



Verbundwirkung MDV

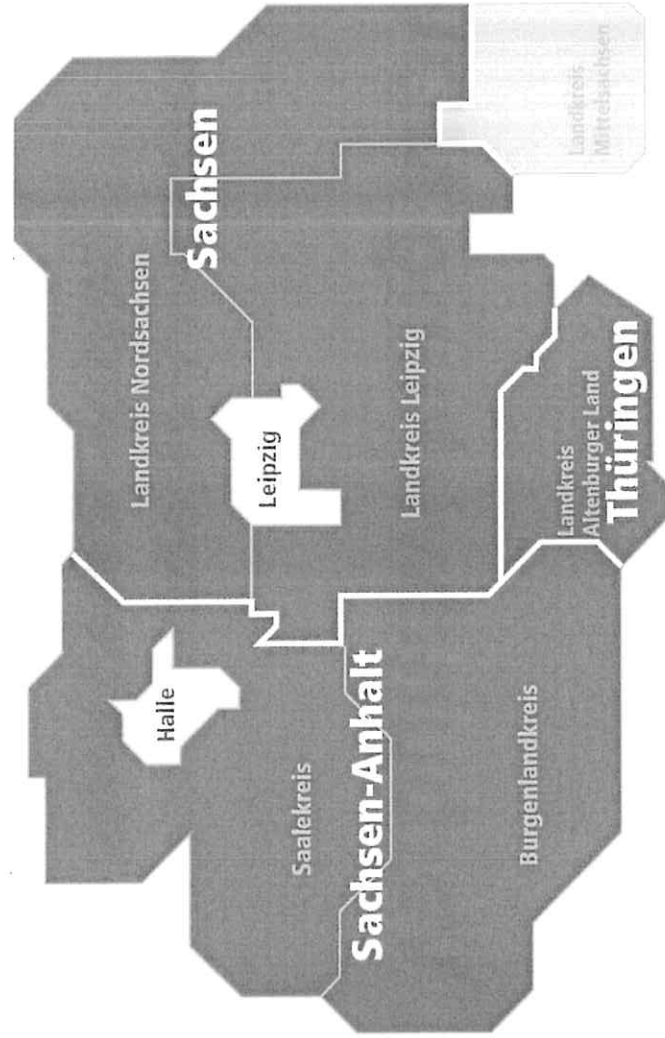
**Für die Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg und
die Stadt Dessau-Roßlau**

Organisation und Struktur MDV

Das derzeitige Verbundgebiet

2

Einwohner	1.726.221
Fläche	7.515 km ²
Verkehrsunternehmen	18
Tarifzonen	62
Linien Bus	419
Linien Zug	35
Linien Tram	28
Haltestellen	5.300
Fahrgäste täglich	615.300
Fahrgäste jährlich	225,2 Mio.
Linienlänge Bus	9.684 km
Linienlänge Zug	1.573 km
Linienlänge Tram	371 km



Organisation und Struktur MDV

Der Mischverbund

Politik/Verwaltung
Gesellschaften bzw. Zweckverbände, die Städte Halle und Leipzig sowie die Landkreise im Verbundgebiet geben verkehrspolitische Ziele vor und stellen Finanzmittel bereit.

Nahverkehr
Regionale und städtische Verkehrsunternehmen sowie Eisenbahnunternehmen stellen den eigentlichen Linien- und Schienenbetrieb bereit.

MDV GmbH
Zu den Kernaufgaben der MDV GmbH gehören Kundeninformation, Marketing, Vertrieb inkl. Bildung eines einheitlichen Verbundtarifes, die Fahrplankoordination, Verkehrsforschung und Koordination aller Partner

Rollen des MDV

- Experte
- Dienstleister
- Moderator
- Vermittler
- Kommunikator
- Impulsgeber

MDV = Mischverbund

- Aufgabenträger: 51 % der Gesellschafteranteile
- Verkehrsunternehmen: 49 % der Gesellschafteranteile

3



Organisation und Struktur MDV

MDV-Strategie 2025 – die Kernthemen



Organisation und Struktur MDV

Fachbereiche und Handlungsauftrag

<p>Unternehmensleitung</p>	<p>Geschäftsführer Prokuristin</p>	<p>Stabsbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Gremienbetreuung ■ Vergabestelle ■ Organisatorische Regelwerke ■ Strategie ■ Trends ■ Rechtsrahmen 	<p>Sekretariat</p>
<p>Fachbereich Verbundtarif und Verkehrsmarkt</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbundtarif ■ Marktforschung ■ Fahrgastzählung 	<p>Gewährleisten und Fortschreiben eines einheitlichen Verbundtarifes</p>	
<p>Fachbereich Verkehrsplanung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Strategieprojekte im ländlichen Raum ■ Kompetenzbündelung strategische ÖPNV- Planung ■ Kooperation mit dem ZVNL ■ Nahverkehrspläne ■ Träger öffentlicher Belange 	<p>verkehrsunterneh- mensübergreifende Verkehrsplanung</p>	
<p>Fachbereich Öffentlichkeits- arbeit und Kommunikation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbundmarketing ■ Fahrgastinformation ■ Medienbetreuung ■ Infomobil/ MDV-Infotelefon ■ Schulung für Verkehrsunternehmen ■ Grafik ■ Homepagebetreuung 	<p>Kommunikation von verkehrsunterneh- mensübergreifenden Angeboten</p>	
<p>Fachbereich Einnahmearbeit und Finanzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einnahmearbeit ■ Clearing/DTV ■ Finanzen und Rechnungswesen ■ Budgetcontrolling ■ Pflege Tarifdatenbank 	<p>Sicherstellen einer leistungsgerechten Einnahmearbeit- teilung zwischen den einzelnen Verbundpartnern</p>	
<p>Fachbereich Technische Systeme und IT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vertriebstechnik ■ RBL-Technik ■ Programmierung/EDV ■ Datenbank- management ■ Auskunfts-systeme ■ Verkehrsmanagement ■ Multimodalität ■ eTicketing / easy GO 	<p>Entwickeln, Fortschreiben und Begleiten der Um- setzung einheit- licher technischer Standards für Kommunikations- und Vertriebs- systeme</p>	

Nutzen der Verbunderweiterung

Übergeordnete Ziele Verbunderweiterung für die Region Mitteldeutschland

Stärkung des bisherigen Verbundraumes sowie der Metropolregion
(insbesondere Verbesserung der Verbindung beider Oberzentren und der nördlichen MDV-Landkreise mit dem neuen Verbundgebiet)

Mobilität von Fachkräften und Stärkung des Wirtschaftsraums Mitteldeutschland

Ökologie und Umwelt
(Beitrag zu: ökologischer Verkehrsabwicklung und Nachhaltigkeit, Vermeidung des Verkehrskollaps in den wachsenden Oberzentren, Schadstoffentlastung etc.)

Stärkung von Kultur und Tourismus
(Bauhaus – Goitzsche – Lutherstadt Wittenberg – Dessau-Wörlitzer Gartenreich)



Nutzen der Verbunderweiterung

übergeordnete Ziele für den ÖPNV

Fahrgäste gewinnen / Mobilität vereinfachen

- Stärkung des S-Bahnnetzes und vereinfachter Zugang für Nutzer*
- Ausschöpfung von Verkehrspotentialen (am Bsp. Berufspendler zw. MDV_{alt} u. ABW/D-R)

7

Übersicht Gesamtpendlerverflechtung* zw. MDV-Gebiet alt und Erweiterungsgebiet ohne Azubi

Landkreis/ Stadt	Halle	Leipzig	MDV-Region alt	Gesamt
LK Anhalt Bitterfeld	4.358	3.381	6.828	14.567
Dessau Roßlau	1.171	1.244	1.160	3.575
LK Wittenberg	795	1.210	2.556	4.561
Stadt Könnern	309	68	361	738
Gesamt	6.633	5.903	10.905	23.441

