



HALLE ★ *Die Stadt*

## Mitteilungen

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **IV/2005/05102**  
Datum: 19.07.2005  
Bezug-Nummer.  
Kostenstelle/Unterabschnitt:  
Verfasser:

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Beigeordnetenkonferenz	19.07.2005	nicht öffentlich Kenntnisnahme
Stadtrat	31.08.2005	öffentlich Kenntnisnahme

**Betreff:** Information zum Tarifwechsel am 01.08.2005 im Geltungsbereich des  
Mitteldeutschen Verkehrsverbundes

Haushaltsstelle: VerwHH :

VermHH :

Ingrid Häußler  
Oberbürgermeisterin

## **Information zum Tarifwechsel am 01.08.2005 im Geltungsbereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)**

In der 25. Aufsichtsratssitzung der Verbundgesellschaft am 02. März 2005 wurde das im Folgenden näher zu erläuternde Tarifmodell beschlossen und von der Halleschen Verkehrs AG bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (Untere Verkehrsbehörde) zur Genehmigung eingereicht. Der Beschlussbescheid wurde von der Unteren Verkehrsbehörde am 20.06.2005 erteilt, und zwar gem. § 39, Abs.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241) i. d. F. der Bekanntmachung der Neufassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076).

### **1. Gründe für die Tarifierfassung**

Kürzungen der Ausgleichsleistung für PBefG § 45a und § 6 AEG sowie anderer Finanzierungsunterstützungen durch Bund und Länder

- Reduzierung der § 45a PBefG-Mittel um jährlich 4 % (Einnahmereduzierung von 1,4 Mio. € im Jahr 2005)
- Kürzung der GVFG-Mittel um 0,6 %
- Reduzierung der Mineralölvergütung um 12 %

Kürzung für die kostenfreie Nutzung des ÖPNV im Rahmen des §148 SGB IX

Ab 2005 belastet die Unternehmen zusätzlich eine Reduzierung der Ausgleichsleistungen für die kostenfreie Beförderung von Schwerbehinderten in Höhe von ca. 2,0 – 2,5 Mio. pro Jahr.

#### **1.3 Anstieg der Aufwendungen zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes**

Besonders spürbar ist in den letzten Monaten der starke Anstieg der Kosten für Strom und Dieselkraftstoff ausgefallen. Dank intensiver Verhandlungen zwischen den Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern sind die Lohnkostensteigerungen in vielen Verkehrsunternehmen des MDV auf einem Niveau von etwa +1,5 % „gedeckelt“, wodurch der Gesamtanstieg etwas abgeschwächt werden konnte.

#### **1.4 Weitere externe Faktoren**

Neben den bundesweiten Kürzungen werden die Unternehmen durch folgende – speziell die neuen Bundesländer betreffende – negative Einflussgrößen belastet:

- Weiter anhaltender Bevölkerungsrückgang (d. h. immer weniger Fahrgäste erwarten gleiches/besseres Leistungsangebot)

- Signifikante Änderungen in der Alterspyramide (d. h. z. B. immer weniger Schüler müssen, bedingt durch den Wegfall von Schulstandorten, immer weiter befördert werden)
- Konsolidierungsbestrebungen der Kommunen und Landkreise (d. h. Abschmelzen der Betriebskostenzuschüsse für die Verkehrsunternehmen)
- Derzeit offene mittelfristige Finanzierung der bestellten Verkehrsleistungen durch Aufgabenträger des SPNV und des ÖPNV (d. h. langfristige Angebotsplanung der Verkehrsunternehmen zur Erschließung von Verbundpotenzialen ist nur erschwert möglich)

Um drastische Einschnitte im Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen zu vermeiden, muss der Kostendeckungsgrad der Unternehmen (derzeit im straßengebundenen ÖPNV 64,4% in den neuen gegenüber 71,9 % in den alten Ländern) – und damit deren Wirtschaftlichkeit – weiter gesteigert werden.

Die unter 1.1 – 1.4 genannten Faktoren erfordern betriebswirtschaftlich betrachtet eine Steigerung der Tariferlöse von ca. 6 %, was unter Berücksichtigung von Preiselastizitäten eine faktische Tarifierhöhung von durchschnittlich 9 % zur Folge hätte.

Da die alleinige Übertragung der fehlenden finanziellen Mittel zu Lasten des Kunden nicht vertretbar gewesen wäre, wird die Verteilung der Lasten auf zwei Schultern erfolgen.

Durchschnittlich 3,2% der fehlenden Einnahmen sollen durch die Tarifierhöhungen erzielt werden. Die restlichen ca. 3% werden die Verkehrsunternehmen durch weitere Konsolidierungsmaßnahmen wie z. B. Leistungsoptimierungen bzw. Personalreduzierungen übernehmen.

