

1 Veranlassung

Die Stadt Leipzig ist mit einem Anteil von knapp 16 % Gesellschafter des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Dieser erstreckt sich über die drei Ländergrenzen von Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und umfasst ein Gebiet von fünf Landkreisen und zwei kreisfreien Städten.

Nachfolgend wird über die Arbeit des MDV berichtet. Hauptsächlich erfolgen Informationen zum Strategie- und Finanzierungspapier, zur Weiterentwicklung des MDV-Tarifs, zu verkehrsplanerischen Themen sowie zu den neuesten Entwicklungen im MDV.

2 Generelle Entwicklung

Die generelle Entwicklung im ÖPNV zeigt in ganz Deutschland den Trend, dass die Kosten für den Nahverkehr stetig zunehmen und erhebliche Schwierigkeiten bestehen, diese Kosten durch gestiegene Einnahmen entweder von den Fahrgästen oder der öffentlichen Hand auszugleichen. Da die bisherigen Maßnahmen, wie Einsparungen in den Verkehrsunternehmen, weitestgehend ausgeschöpft sind bzw. Tariferhöhungen und die Gewinnung von mehr Fahrgästen zur künftigen Kostendeckung nicht ausreichen werden, ist nach neuen Wegen in der Finanzierung des Nahverkehrs zu suchen.

2.1 MDV-Strategie 2025

Grundlage der Überlegungen für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV in Mitteldeutschland bildet die „MDV-Strategie 2025“. Nach Fertigstellung der 1. Stufe zur „MDV-Strategie 2025“ wurde diese durch die Aufsichtsräte und die Gesellschafter des MDV im Sommer 2014 beschlossen. Im Kern beinhaltet die Strategie folgende Ausrichtung:

- Förderung der Standortattraktivität Mitteldeutschlands
- Offensive Platzierung markt- und ertragsorientierter Mobilitätslösungen
- Sicherstellung einer flächendeckenden Mobilitätsversorgung
- Stabilisierung der ÖPNV-Finanzierung und marktorientiertes Wachstum
- Stärkung der kooperativen Zusammenarbeit aller Akteure im MDV bei Akzeptanz unterschiedlicher Entwicklungsgeschwindigkeiten und – schwerpunkte einzelner Regionen

In einer 2. Stufe wurde nun der „Masterplan zur Umsetzung der MDV-Strategie 2025“ erstellt. Hierfür wurden zunächst die 5 strategischen Handlungsbereiche mit ihren ca. 20 Kernzielen/Teilzielen ausgearbeitet. Anschließend erfolgte im Rahmen mehrerer individueller Workshops mit fast allen MDV-Gesellschaftern das Zusammentragen von über 400 Ideen zur konkreten Umsetzung der MDV-Strategie. Diese Ideen wurden dann in ca. 70 sogenannte „Umsetzungs-Schubladen“ geclustert. Die Geschäftsstelle und das Kernteam des Strategieprozesses haben anschließend eine Bewertung der „Umsetzungs-Schubladen“ begonnen, um die Wirkung, die Ergebnisse, die Umsetzungszeit, das erforderliche Budget sowie die fachlichen Ressourcen und Widerstände zu erfassen.

2.2 Finanzierungspapier

Die Studie „zur künftigen Finanzierung des Nahverkehrs“ wurde seitens des MDV den beiden am MDV beteiligten kreisfreien Städten und den Landkreisen in den jeweiligen Ausschüssen vorgestellt. Die Diskussionen in den Ausschüssen verliefen sachlich und zielführend, so dass ein Grundverständnis zu den Kernaussagen vermittelt werden konnte. Im Ergebnis der Studie wurde ermittelt, dass für den laufenden Gesamtbetrieb von Bus, Straßenbahn und Zug die Verkehrsunternehmen in der Region im Jahr 2025 voraussichtlich rund 749 Mio. Euro benötigen, im Jahr 2013 lagen sie noch bei 525 Mio. Euro.

