



NAHVERKEHRSP DER STADT HALLE (SAALE) ab 2012

(Datum nach Beschlussfassung zu ergänzen)



Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012

Stadtratsbeschluss vom

Bearbeitung:
Dezernat II Planen und Bauen, Stadtplanungsamt

Mitarbeit:
Spath + Nagel, Büro für Städtebau, Berlin

INHALT

1	GRUNDLAGEN	5
1.1	Rechtsrahmen.....	5
1.2	Funktionen des Nahverkehrsplans	5
1.3	Inhalte und Aufstellung des Nahverkehrsplans	6
1.4	Organisation und Zuständigkeiten.....	7
2	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND GRUNDSÄTZE	9
3	BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG DES ANGEBOTS	10
3.1	Verkehrsangebot.....	10
3.1.1	Schnittstellen zum Fernverkehr	10
3.1.2	Schienenpersonennahverkehr	10
3.1.3	Stadtverkehr	12
3.1.4	Regionalbusverkehr	19
3.2	Verknüpfungen.....	21
3.2.1	Verknüpfung Stadtverkehr – SPNV/ Regionalbusverkehr	21
3.2.2	Verknüpfung Stadtverkehr – Stadtverkehr	21
3.2.3	Intermodale Verknüpfungen	22
3.2.4	Bewertung	23
3.3	Infrastruktur und Fahrzeugpark	24
3.3.1	Haltestellen.....	24
3.3.2	Fahrwege.....	24
3.3.3	Betriebshöfe	25
3.3.4	Fahrzeuge	26
3.3.5	Bewertung	26
3.4	Tarif, Information und Service	27
3.4.1	Tarife	27
3.4.2	Fahrscheinerwerb.....	28
3.4.3	Information	28
3.4.4	Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Service	29
3.4.5	Bewertung	30

4	ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE	31
4.1	Bevölkerung und Arbeitsplätze.....	31
4.1.1	Bestand und bisherige Entwicklung.....	31
4.1.2	Prognose	32
4.2	Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.....	33
4.2.1	Modal Split.....	33
4.2.2	Nachfrage im SPNV	34
4.2.3	Nachfrage im Stadtverkehr der HAVAG.....	34
4.3	Nachfrageprognose	36
4.3.1	Nachfrageentwicklung bei unverändertem Verkehrsangebot	36
4.3.2	Aktivierung von Potenzialen	38
5	ANFORDERUNGEN AN DAS LEISTUNGSANGEBOT IM ÖSPV	40
5.1	Begriffsbestimmungen	40
5.1.1	Festsetzungen und Erläuterungen	40
5.1.2	Verkehrszeiten.....	40
5.2	Erschließung und Netzgestaltung	41
5.3	Bedienung.....	43
5.4	Vernetzung.....	45
5.5	Infrastruktur.....	48
5.6	Fahrzeuge.....	51
5.7	Tarif	52
5.8	Information und Service	53
6	ORGANISATION DES ÖSPV	58
7	FORDERUNGEN ZUM SPNV UND ZUM REGIONALBUSVERKEHR	59
7.1	Vorbemerkung	59
7.2	Schienenpersonennahverkehr	60
7.3	Regionalbusverkehr	60
8	FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN.....	61
9	VERZEICHNISSE UND QUELLEN	62
9.1	Abbildungen.....	62
9.2	Tabellen.....	62
9.3	Abkürzungen.....	63
9.4	Quellen	63
10	ANLAGEN	64
	1. Erschließung des Stadtgebiets	
	2. Mindestbedienung Straßenbahn	
	3. Investitionsplan 2012-2016	
	4. Finanzierungsplan 2012-2016	

1 GRUNDLAGEN

1.1 Rechtsrahmen

Zur Wahrnehmung ihrer Verpflichtung als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) hat die Stadt Halle (Saale) am 18.6.1997 einen Nahverkehrsplan aufgestellt¹, der am 25.6.2003 für die Periode 2002 bis 2006 und am 28.3.2007 für die Periode ab 2007 durch Beschlüsse des Stadtrats fortgeschrieben wurde². Der vorliegende Entwurf ist die Grundlage für die erneute Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab 2012.