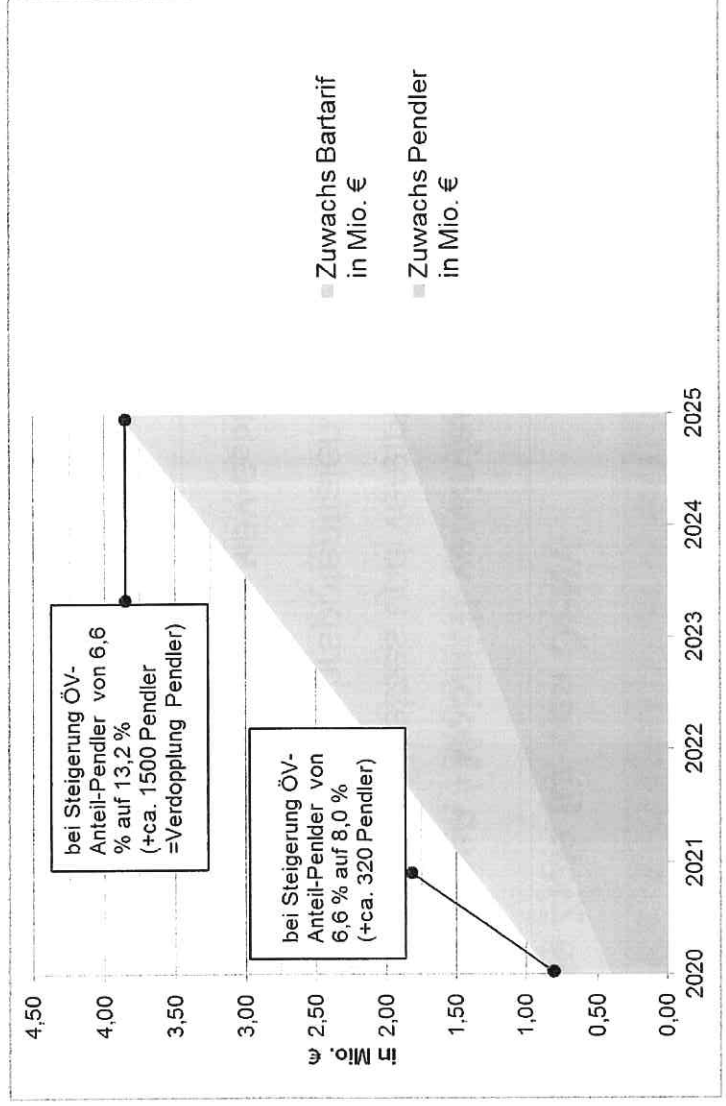
* Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtigbeschäftigte an Wohn- und Arbeitsort zum 30.06.2016, für Verflechtung zw. MDV-Region alt und Erweiterungsgebiet 30.06.2013 [Könnern Mindestwert, da aggregierte Landkreis-Werte nicht verfügbar]

* Verbundnutzen: Der Fahrgast muss für die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln nur ein Ticket kaufen. Dabei liegt eine einheitliche und verständliche Preislogik für alle Ticketkäufe zugrunde. Bei einem Verbundeintritt der LK ABI und WB sowie der Stadt D-R würde der Großteil der Fahrgäste von günstigeren Ticketpreisen profitieren. Für einen Teil der Fahrgäste käme es jedoch zu Verteuerungen (z. B. ausgewählte Zeitkarteninhaber, die nur den SPNV nutzen).

Nutzen der Verbunderweiterung

übergeordnete Ziele für den ÖPNV

- **Mehreinnahmepotential durch Vernetzung MDV_{alt} u. Erweiterungsgebiet ABW/D-R**
 - ca. **1.550 (6,6%)** der **23.500 Pendlern** zw. MDV-Gebiet alt und Erweiterungsgebiet nutzen derzeit regelmäßig den Nahverkehr/SPNV (Basis DB-Vertriebszahlen: ZK jedermann)
 - auf „guten“ SPNV-Achsen (Verbindungen zw. Oberzentren und ländlichen Gebieten) im MDV-Gebiet (alt) werden aktuell Werte der **ÖV-Nutzung bei den Pendlern von 10 bis 25 %** erreicht
- **Bsp. : Leipzig-Torgau: 23% / Leipzig-Delitzsch: 20 % / Halle-Querfurt: 12% / Halle-Dornitz: 13 %**
- bei einer sukzessiven Steigerung des **ÖV-Anteils der Berufspendler** sowie einer entsprechenden Steigerung der **Freizeitfahrten (Bartarif)** ergeben sich folgende jährliche Einnahmезuwächse:



➤ diese Mehreinnahmen verteilen sich auf das aktuelle MDV-Gebiet und das Erweiterungsgebiet

➤ Hier noch nicht berücksichtigt:
mgl. Mehrfahrgäste und Einnahmepotential durch Verbundnutzen im Binnenverkehr des Erweiterungsgebietes

Nutzen der Verbunderweiterung

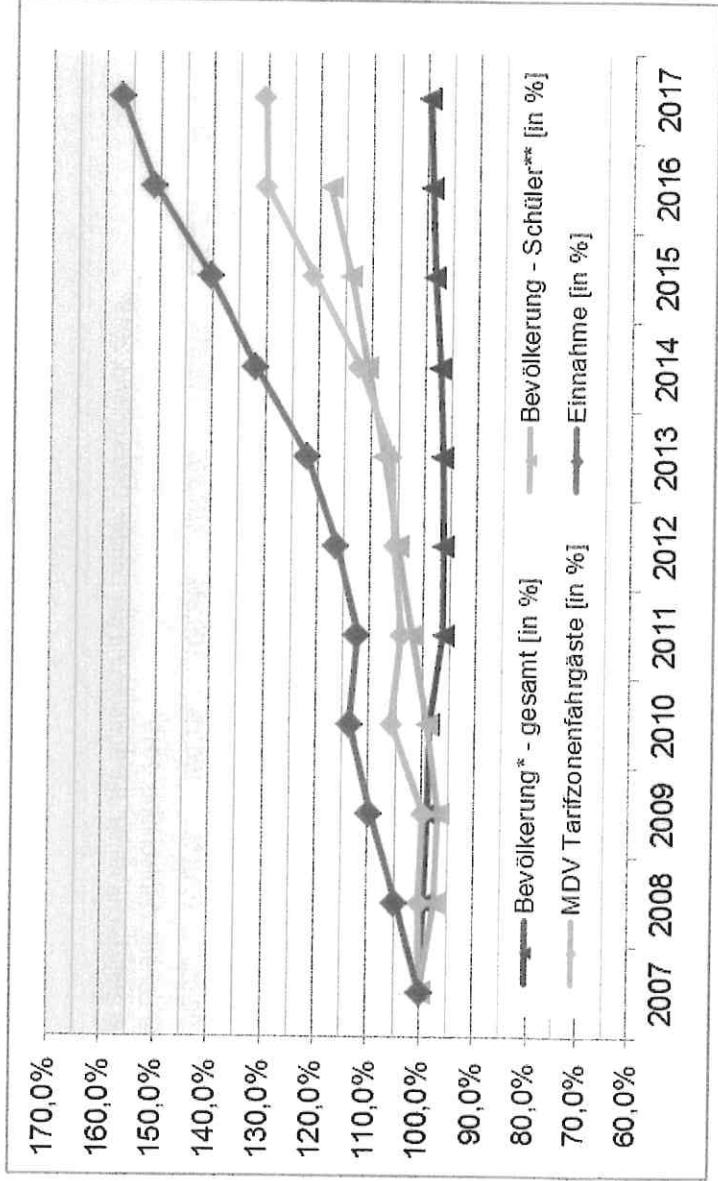
bisherige Entwicklung des MDV

Entwicklung Tarifeinnahmen / Fahrgastzahlen / Demographie 2007 bis 2017 – MDV gesamt

Kalenderjahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bevölkerung* - gesamt [in %]	100,0%	99,5%	99,0%	98,7%	96,2%	96,4%	96,6%	97,3%	98,5%	99,1%	99,6%
Bevölkerung - Schüler** [in %]	100,0%	97,5%	96,8%	99,1%	102,1%	104,9%	107,7%	111,0%	114,1%	118,1%	/
MDV Tarifzonefahrgäste [in %]	100,0%	100,3%	99,7%	105,8%	104,0%	105,5%	106,2%	112,4%	121,0%	130,1%	130,4%
Einnahme [in %]	100,0%	104,8%	109,7%	113,6%	112,4%	116,5%	122,1%	132,0%	140,4%	150,9%	157,3%

*© Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2019

** Schüler Allgemeinbildender Schulen / © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2019



Nutzen der Verbunderweiterung

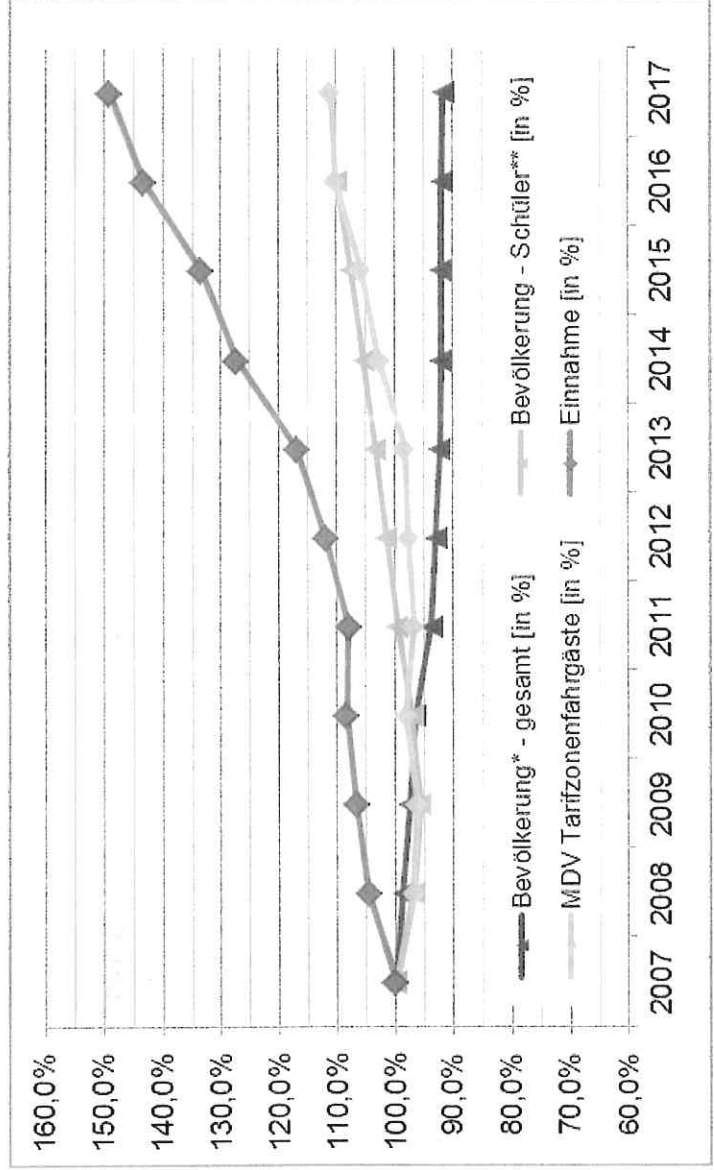
bisherige Entwicklung des MDV

Entwicklung Tarifeinnahmen / Fahrgastzahlen / Demographie 2007 bis 2017 – MDV Region*

Kalenderjahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bevölkerung* - gesamt [in %]	100,0%	98,7%	97,6%	96,6%	93,8%	93,0%	92,3%	92,0%	92,1%	91,9%	91,6%
Bevölkerung - Schüler** [in %]	100,0%	96,8%	95,7%	97,1%	99,7%	101,6%	103,4%	105,4%	107,6%	110,0%	/
MDV Tarifzonenfahrgäste [in %]	100,0%	96,9%	96,3%	98,2%	96,7%	97,7%	98,4%	102,8%	105,8%	110,3%	111,1%
Einnahme [in %]	100,0%	104,6%	106,7%	108,3%	107,9%	111,9%	117,0%	127,4%	133,5%	143,2%	149,1%

*© Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2019

** Schüler Allgemeinbildender Schulen / © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2019



* ohne Leipzig und Halle (Saale)

Verbundnutzen – Verkehrsplanung

Für Fahrgäste

verknüpftes Verkehrsangebot

- enge verkehrliche Verflechtungen des ÖPNV-Angebotes in der Region; Kreisgrenzen verwischen
- Landkreisleistungen mit neuen Verkehrskonzepten (z. B. „Muldental in Fahrt“, „Schmölln macht mobil“)
 - Sicherung der Daseinsvorsorge
 - „ÖPNV für alle“, nicht nur für den Schülerverkehr



einheitliche Standards

- verlässliche Angebote und Standards im Verkehrsraum
- einheitliche Busmarken im Verbundgebiet; Premiumprodukt: PlusBus
 - Wiedererkennungswert
 - Stabilität eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes



- fährt stündlich immer zur gleichen Minute
- Bietet gute Anschlüsse zu S-Bahnen und Regionalbahnen
- fährt auch am Wochenende

★ Markenrechtlich geschützt

Verbundnutzen – Verkehrsplanung

Für Gesellschafter

Verbundweite strategische Verkehrsplanung und -forschung durch den MDV

12

- vernetzte Planung von landkreisüberschreitendem Verkehr
- Austausch mit anderen MDV-Gesellschaftern
- Landkreisprojekte: neue Verkehrskonzepte für jedermann durch Nutzung der umfangreichen MDV-Expertise
- Die Hoheit für die ÖPNV-Planung sowie die finale Entscheidungshoheit liegen weiterhin bei den Akteuren vor Ort in den Landkreisen.

Entwicklung einheitlicher Standards

- einheitliche Busmarken im Verbundgebiet (PlusBus, TaktBus, StadtBus, RufBus)
- Steigerung der Fahrgastzahlen
- Profitieren vom bestehenden PlusBus-Bekanntheitsgrad



Entwicklung PlusBus

- Erhöhung der Fahrgastzahlen im Schnitt um 18%
- einzelne Linien an Samstagen mit durchschnittlich 50% zusätzlichen Fahrgästen
- Einführung des Konzeptes in anderen Regionen: u. a. Osterzgebirge, Meißner Land

Verbundnutzen – Verkehrsplanung

Für Gesellschafter

Kooperationen

- Kooperationsvereinbarung zum Nahverkehrsplan
 - geringerer Organisationsaufwand
 - Definition einheitliche Mindeststandards im MDV, aber regionale Anpassungen
 - fachkundiges Personal beim MDV
 - kostengünstiger
- Die Entscheidungshoheit liegt weiterhin beim Landkreis.



Sonstiges

- MDV erstellt Leitfäden mit einheitlichen Standards für das Verbundgebiet (bspw. Barrierefreiheit)
- Nutzung VISUM Verkehrsplanungsmodell
 - qualitativ hochwertige Nutzerzahlenabschätzung
 - Kosten durch reguläre MDV-Mittel getragen



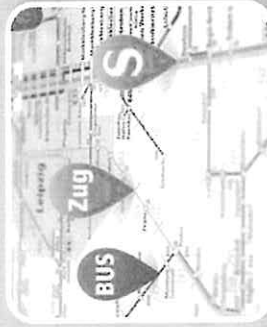
Verbundnutzen – Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Für Fahrgäste



verkehrsunternehmensübergreifende Information und Beratung

- Tarif (Fahrscheine & Preise), Fahrpläne, Möglichkeiten zum Fahrkartenkauf, neue Verkehrsnetze
- persönliche Fahrgastinformation: MDV-Infomobil & MDV-Infotelefon



Bereitstellung von Informationsmaterial (print und digital)

- diverse Tarifpublikationen (u. a. Verbundtarif, Verbundplan)
- MDV-Magazin „Hin & Weg“
- Freizeitbroschüre „Ausgeflogen“
- Fahrplanbücher und Fahrpläne



Vereinfachung Systemzugang ÖPNV

- nutzerfreundliche Gestaltung von Aushängen und Fahrplänen
- Wahrnehmung des MDV als integriertes Gesamtsystem (Etablieren Klammermarke)

Verbundnutzen – Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Für Gesellschafter

15

einheitliche Fahrgastinformation, Bereitstellung von Informationsmaterial

- verkehrsunternehmensübergreifende Information und Beratung von Fahrgästen
- Informationsmaterial zur Auslage sowie Information an Haltestellen, Bahnhöfen und in Fahrzeugen
- einheitliche Gestaltung aller Verbundpublikationen unter der Marke „MDV“ im Corporate Design



einheitliches Verbundmarketing

- Vermarktung von Tarifprodukten (z. B. neuen Abos), neuen Verkehrsangeboten, Freizeitangeboten im Verbund, Handy-App easy.GO
- **aktuelle Marketingaktivität:** Wahrnehmung des MDV als integriertes Gesamtsystem (Etablieren Klammermarke)



verbundweite Pressearbeit und Kommunikation mit politischen Entscheidern

verbundinterne Information

(jährliche Trainerschulung für VU und AT, „Handbuch für das Servicepersonal“)



Eine gemeinsame Kommunikation und ein gemeinsames Marketing senken die Kosten und sind wirkungsvoller.