Hinsichtlich des weiteren Vorgehens zum Finanzierungspapier wurde die Geschäftsführung beauftragt, unter Einbeziehung der MDV-Gesellschaftergruppen, der Verwaltung und der politischen Gremien aller interessierten Landkreise und Oberzentren, ein Gutachten zur konkreten Ausgestaltung von alternativen Finanzierungswegen innerhalb des MDV-Raums zu erstellen. Hierzu sollen zunächst geeignete Fachexperten ausgewählt werden, die dann auf Basis des bestehenden Finanzierungspapiers umsetzungsreife Vorschläge erarbeiten. Diese Vorschläge sollen neben den monetären Wirkungen auch die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen detailliert aufzeigen, die zur Umsetzung notwendig wären.

Die operative Einbindung der Gesellschaftergruppen und die Berücksichtigung lokaler Belange erfolgt über die Teilnahme in einer zu gründenden Facharbeitsgruppe „Finanzierungspapier MDV 2025“.

3 Weiterentwicklung von Tarifangeboten, Wirkung der im Jahr 2012 neu eingeführten ABO-Tarifprodukte und Fahrgastinformationsmöglichkeiten

3.1 Weiterentwicklung von Tarifangeboten

Neben den Fahrpreisanpassungen, die zur Aufrechterhaltung des bestehenden Fahrplan- und Leistungsangebots notwendig waren, gab es in den Jahren 2013 und 2014 Maßnahmen bei der Weiterentwicklung von Tarifangeboten.

Zum einen wurden im Jahr 2014 weitgehende tarifliche Verbesserungen für Schüler und Auszubildende umgesetzt. Dazu gehörte:

- die Einführung der SchülerRegioFlat (eine ABO-Ergänzungskarte für Schülerprodukte, die eine verbundweite ÖV-Nutzung in der Freizeit ermöglicht),
- die Einführung des ABO Azubi Plus (ein ABO, das die unterschiedlichen Wege zum Ausbildungsbetrieb und zur Schule abbildet und zusätzlich noch eine verbundweite ÖV-Nutzung in der Freizeit integriert),
- die Integration der Leipziger SchülerCard und SchülerMobilCard in den MDV-Tarif, um auch den Leipziger Schülern die Nutzung des neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes zu ermöglichen,
- die Einführung der MiniCard und der MaxiMobilCard in Halle, um einer deutlich größeren Zahl von Schülern die Mobilität mit dem Nahverkehr einfach und kostengünstig zu ermöglichen.

Zum anderen betraf eine weitere wesentliche Ausweitung der zielgruppenbezogenen Verbundangebote die Studenten. Nach der Einführung eines Semester-Volltickets für die Hochschule für Wirtschaft, Technik und Kultur und die Hochschule für Telekommunikation in Leipzig im Jahr 2008, haben sich Ende Januar 2014 nun auch die Studenten der Universität Leipzig und der Berufsakademie Sachsen sowie Mitte April 2014 die Studenten der Martin-Luther-Universität Halle für das verbundweit gültige MDV-Semestervollticket ausgesprochen. Damit können in Leipzig ca. 35.000 Studenten und in Halle ca. 19.000 Studenten das Verbundticket nutzen.

3.2 Wirkung der im Jahr 2012 neu eingeführten ABO-Tarifprodukte

Im Sommer 2012 wurden die bestehenden ABO-Tarifprodukte überarbeitet und gleichzeitig auch neue ABO-Tarifprodukte eingeführt. Die Zielsetzung bestand darin, die Umsätze im Segment der Dauerkunden zu stärken und auszubauen. Dies sollte durch die tarifliche Überarbeitung und durch Mengenzuwächse in diesem Segment erreicht werden. Die Job-Ticketnutzer sollten ebenfalls von den neuen Produkten profitieren.

Die Bilanz zum Ende des Jahres 2014 zeigt, dass die ursprüngliche Zielsetzung erreicht wurde.