Den bundesgesetzlichen Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)³. Landesrechtlich kommt das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG) hinzu⁴. Zurzeit (12/ 2011) befindet sich eine Änderung des PBefG im Gesetzgebungsverfahren, das die Rahmenbedingungen in wesentlichen Punkten modifizieren und präzisieren wird, insbesondere zur bundesrechtlichen Ausfüllung der in der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße festgelegten Anforderungen durch nationales Recht. Diese Gesetzesänderung wird im weiteren Verfahren der Aufstellung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen sein.

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs⁵ sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz⁶ zusammen mit dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen⁷ bilden wichtige Grundlagen für die Finanzierung.

Nach § 4 ÖPNVG ist das Land Sachsen-Anhalt Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Kreise und kreisfreien Städte sind Aufgabenträger für den ÖSPV auf ihrem Gebiet.

Nach § 8 PBefG in Verbindung mit § 6 ÖPNVG ist der Aufgabenträger zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet, der den in diesen Gesetzen formulierten Anforderungen an Inhalte und Aufstellungsverfahren genügen muss.

Zudem ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt zu beachten.

1.2 Funktionen des Nahverkehrsplans

Im Kontext bestehender bzw. in absehbarer Zeit zu erwartender gesetzlicher Regelungen kommen dem Nahverkehrsplan der Stadt mehrere Aufgaben zu:

1. Der Nahverkehrsplan bildet den allgemeinen Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Stadtgebiet als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er bringt auf der Grundlage der verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele und einer Analyse der Potenziale des ÖPNV die Vorstellungen der Stadt zur Entwicklung der Verkehrsangebote und der Verkehrsinfrastruktur sowie deren Finanzierung zum Ausdruck. Damit ist er eine wichtige Grundlage für alle Einzelentscheidungen in der Zuständigkeit der Stadt, die den ÖPNV betreffen.

2. Als Grundlage für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen nach dem PBefG formuliert der Nahverkehrsplan Anforderungen an das Angebot des ÖSPV sowie den Verkehrsunternehmen diesbezüglich aufzuerlegende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und bildet insofern einen

¹ Stadtratsbeschluss 97/I-32/587 „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) für die Jahre 1997-2001“

² Stadtratsbeschlüsse III/2003/03142 bzw. IV/2006/05942.

³ PBefG vom 8.8.1990, zuletzt geändert am 22.11.2011

⁴ ÖPNVG vom 20.1.2005, zuletzt geändert am 22.12.2010

⁵ Regionalisierungsgesetz vom 27.12.1993, zuletzt geändert am 12.12.2007

⁶ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 28.1.1998, zuletzt geändert am 5.4.2011

⁷ Entflechtungsgesetz vom 5.9.2006

Rahmen für deren unternehmerische Entscheidungen. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen, denen präzise Leistungsanforderungen zugrunde zu legen sind, hat der Nahverkehrsplan die Aufgabe, solche Anforderungen vorausschauend und nachvollziehbar zu entwickeln.

3. Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind von der Genehmigungsbehörde bei ihren Aufgaben, insbesondere bei der Genehmigung von Linienverkehren zu berücksichtigen.

4. Der Nahverkehrsplan bietet eine Grundlage, die städtischen Verkehrsbelange in die Nahverkehrsplanungen anderer Aufgabenträger einzubringen. Dies gilt insbesondere für den SPNV mit innerstädtischer Verkehrsbedeutung, der in der Zuständigkeit des Landes liegt, aber auch für den Regionalbusverkehr in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise.

1.3 Inhalte und Aufstellung des Nahverkehrsplans

Nach § 6 ÖPNVG LSA hat der Nahverkehrsplan insbesondere zu enthalten die Darstellung:

1. der verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers,
2. der siedlungsstrukturellen Entwicklung und der sich daraus ergebenden Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr,
3. des bestehenden und geplanten Netzes des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich Linienbündel,
4. der geplanten Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
5. der Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach § 8 ÖPNVG und
6. der Anforderungen an das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und für die Erteilung von Genehmigungen nach dem PBefG.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Belange des Verkehrs, der Schulträger und der Verkehrsunternehmen sowie die Bevölkerungsentwicklung und die Finanzierbarkeit zu berücksichtigen und die im ÖPNVG festgelegten Grundsätze für die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs in die Abwägung einzubeziehen.