Das bedeutet, die Tariferlössteigerung in Höhe von ca. 3,5 Mio. € (+ 3,2 %) kompensiert in etwa die Kürzungen für § 45a PBefG und § 148 SGB IX in Höhe von 3,4 – 3,9 Mio. €. Nicht durch die Tarifierhöhung abgedeckt ist der Anstieg der Aufwendungen und die anderen Kürzungen von Bund und Ländern. Diese Belastung wird allein durch die Unternehmen getragen.

## **2. Bewertung der Tarifierhöhung**

Trotz der schwierigen Gesamtsituation haben alle am MDV beteiligten Gesellschafter den Willen, das Nahverkehrssystem in Deutschland zu sichern und an erfolversprechenden Punkten auszubauen.

Erfolgsbeispiele:

- Fahrgastzuwächse durch verbesserte Anbindung von Mittel- und Oberzentren wie z.B. Busverbindung Merseburg – Leipzig, erweitertes Nahverkehrsangebot im Großraum Leipzig, verbesserte Verbindung Geithain – Bad Lausick – Leipzig bzw. zwischen den Oberzentren Halle – Leipzig (S-Bahn).
- Spezielle Zielgruppentarife wie Semesterticket Halle (erfolgreich eingeführt, Erweiterung in Vorbereitung), Zeitkarte TIMobil in Leipzig (Einführung eines „Schwachlasttickets“ im Frühjahr 2005) führten zu einem deutlich verbesserten Modal Split innerhalb der Zielgruppe
- Verdoppelung des Nutzungsbereiches für MDV-Tickets durch Verbunderweiterung im Sommer 2004
- Verbesserung im Vertriebssystem wie u. a. der verbundweit mögliche Abschluss von Abonnements (Steigerung auf über 80.000 Abos) oder der verbundweit mögliche Kauf von Tickets in allen Regionalbussen.

Diese und weitere Maßnahmen erbrachten bisher jährliche Fahrgastzuwächse von 2 % (trotz jährlicher Tarifierhöhungen!) und damit eine Einnahmesteigerung von etwa 4 %. Ohne diesen Erfolg wären Tarifierhöhungen bzw. Leistungsreduzierungen in einem noch größeren Maße unumgänglich gewesen.

Im Vergleich zu Regionen mit ähnlichen Rahmenbedingungen (Fahrtgastentwicklung hier -1 % p.a.) ist der Fahrgastzuwachs im MDV seit Einführung mit jährlich + 2 % ein hinreichender Beweis für den Erfolg des Verbundtarifes und der deutlich engeren Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen im MDV.

### 3. Moderate Tarifpassung – die wichtigsten Details

- Tarifierpassung zusammen mit Verbunderweiterung (LK Altenburg in Thüringen) zum 1. August 2005
  - Die durchschnittliche Preissteigerung liegt bei 5 %, wobei dieser Wert je nach Ticketart und Preisstufe niedriger oder höher ausfallen kann.
  - Real werden 3,2 % Mehreinnahmen erzielt.
  - Weitere Harmonisierung der Preisstufen 2 und 4
- 
- Für die **Tarifzone Halle** ergeben sich die in der Anlage 1, Blatt 1 aufgeführten Tarifierpassungen. Einzelfahrkarten, Tageskarten und Tageskarten Gruppe bleiben im Preis unverändert. Mehrfahrtenkarten werden um 5 Cent je Fahrt, Kurzstreckenfahrkarten um 10 Cent, Kinderfahrkarten um 10 Cent angehoben. Zeitkarten für Jedermann steigen um 4 % und Zeitkarten für Schüler/Azubi werden zusätzlich nur noch mit 20 % rabattiert. Unter Berücksichtigung von Preiselastizität und Tarifierwanderung wird eine Einnahmesteigerung von + 2,9 % (725 T€) erzielt.

- Weitere Harmonisierung der Preisbildungen in den kleinen Stadtverkehren
- Vereinheitlichung der Preise ab PS 5 für Tageskarten und Gruppenkarten

#### **4. Anerkennung bisheriger Fahrkarten und Ticketumtausch**

* Einzel-, 4-Fahrten- und Tageskarten:	Anmerkung bis Jahresende
* Wochenkarten:	Anmerkung bis zum Ablauf der Kalenderwoche
* Wochenkarten:	keine Anmerkung, nur Preis ab Tarifanpassung
* Jahreskarten:	Anmerkung bis zum Ablauf der Gültigkeit
* Abonnementfahrkarten:	mit Tarifanpassung neuer Preise (lt. Vertragsbedingungen)

Anlagen:

- Anlage 1: Tarifübersicht (Blätter 1, 2, 3)  
 Anlage 2: Tarifanpassung 2005 - Verbundvergleiche  
 Anlage 3: Tarifzonen 2005