	Juli 2012 (vor Einführung)	Dezember 2014
ABO (einschl. JobTicket)	87.218	97.447
davon in neue Produkte		
Senioren	-	6.800
Premium	-	3.800
Light	-	5.600
JobTicket	5.900	8.800

3.3 Wachsende Akzeptanz des handybasierten Informations- und Ticketsystems easy.GO

Seit der Einführung der App für den gesamten Verbundraum im Sommer 2011 hat sich easy.GO zu einem stabilen Fahrplan- und Tarifauskunfts- sowie Ticketingdienst für die Kunden im Mitteldeutschen Verkehrsverbund entwickelt.

Durch eine Vielzahl an technischen Weiterentwicklungen der App und gezielten Marketingmaßnahmen konnte sich easy.GO weiter etablieren und neue Nutzer hinzugewinnen. So wurden zusätzlich Verkehrsinformationen eingebunden, die zum einen langfristig über Baumaßnahmen und zum anderen auch ad hoc über Störungen informieren können. Im Herbst 2014 erfolgte das Release easy.GO 4.2, durch welches nun auch sehbehinderten Menschen der Zugang zu easy.GO ermöglicht wurde. Seit Dezember ist die App auch in der BlackBerry App World und im Amazon App Shop erhältlich. Mit dem Webauftritt myeasygo.de wurde ein gemeinsamer Internetauftritt geschaffen, der alle Informationen rund um die App (in den verschiedenen Regionen) bereitstellt.

Im Ergebnis der erfolgreichen Kampagne und saisonaler Effekte wie Witterung und Weihnachtsmärkte wurde im Monat Dezember 2014 erstmals ein Umsatz von über 180.000 € erzielt. Der Nutzen als zuverlässiger und etablierter Auskunftsdiens für Fahrgäste im MDV-Gebiet wird noch deutlicher, wenn man die über 3,5 Millionen Auskünfte via easy.GO im Dezember 2014 betrachtet.

Die deutlich positive Entwicklung belegt die hohe Akzeptanz und Nutzerfreundlichkeit des neuen Informations- und Vertriebswegs. Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf die jeweiligen Monatswerte.

	Juli 2011	Dezember 2014
Downloads	19.000	83.000
aktive Nutzer	16.800	131.000
aktive Ticketkäufer	1.350	11.500
Umsatz in €	12.500	180.000
verkaufte Tickets	5.200	61.000
Auskünfte	123.000	3.500.000

4 Einnahmeentwicklung

Die Entwicklung in 2013/2014 insbesondere in der Stadt Leipzig und den sächsischen Landkreisen war wesentlich durch die Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (MDSB) und des PlusBus-Angebotes im Dezember 2013 sowie die Integration der letzten wesentlichen Haustarife der LVB in den Verbundtarif im August 2014 beeinflusst. Damit können nun auch die Leipziger Schüler sowie die Mehrzahl der Studenten das moderne S-Bahn-Netz und die Angebote der weiteren Unternehmen im MDV nutzen.

Einen besonderen und weiterhin anhaltenden Beitrag zur Verbesserung der Einnahmesituation leisteten die in 2012 eingeführten neuen Tarifprodukte im Bereich der ABO-Monatskarten „Jedermann“. So war die Zahl dieser ABO-Nutzer im Dezember 2014 gegenüber dem Juli 2012 – vor Einführung der neuen Produkte – um rund 10.200 Kunden gestiegen. Dies entspricht einem Zuwachs von 11,7 %.

Insgesamt wurden die Verbundeinnahmen 2014 gegenüber dem Vorjahr um 14,0 Mio. € (rd. 8,1 %) gesteigert. Ca. 3,7 Mio. € resultierten davon aus der Integration der bisherigen LVB-Schülerprodukte Leipzig in den MDV-Tarif sowie aus der Erweiterung des Semestervolltickets in Leipzig seit September 2014. Ohne diese Einnahme ergab sich ein Zuwachs von 10,3 Mio. € (+ 5,9 %).