Der Nahverkehrsplan ist mit benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Andere Aufgabenträger, deren Belange berührt sein können, sowie die örtlich tätigen Verkehrsunternehmen, die Straßenbaulastträger und der Beirat für den ÖSPV sind an seiner Aufstellung zu beteiligen.

Gemäß § 8 PBefG sind weiterhin die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung mit dem Ziel einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans ist der Behindertenbeauftragte anzuhören.

Das für die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchgeführte Beteiligungsverfahren wird in Abschnitt 9 näher erläutert.

1.4 Organisation und Zuständigkeiten

Die Untere Verkehrsbehörde der Stadt Halle (Saale) vergibt die Liniengenehmigungen des ÖSPV im Stadtgebiet gemäß PBefG im übertragenen Wirkungskreis. Zurzeit liegen sämtliche Konzessionen des Stadtverkehrs (Straßenbahn und Stadtbus) gemäß Tabelle 1.1 bei der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG). Die HAVAG erbringt die Verkehrsleistungen überwiegend selbst, einige Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr lässt sie durch Subunternehmer erbringen.

	Bündel	Linien	Genehmigungslaufzeit	Bemerkungen
Stadtbus	CamBus	54	bis 03.02.12	Vertragslinie mit halbjährlicher Laufzeit
	Nord	25, 35, 55	bis 31.12.13	
	Süd	23, 24	bis 31.12.14	
	West	21, 22, 34, 36, 40, 41, 42, 52	bis 31.10.15	41 ruhend
	Nacht	91, 97, 99	bis 31.10.15	99 ruhend
	Ost	26, 27, 30, 31, 32, 43, 53	bis 31.12.20	
Straßenbahn		alle	bis 2024	§ 13 PBefG

Tab. 1.1 Liniengenehmigungen im Stadtverkehr Halle, Stand Juli 2012

Die HAVAG ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Halle GmbH, deren alleiniger Gesellschafter wiederum die Stadt Halle (Saale) ist (Abb. 1). Seit April 2001 gibt es zwischen der Stadt Halle, der Verwaltungsgesellschaft für die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Stadt Halle (Saale) mbH (VVV, 2009 mit der Stadtwerke Halle GmbH zusammengelegt) und der HAVAG einen Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag (VBFV). Dieser bildet die vertragliche Grundlage für die finanziellen Transaktionen zwischen der Stadt Halle (Saale), der Stadtwerke Halle GmbH und der HAVAG, insbesondere für Ausgleichszahlungen der Stadt für von der HAVAG zu erfüllende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Der Vertrag wurde 2007 fortgeschrieben; wenn er nicht zuvor gekündigt wird, bleibt er bis 31.12.21 gültig. Der VBFV verpflichtet die HAVAG auf die Einhaltung der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan festgelegten Zielvorgaben sowie auf in einer Anlage zum Vertrag festgelegte Qualitätsstandards. Die Einhaltung der Standards ist durch die HAVAG nachzuweisen bzw. wird durch einen unabhängigen Dritten kontrolliert. Für Fälle der Nichteinhaltung sieht der Vertrag Sanktionen vor.

Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger für den SPNV einschließlich des im Stadtgebiet von Halle bedienenden S-Bahn- und Regionalzugverkehrs. Die Aufgabenträgerschaft wird durch die Nahverkehrsservice-Gesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) wahrgenommen.

Der die Stadt Halle ringförmig umschließende Saalekreis ist Aufgabenträger für die in das Stadtgebiet von Halle einbrechenden Regionalbuslinien, ausgenommen eine Linie des Landkreises Mansfeld-Südharz.

Das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) umfasst die Städte Halle (Saale) und Leipzig, den Saalekreis und den Burgenlandkreis in Sachsen-Anhalt, die Landkreise Leipzig und Nordsachsen in Sachsen sowie den Kreis Altenburger Land in Thüringen. Gesellschafter in der Verbundgesellschaft sind zu 51 % die Aufgabenträger (darunter die Stadt Halle), zu 49 % die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen (darunter die HAVAG). Der MDV ist verantwortlich für ein gemeinsames Tarifangebot, Erfassung und Aufteilung der Einnahmen auf die Verkehrsunternehmen sowie die verbundweite Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. Er macht darüber hinaus Vorschläge für die Planung und Koordination der Verkehrsangebote im Verbundgebiet. Die Bestellung der Verkehrsleistungen verbleibt bei den Aufgabenträgern, die Leistungserbringung einschließlich der Vorhaltung der Infrastruktur, der konkreten Fahrplangestaltung und des örtlichen Marketing bei den Verkehrsunternehmen.