Verbundnutzen – Technik

Für Fahrgäste

Zugangshürden zum ÖPNV abbauen und Systemnutzung vereinfachen durch einheitliche Standards und innovative technische Systeme

Fahrgastinformation

DFI Anzeigen mit Abbildung aller Verkehrsträger an den Stationen

Echtzeitdaten und Störungs-
informationen für verschiedene
Auskunftssysteme

Zentrales Auskunftssystem für
Web und easy.GO

MDV-App easy.GO
Mobiles Auskunftssystem mit fahrtbezogenem
Fahrscheinkauf

Ticketing

Einführung von Chipkarten
verbundweit für alle Stammkunden
(ca. 220 Tsd. Personen)



- Wegfall Wertmarkenkleben
- Sperre bei Verlust
- Änderungen über Aktionslisten an Bordrechnern und Automaten

Anschlussicherung

Technische Anschlussicherung
verkehrsunternehmensübergreifend
an vielen Haltepunkten
(Rechnergestütztes Betriebsleit-
system [RBL] auch in der Region
und Datendrehscheibe)

Perspektivisch (aktuell in Prüfung):

- Weitere Vereinfachung des
Tarifzugangs über intelligente
Vertriebs- und Ticketingsysteme
(z.B. CheckIn-BeOut)

Verbundnutzen – Technik

Für Verkehrsunternehmer und Landkreise

Aufwandsreduzierung und Synergien durch einheitliche Prozesse und gemeinsame technische Systeme sowie Innovationsförderung

Bündelung von Kompetenzen u. Know-How

Aufwandsreduzierung durch Projektmanagement bzw. -koordination bei MDV GmbH

Zentrale und gebündelte Einstellung von qualifiziertem Personal bei speziellen/innovativen Themen

Zentrales Monitoring aktueller Marktentwicklung

Know-how-Transfer zwischen den VU und zwischen den Aufgabenträgern, gemeinsame Schulungen / Workshops

Schnellere Behebung identischer aufgetretener technischer Fehler

Beschaffung neuer Technik und Finanzierung

Bereitstellung von Fördermitteln ist wahrscheinlicher, da größerer Nutzen

Höhere Rabatte bei gemeinsamer Beschaffung und Kostenteilung

Zentrales Monitoring der diversen Förderöpfe und -programme

Einnahmesicherung Reduzierung FK-Fälschung

Reduzierung Forderungsausfälle ABO

Erhöhung Fälschungssicherheit

Elektronische Kontrolle

Synergie einheitlicher Systeme (Beispiele)

verbesserte Verkehrssteuerung und Monitoring des Verkehrsablaufes (RBL)

RUFBUS-System: techn. Abwicklung flexibler Bedienformen

Einfaches, (VU-übergreifendes) Management e-Ticketing (ReTSy/BerSy)

- Änderungen schnell ohne Neuausstellung Karte
- Kostenreduzierung durch Sperrmöglichkeit bei Schülerabmeldung
- Vereinfachter Schülerdatenaustausch zw. VU und LK

Tarifgestaltung und -entwicklung

Gremienbeschlüsse der MDV-Gesellschafterversammlung

Verkehrsunternehmen* / einnahmeberechtigte Aufgabenträger-Gesellschafter (SPNV Brutto-Verträge) teilen Bedarf, Höhe und Zeitpunkt** für Tarifanpassung mit



1. Beschluss-Stufe MDV-Gesellschafterversammlung: Zeitpunkt und Höhe der Tarifanpassung (Höhe differenziert nach 3 Bausteinen: Leipzig, Halle, Region)
 - stimmberechtigt: VU und einnahmeberechtigte AT-Gesellschafter (einfache Mehrheit)



2. Beschluss-Stufe MDV-Gesellschafterversammlung: konkrete Ausgestaltung der einzelnen Tarifpositionen***
 - stimmberechtigt: alle MDV-Gesellschafter (einfache Mehrheit)

Veto-Optionen der Aufgabenträger-Gesellschafter:

- ❖ 30 % der nicht einnahmeberechtigten AT-Gesellschafter oder alle Landkreis-Gesellschafter können eine höhere oder frühere Tarifanpassung beschließen
- ❖ 30 % der nicht einnahmeberechtigten AT-Gesellschafter können beschlossener Höhe der Tarifanpassung widersprechen und niedrigere Tarifanpassung beschließen (bei Ausgleich der Einnahmeausfälle für die VU)

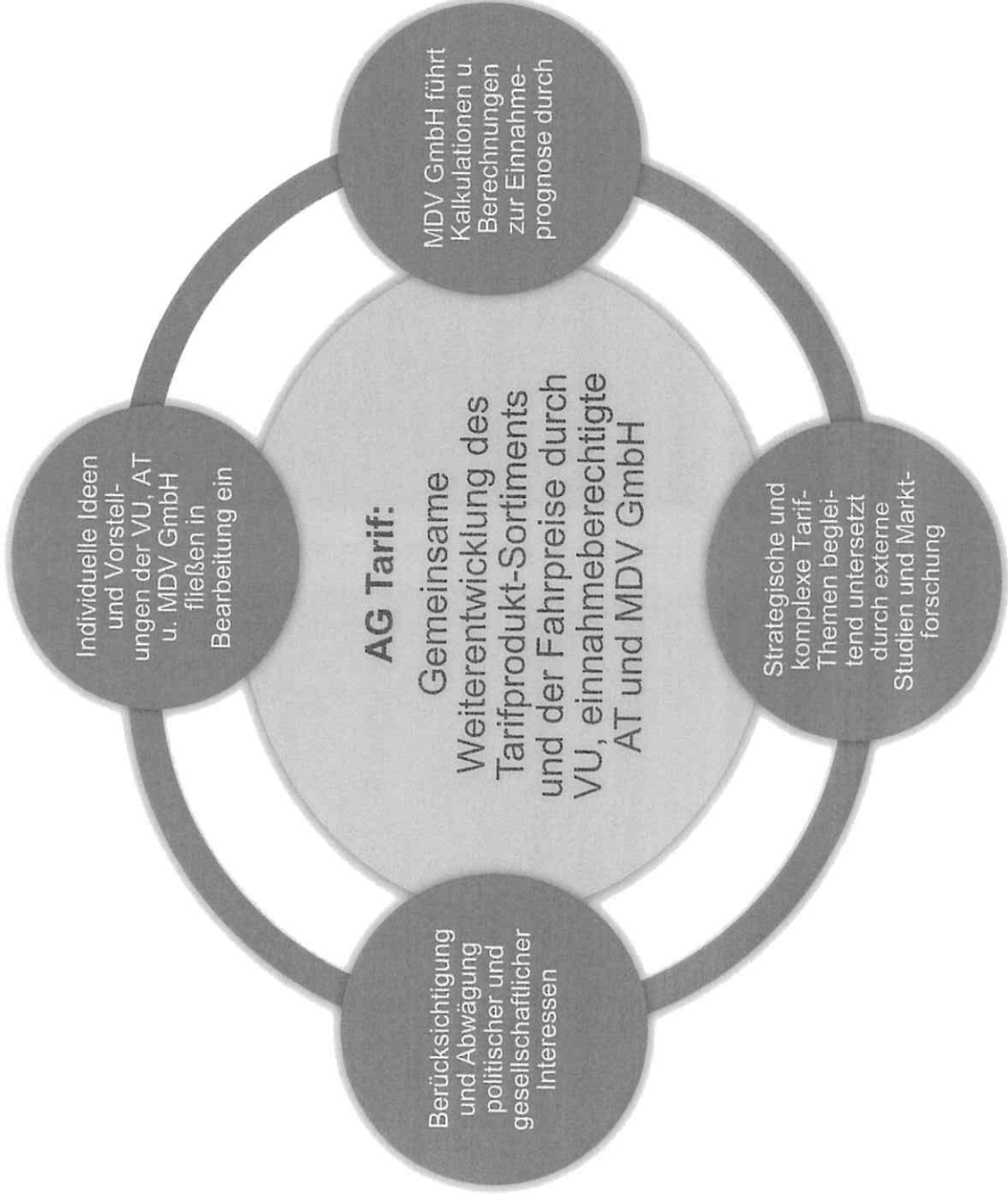
*ÖSPV-VU agieren individuell in Abstimmung mit Ihren Aufgabenträgern (LK, Städte)