Eine Analyse der Teilläume zeigt, dass sich der positive Trend bezüglich der Erlössteigerung (bereinigt um die Mehreinnahmen aus der Integration der Haustarifprodukte) im gesamten Verbundraum unterschiedlich stark widerspiegelt:

Bereich	Einnahmesteigerung zum Vorjahr im Kalenderjahr 2014
Halle	+ 2,5 %
Leipzig	+ 6,1 %
Region	+ 8,1 %

Damit liegt der Verbundraum hinsichtlich der Erlöszuwächse über dem bundesweiten Wert, der laut dem Verband der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) etwa 3,5 % beträgt.

5 Verkehrsplanerische Themen

5.1 Fertiggestellte Vorhaben im Berichtszeitraum

Erfolgreiche Betriebsaufnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes I (MDSB-I = Citytunnel-Netz)

Im Dezember 2013 hat die DB Regio den Betrieb im Citytunnel-Netz (MDSB-I) aufgenommen. Vorbereitend waren vielfältige Abstimmungen in den Bereichen Tarif, Vertriebstechnik, Fahrgastzählung und Einnahmeaufteilung sowie Telematik und Kundeninformation für das Gesamtnetz vorzunehmen. Die Beschilderung im Bereich der Tunnelbahnhöfe („Wegeleitung und dynamische Fahrgästinformation im Citytunnel“) war auch ein wesentliches Thema.

Start PlusBus-Netz

Zeitgleich mit der Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes startete am 15. Dezember 2013 das auf Initiative der Verbundgesellschaft mit den beteiligten Landkreisen und Verkehrsunternehmen in den zurückliegenden Jahren entwickelte PlusBus-Netz mit seinen 27 Linien. Dieses integrierte Netz sichert direkte Anschlüsse zum SPNV und trägt damit die Vorteile der S-Bahn (kurze Fahrzeiten, Taktverkehr, Wochenendverkehr) in die Region, was das Gesamtsystem für die Fahrgäste attraktiver macht.

Damit diese Vorteile auch von den Kunden wahrgenommen werden, wurde im Herbst 2013 eine umfangreiche Vermarktungskampagne umgesetzt. So wurde der Name „PlusBus“ entwickelt und parallel dazu für eine weiterführende Clusterung des Busverkehrs im MDV die Produkte „StadtBus“ und „RegioBus“ definiert. Die Vermarktungskampagne für die PlusBus-Linien wurde im Vorfeld sehr eng mit der Kampagne zum Start des MDSB-I-Netzes abgestimmt.

Vorteile für die Stadt Leipzig bestehen darin, dass die SPNV-Achsen auch im Stadtgebiet eine gute Auslastung erfahren und gleichzeitig das Stadtgebiet von Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus dem Umland entlastet wird.

Ein Vergleich der Fahrgastzahlen im Zeitraum Mitte Dezember 2013 bis Ende August 2014 (neun Monate nach Betriebsstart) mit dem Vorjahreszeitraum zeigt steigende Fahrgastzahlen auf den PlusBus-Linien in einem Raum, in dem die Bevölkerungszahl weiter rückläufig ist:

alle Linien	Montag bis Freitag	3 %	im Angebot verbesserte Linien	Montag bis Freitag	10 %
	Samstag	4 %		Samstag	24 %
	Sonn- und Feiertag	2 %		Sonn- und Feiertag	8 %

5.2 Laufende Vorhaben im Zusammenhang mit der „MDV-Strategie 2025“

Die verkehrsplanerischen Themen orientierten sich 2013 und 2014 im Wesentlichen am Strategieprozess MDV 2025. Um den Blick auf die aktuelle Situation zu schärfen, hat der Fachbereich Verkehrsplanung im Jahr 2013 in jedem der fünf Landkreise ganztägige Fächekursionen unter Beteiligung der jeweiligen Aufgabenträger und Busunternehmen sowie von Vertretern aus der Politik oder der Regionalplanung durchgeführt. Die Exkursionen mündeten u. a. in folgende Projekte der Landkreise im MDV:

Projekt „Muldentaldreieck“

Im Projekt „Muldentaldreieck“ (Verkehrsgebiet zwischen den Städten Grimma, Colditz, Bad Lausick und Brandis) soll beispielgebend für den ländlichen MDV-Raum aufgezeigt werden, wie durch Neustrukturierung und Neuausrichtung des öffentlichen Verkehrsangebots breitere Zielgruppen den ÖPNV nutzen können. Dafür soll ein neues ÖPNV-Konzept umsetzungsreif entwickelt werden. Dabei sollen Taktknoten entwickelt und differenzierte Bedienungsformen herausgebildet werden. So wird nach erfolgter Einrichtung von hochwertigen PlusBus-Linien der Weg der Vertaktung und Produktdifferenzierung des ÖPNV-Angebots konsequent weiter beschritten und um das Themenfeld Feinerschließung ergänzt.

Im Frühjahr 2014 haben die Bürgermeister der oben genannten Städte ihre Zustimmung und Mitarbeit im Projekt bekundet, so dass ab Sommer 2014 die Detailausarbeitungen beginnen konnten. Bis Jahresende 2014 wurden die prinzipiellen Taktknoten im Regionalverkehr festgelegt. Die Bedienungshäufigkeit wird im nächsten Schritt festgelegt.

BMVI-Forschungsvorhaben „FoPS – Regionalstrategie Daseinsvorsorge: Mobilität - Infrastrukturen“

Im Rahmen des Forschungsvorhabens zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Gemeinden (FoPS) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den MDV als Projektregion ausgewählt. Ziel ist es, eine „Regionalstrategie Mobilität“ für ausgewählte Regionen im MDV-Gebiet innerhalb von zwei Jahren mit Unterstützung durch externe Gutachter untersuchen zu lassen.

Dabei sollen in einer Regionalstrategie die Infrastrukturen im ländlichen Raum (ÖPNV, Bildung, Versorgung, medizinische Versorgung) auf ihre Zukunftsfestigkeit mit Blickpunkt auf das Jahr 2025 bewertet und Ansätze entwickelt werden, wie auch zukünftig in den ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge der untersuchten Infrastrukturen sicher gestellt werden kann.

Nach einer intensiven Analysephase wurden in 2014 Indikatoren entwickelt, die frühzeitig aufzeigen können, ob die betrachteten Infrastrukturen in ihrem Bestand im Jahr 2025 gefährdet sein könnten. Spezielle Lösungen für den ÖPNV sollen beispielhaft für den MDV-Raum untersucht und weiter entwickelt werden. Das Projekt hat eine Laufzeit bis Oktober 2015 und ist als reines Forschungsprojekt angelegt. Die Abschlussveranstaltung wird am 03.09.2015 um 15:00 Uhr in Altenburg stattfinden.

6 Weitere Entwicklungen im MDV

6.1 Telematikvorhaben – verknüpftes Gesamtsystem

Im Oktober 2012 als EFRE-Telematikvorhaben gestartet, wurde in den Jahren 2013 und 2014 intensiv an den einzelnen durch den MDV koordinierten Teilprojekten gearbeitet, um diese als ein verknüpftes Gesamtsystem im mitteldeutschen Verbundraum wirksam werden zu lassen. Das Konzept sieht eine verbundweite Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten, Anschlussicherung und perspektivischer Anschlussgarantie vor und soll damit zu einer Verbesserung der Service- und Angebotsqualität sowie letztlich zu einer Attraktivitätssteigerung und erhöhten Kundenzufriedenheit beitragen. Zentrale Elemente sind die Beschaffung von leistungsfähigen Bordrechnern für Busse, Komponenten für das eTicketing (elektronisches Ticket) sowie entsprechende Betriebshof- und Systemausrüstung.