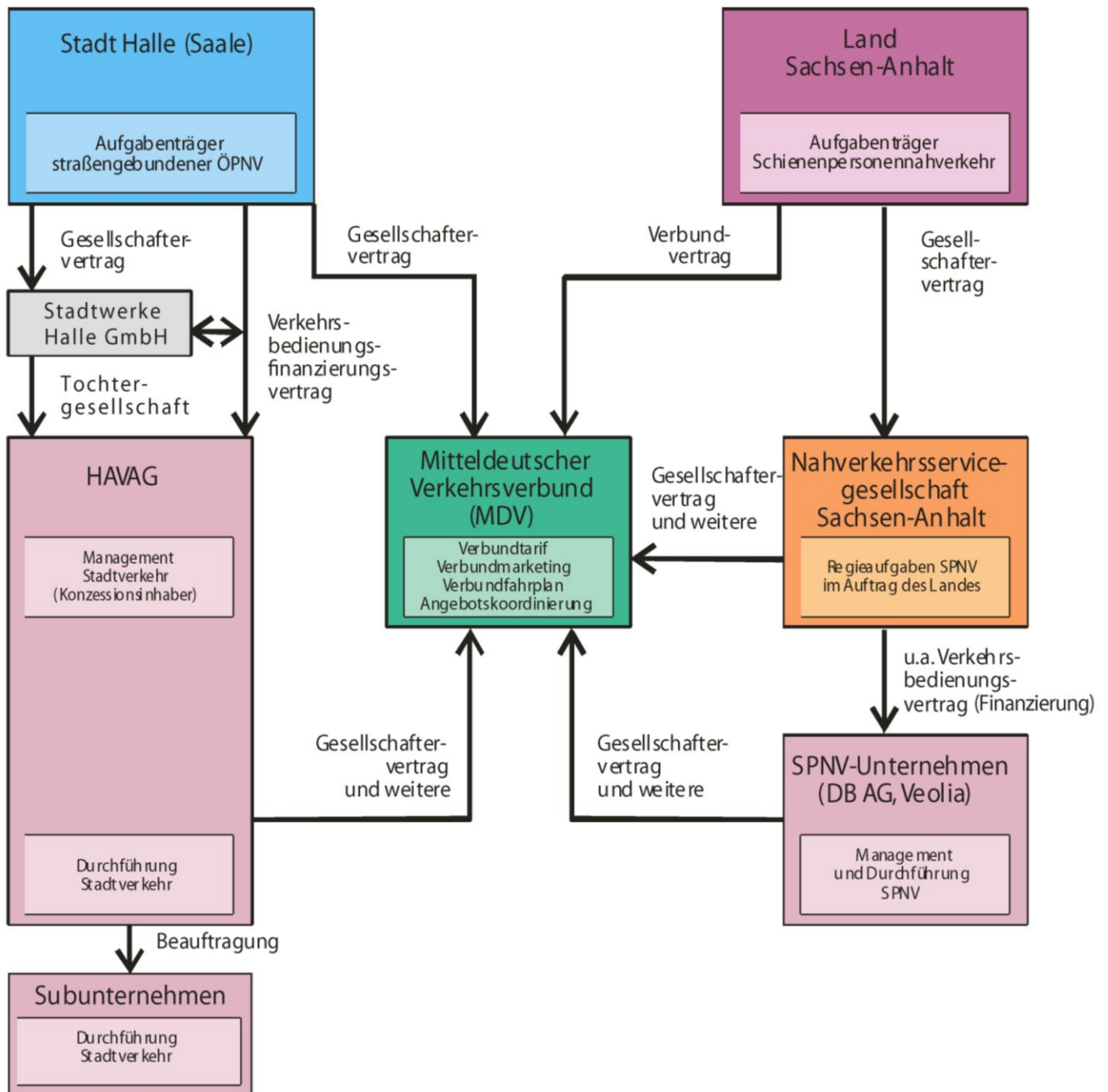


Abb. 1 Organisation des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale)

2 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND GRUNDSÄTZE

Die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Halle sind in ihrem Verkehrspolitischen Leitbild niedergelegt. Übergeordnete Ziele sind danach die Entwicklung bzw. Beachtung attraktiver Wirtschaftsbedingungen, attraktiver Wohnbedingungen, eines funktionsfähigen Naturhaushalts und eines vielfältigen Landschaftsbilds.