** im MDV historisch gewachsen: Tarifwechsel zum 01.08.

*** umfasst: Preisanhebungen und ggf. auch –absenkungen, sowie Einführung neuer, aber auch Streichung alter Tarifprodukte

Tarifgestaltung und -entwicklung

Fachliches Vorgehen bei der Tarifaufgestaltung



Tarifgestaltung und -entwicklung

Einheitlichkeit vs. Gestaltungsspielräume im MDV-Tarif

Gemeinsam von allen bzw. einer Gruppe von MDV-Gesellschaftern vorgegeben

Ziel/Hintergrund:

- Einheitlicher und verständlicher tariflicher Systemzugang
- Tarifgerechtigkeit innerhalb des MDV
- Spezifisch für die einzelnen Zielgruppen passende Tarif-Angebote

Umsetzungsbeispiele:

- Grundlegend einheitliches Tarifprodukt-Sortiment, z.B.:
 - EFK u. 4-FK jedermann / Kurzstrecke / Kind
 - 24-h-Karte 1 bis 5 Personen
 - Wochenkarte / Wochenkarte für jedermann u. Azubi
 - ABO's (Light, Basis, Premium, Senior, Senior Partner)
 - ABO Azubi / ABO Azubi Plus
 - SchülerRegioFlat
- Einheitliche Preise für diese Produkte in den MDV-Hauptpreisstufen 1 bis Netz (Verkehrsverbindungen innerhalb der Region, auch mit Bezug zu den Oberzentren)

Individuelle tarifliche Gestaltungsspielräume innerhalb der LK / Oberzentren

Ziel/Hintergrund:

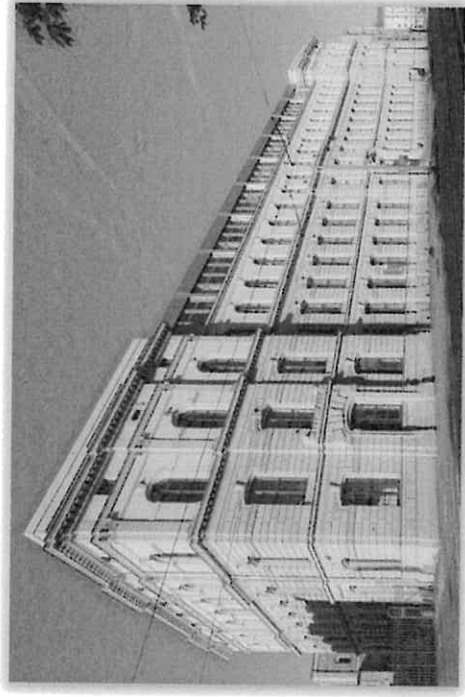
- Lokale / teilregionale Besonderheiten berücksichtigen
- unternehmerische und politische Interessen sichern

Umsetzungsbeispiele:

- Individuelle Tarifprodukte:
 - *Schüler und Studenten*, z.B.
 - SchülerRegionalkarte (LK Leipzig, Nordsachsen, Altenburg)
 - SchülerZeitkarte (LK Saalekreis, Burgenlandkreis)
 - SchülerCard / SchülerMobilCard (Stadt Leipzig)
 - SchoolCard / SchülerZeitkarte (Stadt Halle)
 - Semestervolltickets (Städte Halle und Leipzig)
- *Jedermann-Produkte*, z.B.
 - ABO Flex und Sozialticket (nur Stadt Leipzig); Abo Light 9/10 Uhr, ABO Bausteine (individuell zubuchbare Zusatznutzen) (Städte Leipzig und Halle)
 - diverse Kombitickets
- Preisniveau für spezifische Preisstufen
 - Preisniveau Binnenverkehr Oberzentren Halle und Leipzig
 - Preisniveau von kleinen Stadtverkehren (innerhalb der LK)
- Tarifzonenzuschnitt und Tarifzonengrenzen
 - Landkreisspezifische bzw. relationsspezifische Aussteuerung des Preisniveaus möglich

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Kontakt und Ansprechpartner



21

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)
Prager Straße 8
04103 Leipzig

Fragen und Antworten zur MDV-Teilintegration im Dezember 2019 und zu einer möglichen Vollintegration

Frage	Antwort
MDV allgemein	
Was ist der MDV und was sind seine Kernaufgaben?	<p>Die Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH (MDV) ist eine Managementgesellschaft, die seit 2001 im Auftrag verschiedener Städte, Landkreise, Aufgabenträgersgesellschaften und Verkehrsunternehmen das Nahverkehrsangebot in Mitteldeutschland koordiniert.</p> <p>Der MDV sorgt im Großraum Leipzig / Halle für ein einheitliches Tarifangebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), ein abgestimmtes Verkehrsangebot sowie eine verbundweite Kommunikation. Ziel ist es, einen attraktiven und leicht verständlichen Nahverkehr für alle Fahrgäste zu schaffen.</p>
Was ist nicht Aufgabe des MDV?	<p>Die Gestaltung des Fahrplanangebotes ist weiterhin Aufgabe der jeweils betroffenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Bei einem Beitritt zum Verbund wird auch keine Verantwortung dieser Art an den MDV abgegeben.</p> <p>Der MDV moderiert und berät die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der Abstimmung der Angebote.</p>
Wie viele Verbunderweiterungen gab es bisher?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bisher gab es zwei Verbunderweiterungen, die als Vollintegrationen (Integration aller Angebote des ÖPNV, d. h. Bahn, Bus und Tram in den MDV) durchgeführt wurden. <ul style="list-style-type: none"> ○ 2004: erste Verbunderweiterung (Einführung des Verbundtarifs in den Alt-LK Torgau-Oschatz, Döbeln, Muldentalkreis, Weißenfels, Burgenlandkreis) ○ 2005: zweite Verbunderweiterung (Einführung des Verbundtarifs im LK Altenburger Land) ▪ Die Verbunderweiterung im Dezember 2019 wird erstmals als Teilintegration umgesetzt (nur SPNV-Verbindungen werden in den MDV-Tarif integriert).
Was bedeutet die Einführung eines Verbundtarifs?	<p>Bei der Einführung eines Verbundtarifs werden die bestehenden Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen, welche sich in der generellen Preishöhe, Struktur (Produkte und Preisrelationen der Produkte untereinander) und auch in der Art der Preisbildung (z.B. km-Tarif vs. Zonentarif) voneinander unterscheiden, in eine einheitliche Tarifstruktur mit einem einheitlichen Ticketangebot überführt. Dieser Schritt wird als „Tarifharmonisierung“ bezeichnet. Durch die Angleichung der Tarife ergeben sich bezogen auf den jeweiligen Haustarif individuell sehr unterschiedliche Veränderungen (z.B. Preisabsenkungen und -erhöhungen), so dass durch eine Tarifharmonisierung Einnahmeverluste, aber auch Einnahmegerinne entstehen können.</p>