Im Jahr 2014 ist die Entscheidung des Landesamts für Straßenbau und Verkehr (LASuV) gefallen, das gesamte EFRE-Telematikvorhaben in das Landesinvestitionsprogramm (LIP) zu überführen. Alle Teilprojekte werden im Jahr 2015 weiter geführt, um das komplexe Vorhaben innerhalb der Förderperiode abzuschließen.

6.2 Kooperation Verkehrsmanagement Mitteldeutschland (KOV-VM)

Zur Kooperation Verkehrsmanagement haben sich die Städte Leipzig und Halle, die Verkehrsunternehmen LVB und Hallesche Verkehrsbetriebe-AG (HAVAG) sowie der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA GmbH) und die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt unter Federführung des MDV zusammengeschlossen. Hauptinhalt sind länderübergreifende Mobilitätskonzepte und -maßnahmen, insbesondere zur intelligenten Steuerung des Verkehrs.

In 2013 und 2014 wurden verschiedene Bausteine für das zukünftige Mobilitätsportal Mitteldeutschland erarbeitet. Hierzu gehörten unter anderem die Erweiterung der Datenbasis und Funktionen um P+R-/ B+R-Daten, dynamische Parkrauminformation, Umweltzonen, Baustellen-information und Sperrinfo des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie Auskunft für barrierefreies Reisen im ÖPNV. Das Kernstück der Informationsplattform bildet ein länderübergreifender, intermodaler Router, der den ÖPNV-, MIV- sowie Rad- und Fußgängerverkehr zu verkehrsträgerübergreifenden Reiseketten verknüpft und dabei dynamische Daten wie Verkehrslage (zunächst nur Sachsen-Anhalt, Ausweitung auf Stadt Leipzig nach der Aktualisierung der Verkehrslage Leipzig geplant) und Echtzeitdaten des ÖPNV verarbeitet.

Einen wichtigen Schwerpunkt der Arbeit der KOV-VM bildete die Realisierung einer neuen Datendrehscheibe zur Echtzeitdatenversorgung der ÖPNV-Auskunft (INSA) und des darauf aufbauenden Mobilitätsportals mit ÖPNV-Daten der MDV-Verkehrsunternehmen aus Sachsen und Thüringen und der Verknüpfung mit den ÖPNV-Daten aus Sachsen-Anhalt. Diese neue industrielle Lösung ersetzt die bisherige prototypische MOSAIQUE-Datendrehscheibe.

Mit der länderübergreifenden Abstimmung von Verkehrsmanagementaktivitäten zwischen dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt (MLV) und dem sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) im Sommer 2013 ist es gelungen für die KOV-VM einen ständigen Ansprechpartner des SMWA zu gewinnen, der die Initiativen der KOV-VM in Sachsen begleitet.

2014 wurde zudem ein Prozess zur Freigabe von ÖPNV-Daten an Drittabnehmer angestoßen, die eine Nutzung von ÖPNV-Daten in externen Apps und Anwendungen erlaubt. Im Jahr 2015 sollen die Nutzungsregelungen sowie die technische Bereitstellung von Daten konkretisiert werden.

7 Wirtschaftsplan

Die Betriebskostenzuschüsse für die Verbundgesellschaft wurden 2014, erstmals seit 2006, um 2,5 % auf 2.231,0 T€ angehoben. Dies entsprach einem Anstieg der durch die Gesellschafter zu finanzierenden Zuschüsse von 54 T€ und damit 540 € je Prozent Gesellschafteranteil. Für die Stadt Leipzig bedeutete dies einen Zuwachs von ca. 8,6 T€ auf rund 355 T€. Durch den ZVNL wurde diese Summe als Fördermittel gemeinsam mit den verbundbedingten Belastungen von rund 1,31 Mio. € wieder zu 100 % zur Verfügung gestellt, sodass sich keine Belastungen für den städtischen Haushalt ergeben haben.