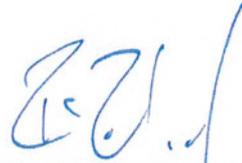


Steffen Lehmann, Geschäftsführer

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MfV)
Sitz Halle - Geschäftsstelle Leipzig
Prager Straße 6
04109 Leipzig

Stadt Halle (Saale)

Halle, den 26/07/2021



René Rebenstorf, Beigeordneter Stadt Halle (Saale)

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH,

11. MRZ. 2021

Magdeburg, den



Peter Panitz, Geschäftsführer

Nahverkehrsservice
Sachsen-Anhalt GmbH
Am Alten Theater 4
39104 Magdeburg
Tel.: 03 91 5 36 31 - 0