	<p>Der wesentliche Mehrwert ergibt sich bei einem Verbundtarif in der „Durchtarifierung“. Dies heißt, dass ein Fahrgast beim Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Tram) bzw. zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen keinen zusätzlichen Fahrausweis kaufen muss (Vorteil für den Fahrgast: er muss nur über ein Ticket / einen Fahrpreis informiert sein und hat nur einen Kaufvorgang). Im Verbund können mit einem Ticket die Verkehrsmittel einer Vielzahl von Verkehrsunternehmen genutzt und zwischen diesen umgestiegen werden. Für Fahrgäste, die bei ihren Fahrten umsteigen, ergibt sich dadurch i.d.R. ein deutlicher Preisvorteil, der zumindest initial für die Verkehrsunternehmen mit Einnahmeverlust verbunden ist („Durchtarifierungsverluste“).</p> <p>Mit der Einführung eines Verbundtarifes kann jedes Verkehrsunternehmen das komplette Verbundfahrtsortiment und somit auch Fahrscheine für die anderen Verbundverkehrsunternehmen verkaufen. Voraussetzung dafür ist die Anpassung der Vertriebstechnik bei den Verkehrsunternehmen.</p>
Verbunderweiterung Dezember 2019 allgemein - Teilintegration	
<p>Was wird am 15.12.2019 in den MDV integriert?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration der SPNV-Verbindungen in den sachsen-anhaltischen Landkreisen Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie in der Stadt Dessau-Roßlau in den MDV-Tarif ▪ ab Fahrplanwechsel des SPNV am 15. Dezember 2019 ▪ ÖSPV (Bus- und Straßenbahnverkehr) in Landkreisen Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie in der Stadt Dessau-Roßlau wird (vorerst) nicht in den Verbund integriert, lokale Haustarife behalten ihre Gültigkeit <ul style="list-style-type: none"> → Aus diesem Grund wird im Folgenden von einer „Teilintegration“ gesprochen. Eine „Vollintegration“ würde dementsprechend bedeuten, dass alle Nahverkehre (Zug, Tram und Bus) in den MDV-Tarif integriert werden. ▪ Das Land Sachsen-Anhalt ist bestrebt i.S. eines landesweit starken ÖPNV perspektivisch flächendeckend Verbundstrukturen zu schaffen <ul style="list-style-type: none"> → Eine Analyse der Pendlerstatistik zeigt, dass die oben benannten Gebietskörperschaften eine starke verkehrliche Verflechtung zum derzeitigen Verbundgebiet des MDV aufweisen.
<p>Welche Ziele verfolgt der MDV mit der Teilintegration?</p>	<p>Für Fahrgäste, Berufspendler und Touristen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilitätsangebot in der Region stärken ▪ Berufspendlern im Großraum Dessau-Roßlau, Wittenberg, Bitterfeld-Wolfen insbesondere von und nach Halle (Saale) und Leipzig Umstieg auf Bus und Bahn erleichtern ▪ Zugang zum Nahverkehrssystem vereinfachen ▪ Pendlern und Touristen mehr Möglichkeiten bieten, auch ohne Auto zur Arbeit / zum Ausflugsziel in Mitteldeutschland zu gelangen

	<p>Für die Verbundpartner</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrgastzahlen zwischen bisherigem und künftigen Verbundgebiet steigern durch einen einheitlichen und günstigen Verbundtarif ▪ den bisherigen Verbundraum sowie Verkehrsunternehmen im Verbund stärken ▪ die Erweiterung des Verbundraumes folgt auch der Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahnnetzes und soll dessen Attraktivität weiter steigern <p>Für die Lebensqualität in Mitteldeutschland</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ weiterhin einen wichtigen Beitrag zu ökologischer und nachhaltiger Verkehrsabwicklung leisten ▪ Verkehrskollaps in den wachsenden Oberzentren vermeiden <p>Für Wirtschaft und Kultur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung des Wirtschaftsraums Mitteldeutschland ▪ Stärkung der Kultur vor Ort
<p>Welche Vorarbeiten mussten für die Teilintegration geleistet werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zahlreiche und umfangreiche Vorarbeiten in verschiedenen Bereichen sowie eine Reihe von Beschlüssen, Vorlauf teilweise mehrere Jahre ▪ Verbundtarif – Berechnung der Harmonisierungseffekte und Durchtarifierungsverluste (im SPNV sowie für den straßengebundenen ÖPNV im derzeitigen Verbundgebiet) durch die Umstellung auf den MDV-Tarif ▪ Technische Systeme & Vertrieb – Ausbau der Tarifdatenbank und Ergänzung der Verkaufstechnik aller Verkehrsunternehmen im MDV um das Erweiterungsgebiet ▪ Kommunikation und Information – zielgruppenspezifische Information zur Verbunderweiterung (interne Information, Information politischer Akteure, Pressearbeit, Information von Fahrgästen und potenziellen Fahrgästen)
<p>Welche einmaligen Aufwendungen sind für die Teilintegration nötig?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einmalkosten insbesondere für vertriebliche Anpassungen bei allen VU im derzeitigen Verbundgebiet einschließlich der in den MDV-Nord fahrenden SPNV-VU (Verkaufsgeräte, Datenbanken und Software bei zahlreichen Herstellern) sowie für die Angebotskommunikation: ca. 2,6 Mio € netto (Finanzierung vom Land Sachsen-Anhalt und vom ZVNL)
<p>Welche laufenden Aufwendungen müssen für die Teilintegration geleistet werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ jährlich anfallende Ausgleichszahlungen durch Durchtarifierungsverluste und Harmonisierungseffekte (aufgrund des durchgehenden Fahrscheinverkaufs und der Tarifangleichung): ▪ Startbetrag ca. 800.000 € (für SPNV-VU sowie VU des heutigen Verbundgebietes) ▪ werden über mehrere Jahre abschmelzend von Land Sachsen-Anhalt und ZVNL ausgeglichen, da den Verlusten schrittweise auch Mehrfahrgäste und daher Mehreinnahmen durch das attraktivere Angebot gegenüberstehen

<p>Welche Vorteile bietet die Teilintegration für die Fahrgäste?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In erster Linie tarifliche Umstellung (kein neues Verkehrsangebot) ▪ bei Fahrten zwischen MDV (Altgebiet) und MDV Nord ist die Nutzung des ÖSPV (Tram und Bus) im MDV (Altgebiet) integriert: es wird nur ein Ticket anstatt zwei benötigt („Nahverkehr aus einer Hand“) ▪ Fahrt mit SPNV zum MDV-Tarif aus dem derzeitigen Verbundgebiet in den MDV Nord (Mehrnutzen für Fahrgäste, die ein Ticket mit netzweiter Gültigkeit besitzen → bspw. ABO Senior, ABO Premium am Wochenende) ▪ tarifliche Kappung ab Preisstufe „Netz“ → d.h. bei weiten Fahrten innerhalb des Verbundes ist eine Preisobergrenze gesetzt ▪ vollständige Integration der S-Bahn Mitteldeutschland im nördlichen Bereich in den MDV-Tarif ▪ einfachere Kaufabwicklung bei Umstiegen, da nur noch ein Ticket benötigt wird ▪ Fahrgäste im MDV Nord profitieren künftig vom Ticketsortiment des MDV (umfangreiches ABO-Sortiment, maßgeschneiderte Jobtickets) <p>Weitere Vorteile würden sich perspektivisch bei einer Integration aller öffentlichen Verkehre im MDV Nord in den MDV-Tarif ergeben (Vollintegration).</p>
<p>Welche Vorteile bietet die Teilintegration für die Region (Großraum Halle / Leipzig / Dessau)?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vereinfachte Mobilität von Fachkräften und Stärkung des Wirtschaftsraums Mitteldeutschland (→ MDV-Jobticket zur Mobilität von Arbeitskräften im gesamten Verbundgebiet) ▪ Erreichbarkeit neuer touristischer und kultureller Ziele im dann erweiterten MDV-Gebiet ▪ Die Region rückt verkehrlich näher zusammen.
<p>Gibt es verkehrliche Änderungen durch die Teilintegration?</p>	<p>Nein, die Teilintegration stellt eine tarifliche Integration der SPNV-Achsen in den MDV dar.</p>
<p>Welche preislichen Auswirkungen ergeben sich durch die Teilintegration für die Fahrgäste im Erweiterungsgebiet und woraus resultieren diese?</p>	<p>Eine pauschale Beschreibung der preislichen Auswirkungen ist nicht möglich, da diese individuell sehr unterschiedlich ausfallen. Dabei sind maßgebliche Kriterien, welche Strecke ein Fahrgast befährt, welche Produkte er nutzt (z.B. Einzelfahrkarte vs. Abonnement) und ob er zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln bzw. Verkehrsunternehmen umsteigt. Daher kann die Beschreibung der preislichen Veränderungen für Fahrgäste hier nur beispielhaft erfolgen. (Für alle unten angeführten Beispiele gelten folgende Preisstände: DB-Tarif ab 9.12.2018; MDV-Tarif ab 1.8.2018; ABW-Tarif ab 1.4.2019)</p> <p>Die größten Verbesserungen ergeben sich für Fahrgäste, die mit Zug oder S-Bahn zwischen MDV Nord und MDV (Altgebiet) fahren und im MDV (Altgebiet) auch Bus oder Straßenbahn nutzen. Für eine solche Fahrt ist künftig nur noch ein Ticket nötig.</p>

	<p>Bsp.: <u>Einzelfahrkarte:</u> Dessau Hbf – Leipzig Zoo (alt: 14,70 € für SPNV + 1,90 EUR für TRAM; neu: 10,60 € → Ersparnis von 6,00 €) <u>Abo:</u> Bitterfeld Hbf – Leipzig Connewitz Kreuz (alt: 134,90 € SPNV + 53,90 EUR für MDV ABO Light Leipzig; neu: 129,90 € → Ersparnis von 58,90 €)</p> <p>Durch den Wegfall des ABW-Tarifs¹ im MDV Nord gibt es andererseits (da keine Vollintegration umgesetzt wird) für Fahrgäste, die heute eine Zeitkarte im ABW-Tarif nutzen, künftig die Notwendigkeit zwei Tickets zu kaufen.</p> <p>Bsp.: <u>Tageskarte:</u> Bitterfeld – Dessau Hbf (alt: 14,90 €; neu: 11,30 € für Tageskarte MDV + zusätzlich Tickets für Weiterfahrt in Bitterfeld und / oder Dessau benötigt) <u>ermäßigte Wochenkarte:</u> Dessau Hbf – Zerbst (alt: 36,40 €; neu: 24,50 € + zusätzlich Tickets für Weiterfahrt in Dessau und / oder Zerbst benötigt)</p> <p>Durch die Anwendung des einheitlichen MDV-Zonentarifs wird es gegenüber dem heutigen Kilometerarif im SPNV (Nahverkehrstarif der DB Regio) auch innerhalb des MDV Nord unterschiedliche preisliche Wirkungen geben.</p> <p>Bsp.: <u>Einzelfahrkarte:</u> Dessau Hbf – Köthen (alt: 6,20 €; neu: 4,90 € → Ersparnis von 1,30 €) <u>Monatskarte:</u> Dessau Hbf – Köthen (alt: 121,80 €; neu: 129,90 € → Verteuerung von 8,10 €) <u>Abo:</u> Dessau Hbf – Wolfen (Bitterfeld) (alt: 99,60 €; neu: 100,80 € → Verteuerung von 1,20 €)</p> <p>Die DB-Angebote BahnCard, Hopperticket Sachsen-Anhalt, die DB-Ländertickets sowie der Tarif Magdeburg Plus² gelten im MDV Nord weiterhin. Auch die DB-Fernverkehrstarife bleiben unverändert.</p> <p>Eine Teilintegration hat keinerlei Auswirkungen auf die Tarife im Bus- und Straßenbahnverkehr des MDV Nord.</p>
<p>Wo können im MDV-Nord Verbundfahrtscheine gekauft werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ an den bekannten Verkaufsstellen für SPNV-Fahrtscheine (z.B. DB Verkaufsstellen, Fahrkartenautomaten (stationär und im Fahrzeug), Vertriebspartner, Handy-App easy.GO, MDV-Infomobil, z.T. Kauf von Online-Tickets) ▪ nicht beim Busfahrer im MDV Nord (hier nur ÖSPV-Tickets erhältlich) sowie nicht in den Verkaufsstellen der Bus- und Straßenbahnunternehmen in den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg und der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau

¹ Der „Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif) ist ein gemeinschaftliches Tarifangebot für Bahnen, Busse und Straßenbahnen. Das Einzugsgebiet umfasst die Stadt Dessau-Roßlau, die Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie den Ortsteil Loburg der Stadt Möckern (im LK Jerichower Land). Es werden folgende Fahrtscheine angeboten: Monatskarte / erm. Monatskarte, Wochenkarte, Monatskarten im Abonnement / erm. Monatskarten im Abonnement, Tageskarten / Kindertageskarten.
² Fahrgäste, die eine Wochen- oder Monatskarte zum C-Preis der DB auf der Strecke Zerbst - Magdeburg, Güterglück - Magdeburg oder Wusterwitz - Magdeburg erworben haben, können eine rabattierte Wochen- oder Monatskarte für die Tarifzone 010 (Magdeburg) erwerben.

<p>Warum entfällt der ABW-Tarif durch die Verbunderweiterung?</p>	<p>Beim ABW-Tarif handelte es sich um eine vom Land Sachsen-Anhalt unterstützte Zwischenlösung für Nutzer verschiedener Verkehrsmittel in der Region („Übersteiger“) mit einem begrenzten Ticketsortiment. Der ABW-Tarif war von vornherein angelegt als Übergang zu einem Verbundtarif (MDV oder marego). Mit Erweiterung des MDV im Dezember 2019 entfallen künftig die Voraussetzungen für den Betrieb eines parallelen ABW-Tarifangebots.</p> <p>Mit Gründung des Verkehrsverbundes marego und zeitgleicher Einstellung des Übersteigertarifs MUM in der Region Magdeburg im Dezember 2010 wurde dieses Vorgehen in Sachsen-Anhalt bereits erfolgreich umgesetzt.</p> <p>Mittelfristiges Ziel des Landes Sachsen-Anhalt ist die Integration aller Verkehre der Landkreise Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg sowie der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau in den MDV-Tarif, um eine attraktive Mobilität in der Region zu bieten.</p> <p><i>Anm.: Nutzungszahlen im nicht-ermäßigten Sortiment sind sehr gering, großer Anteil von <u>Stückzahlen bei ermäßigten Monats-</u> (ca. 38 %) und <u>ermäßigten Wochenkarten</u> (ca. 22 %) und damit ca. 80% der <u>Fahrten mit ABW-Tarif</u>.</i></p>
<p>(mögliche) Vollintegration</p>	
<p>Warum wird die Verbunderweiterung nicht als Vollintegration umgesetzt?</p>	<p>Bezüglich des Beitritts der Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie der Stadt Dessau-Roßlau in den MDV gab es in der Vergangenheit bereits Gespräche, die bisher noch keine Entscheidung für einen Verbundbeitritt ergeben haben. Um die Landesstrategie Sachsen-Anhalts voranzutreiben, wird in einem ersten Schritt eine Teilintegration umgesetzt. Die drei Gebietskörperschaften haben so die Möglichkeit, die anschließende Entwicklung zu beobachten, die finanziellen Rahmenbedingungen (Kosten und Finanzierung) zu prüfen und dann eine Entscheidung bezüglich einer Vollintegration zu treffen.</p> <p>Dazu stehen wir in engem Dialog mit den Verwaltungen der drei Gebietskörperschaften.</p>
<p>Wie kam es zur Entscheidung einer Teilintegration, nachdem in den drei Gebieten schon seit Jahren über einen MDV-Beitritt diskutiert worden ist?</p>	<p>Das Land Sachsen-Anhalt strebt landesweit die Einführung von Verbundstrukturen an, um landesweit eine preisgünstige und tariflich durchgebundene Nutzung unterschiedlicher Verkehrsangebote zu ermöglichen.</p> <p>Aus den Erfahrungen früherer Verbundgründungen/-erweiterungen ist bekannt, dass durch das Zusammenwirken von hoher Angebotsqualität und einem einheitlichen Tarifangebot mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können. Der ÖPNV wird insgesamt als attraktiver empfunden und wird zu einem wichtigeren Standortfaktor in den Regionen.</p> <p>Insofern bestand das Ziel zur Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes, die gewachsenen Verkehrsbeziehungen aus der ABW-Region mit dem MDV durch eine Erweiterung des Verkehrsverbunds zu stärken und für Pendler attraktivere Angebote mit Anschlussmobilität im Straßenbahn- und Busverkehr zu schaffen.</p> <p>Da es für eine Vollintegration bisher keine Entscheidung gab, soll als erster Schritt die Teilintegration durch das Land Sachsen-Anhalt und die bisherigen Gesellschafter des MDV angegangen werden. Damit wird zunächst die Attraktivität für die Nutzer des erweiterten S-Bahn-Systems erhöht, was wiederum dessen Wirtschaftlichkeit stärkt.</p>

	<p>Vergleichbar wurden in der Vergangenheit zum Beispiel im damaligen Landkreis Sächsische Schweiz bei Gründung des Verkehrsverbunds Oberelbe im Raum Dresden im Jahr 1998 nur die Schienenstrecken in den Verbund integriert.</p>
<p>Wer ist der Ansprechpartner für Fragen zu einer möglichen Vollintegration?</p>	<p>Das Land Sachsen-Anhalt (vertreten durch die NASA GmbH) und der MDV stehen im Dialog mit den Verwaltungen der Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie der Stadt Dessau-Roßlau. Um eine transparente und einheitliche Kommunikation sowie eine Abstimmung des weiteren Vorgehens und notwendiger Klärungspunkte abzusichern, sollte diese Kommunikationsebene eingehalten werden. D.h. spezifische Fragestellungen oder offene Themen, die sich auf politischer Ebene innerhalb der Landkreise ergeben, sollten an die jeweiligen Verwaltungen als zentrale Vermittlerstelle herangetragen werden.</p>
<p>Welche Vorteile hätte eine Vollintegration für Fahrgäste und die drei Gebietskörperschaften?</p>	<p>Zusätzlich zu den tariflichen und vertrieblichen Vorteilen der Teilintegration (siehe oben) hätten Fahrgäste bei einer Vollintegration die Möglichkeit, zum MDV-Tarif auch Bus- und Straßenbahnverbindungen im MDV Nord zu nutzen. Es wäre dann also bspw. möglich, von Halle mit der S-Bahn nach Bitterfeld zu fahren und an Start und Ziel mit dem gleichen Ticket Busse und Straßenbahnen zu nutzen. Da bei einer Vollintegration keine zusätzlichen Tickets mehr für die ÖSPV-Fahrten benötigt werden würden, entstünden für die Fahrgäste in vielen Fällen preisliche Einsparungen. Durch eine Vollintegration würden sich natürlich zahlreiche weitere Vorteile für Fahrgäste und die Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen ergeben, welche detaillierter im beiliegenden Foliensatz zusammengefasst sind.</p>
<p>Welche Kosten entstehen durch eine Vollintegration?</p>	<p>Einmalkosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umstellung Vertriebstechnik und Ausstattung der Fahrzeuge mit Zähltechnik bei den Bus- und Straßenbahnunternehmen des MDV Nord ▪ Öffentlichkeitsarbeit / Information bisheriger und künftiger Verbundfahrgäste über die tariflichen Veränderungen ▪ sonstige Kosten (Projektorganisation etc.) <p style="text-align: right;">→ Förderung durch das Land Sachsen-Anhalt</p> <p>Laufende Kosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchtarifierungsverluste (DTV) und Harmonisierungseffekte (HE) (HE: mögliche Minder- oder Mehreinnahmen der Verkehrsunternehmen durch Ablösung der Haustarife durch den einheitlichen MDV-Tarif; DTV: Wegfall eines zusätzlichen Fahrausweises bei Nutzung mehrerer Verkehrsmittel) <p style="text-align: right;">→ Förderung durch das Land Sachsen-Anhalt abschmelzend über 5 oder 11 Jahre</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BKZ (Betriebskostenzuschüsse) zur Finanzierung der Verbundgesellschaft (aktuell ca. 100 T€ / Jahr für einen LK und ca. 85 T€ / Jahr für VU eines LK)
<p>Kann die Höhe von DTV und HE bei einer Vollintegration bereits beziffert werden?</p>	<p>Die sich konkret durch die Verbundtarifeinführung ergebenden DTV und HE sind ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Aufgabenträger, da sich daraus dauerhafte Finanzierungserfordernisse ergeben könnten.</p> <p>Erst nach einer genauen und einheitlich mit allen Akteuren abgestimmten Berechnung der DTV/HE sind konkrete Aussagen zu diesen Wirkungen möglich.</p> <p>Auf die Höhe von DTV und HE haben verschiedene Kriterien Einfluss, die im Vorfeld entsprechender Analysen und Berechnungen geklärt bzw. bekannt sein müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifstruktur und -niveau der bestehenden ÖPNV-Tarife des jeweiligen Verkehrsunternehmens sowie die aktuelle Verkaufsstatik nach Produkten und Fahrtwegen ▪ Konkrete Definition von MDV-Tarifzonenengrenzen bzw. Zuordnung von Orten/Ortsteilen zu den Tarifzonen ▪ anzusetzendes MDV-Preisniveau für Preisstufen, die durch die Gebietskörperschaften selbst definiert werden können (z.B. Fahrpreis innerhalb der Stadt Dessau oder innerhalb kleinerer Stadtverkehre in den Landkreisen - z.B. Bitterfeld-Wolfen, Wittenberg) ▪ Anteil der Fahrgäste, die im MDV Nord mehrere Verkehrsmittel nutzen und dafür heute mehrere Fahrausweise benötigen
<p>Warum werden die HE/DTV nur abschmelzend durch das Land finanziert?</p>	<p>Die Abschmelzung begründet sich darin, dass bei der Schaffung von Verbundstrukturen sukzessive von einem Fahrgastgewinn und damit Einnahmезuwachs auszugehen ist. Die initial berechneten Mindereinnahmen (HE/DTV) werden somit im Laufe der Zeit kompensiert.</p>
<p>Weilches Mitspracherecht haben die Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie die Stadt Dessau-Roßlau bei einer möglichen Vollintegration im Verbund?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes (Straßenbahn- und Busverkehre) bleibt in Verantwortung der Landkreise bzw. der Stadt D-R: Ausschreibung und Bestellung von Straßenbahn- sowie Busverkehren und somit die Definition des Angebotsumfangs im ÖPNV (einschließlich der Erstellung von Nahverkehrsplänen) ▪ Die konkrete Gestaltung des Tarifs (Produkte und Fahrpreise) wird regelmäßig gemeinschaftlich mit allen Gesellschaftern in den MDV-Gremien beschlossen. Grundlage dafür bilden die für die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen erforderlichen durchschnittlichen Tarifanpassungen. Alle Gesellschafter können dazu auch eigene tarifliche Interessen in die Abstimmung einbringen. <ul style="list-style-type: none"> ○ Dabei erfolgt ein differenziertes Herangehen zwischen der MDV Region und den einzelnen Oberzentren (d.h. es erfolgt eine Einigung auf ein einheitliches Preisniveau für die regionalen Tarife [Preisstufe 1 bis

	<p>Netz]; die Oberzentren und die in den Oberzentren fahrenden VU bestimmen das Preisniveau für ihre Stadt).</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Das bedeutet, dass beispielsweise die Stadt D-R das Preisniveau für Binnenverkehre innerhalb der Stadt gemeinsam mit den in der Stadt Dessau-Roßlau verkehrenden VU eigenständig festlegen kann. ○ Darüber hinaus besteht für die Landkreise und die regionalen VU auch die Möglichkeit, das Preisniveau für kleine Stadtverkehre innerhalb der Landkreise zu bestimmen. ○ Ein weiterer tariflicher Spielraum besteht in der konkreten Festlegung der Größen und konkreten Grenzen der Tarifzonen innerhalb eines Landkreises (innerhalb des Rahmens der durch die Teilintegration vorgegebenen Zuordnungen von SPNV-Haltepunkten zu den jeweiligen Tarifzonen). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jeder Landkreis (einschließlich VU) kann wichtige Themen in die Gremien des MDV einbringen und gleichzeitig von einer gemeinsamen Bearbeitung bzw. gemeinsamen Erfahrungswerten anderer Gesellschafter profitieren.
<p>Wer entscheidet, wer in den Verkehrsverbund aufgenommen wird? Kann man sich dafür bewerben?</p>	<p>Der MDV ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV. Die Zugehörigkeit steht prinzipiell jedem Nahverkehrsunternehmen und jedem Aufgabenträger offen. Die Zugehörigkeit zu einem Verbund ist dann sinnvoll, wenn es starke räumliche Verkehrsverflechtungen gibt. Entscheidend ist, dass in der Gesamtbilanz der Nutzen für alle Beteiligten in einem Verbundgefüge überwiegt – und nicht die Kosten. Interessiert sich ein Landkreis oder eine Region in Sachsen-Anhalt für die Zugehörigkeit zum MDV, so sind zunächst entsprechende Gespräche mit dem Land und der Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) zu führen. Diese nehmen dann den Kontakt zum Verbund auf.</p> <p>Einer Integration in den Verbund gehen die entsprechenden Verhandlungsgespräche mit allen beteiligten Gesellschaftern (Nahverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern) sowie den künftigen Gesellschaftern voraus. Ziel ist die Aufnahme in den Verbundgesellschaftsvertrag. Im nächsten Schritt werden die Vorbereitungen in der Vertriebsstruktur, in der Tarifstruktur, im Einnahme-Aufteilungsverfahren, in der Verkehrsplanung sowie in der Öffentlichkeitsarbeit und Fahrgastinformation getroffen. Der gesamte Prozess ist sehr umfangreich und nimmt mehrere Jahre in Anspruch. Die genaue Zeitdauer ist unter anderem von den vorhandenen Techniken und organisatorischen Voraussetzungen im potenziellen Erweiterungsgebiet abhängig.</p>