Daraus werden folgende Grundsätze für die Verkehrsplanung abgeleitet:

- Sozialverträglichkeit (Verkehrssicherheit, selbständige Mobilität für alle Bevölkerungsschichten mit und ohne Pkw, Beachtung der Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen, Senioren und Mobilitätsbehinderten),
- Umweltverträglichkeit (Schutz vor schädlichen Einwirkungen auf Natur, Menschen und historische Bausubstanz, Beitrag zum Klimaschutz),
- Orts- und Stadtverträglichkeit (Erreichbarkeit der Stadt als Ganzes und ihrer Ortsteile, Gestaltung der Stadträume, Identifikation der Bürger mit ihrem Umfeld, Orientierung an den Grenzen der Aufnahmefähigkeit der Stadt für den Kfz-Verkehr),
- Wirtschaftlichkeit (sparsamer und effizienter Umgang mit öffentlichen Investitionen, bestmögliche Nutzung vorhandener Ressourcen, Vermeidung konkurrierender Investitionen, Kostenbeteiligung nach dem Verursacherprinzip).

Der Anteil des Umweltverbunds (öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr) an der Verkehrsmittelwahl soll angehoben, Einsparpotenziale beim motorisierten Individualverkehr sollen ausgeschöpft werden. Als Nahziel wurde im Verkehrspolitischen Leitbild zunächst eine Stabilisierung des ÖPNV-Anteils bei 20 %, dann eine allmähliche Anhebung bis 2010 auf 22 % angestrebt. (Tatsächlich lag der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an den in der Stadt zurückgelegten Wegen seit 2002 stabil bei etwa 18 %.)

Weiterhin formuliert das Verkehrspolitische Leitbild folgende Teilziele für den ÖPNV:

- Erhöhung der Erschließungsdichte des Straßenbahn- und Busnetzes,
- Verbesserung der Bedienungshäufigkeit,
- Abbau von Behinderungen der öffentlichen Verkehrsmittel,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen und der Zugänglichkeit der Fahrzeuge, insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen (Barrierefreiheit⁸),
- Schaffung von Verknüpfungspunkten mit dem Radverkehr (Bike+Ride), mit dem Pkw-Verkehr (Park+Ride) sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des öffentlichen Verkehrs,
- Verbesserung der Bedienungsqualität,
- Koordinierung von Angebot, Tarifen und Marketing mit dem Nahverkehr im Umland.

Parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird ein Verkehrsentwicklungsplan 2025 (Arbeitstitel) für die Stadt neu aufgestellt. Ein umfassender Beteiligungsprozess dazu wurde bereits eingeleitet. Soweit sich daraus neue Ziele, Grundsätze und Prioritäten für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs ergeben, wird dies auch im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen sein.

Der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt⁹ orientiert sich an den Leitsätzen zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und umweltverträglichen Gestaltung des motorisierten Verkehrs. Wesentliche Ziele sind die Stärkung der zentralen Orte und der Innenstädte, die Förderung der Entwicklung der regionalen Wirtschaftsstruktur, einschließlich des Tourismus, die „Gesellschaft der kurzen Wege“, die Konzentration auf innenstadtbezogene Standorte und vorhandene Siedlungsschwerpunkte, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung von Schadstoffemissionen. Dazu soll der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden. Der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes soll verstärkt Rechnung getragen werden, u.a. durch Marköffnung und Herausbildung von Wettbewerbsstrukturen im ÖPNV.

⁸ Per Legaldefinition ist eine Sache barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar ist.

⁹ Der ÖPNV-Plan bildet die Fachplanung des Landes für die Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots im ÖPNV und ist durch die Stadt Halle (Saale) im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung gemäß § 6 ÖPNVG LSA zu berücksichtigen.

3 BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG DES ANGEBOTS

3.1 Verkehrsangebot

3.1.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Der Hauptbahnhof wird zum Fahrplan 2011/12 durch folgende Fernverkehrslinien bedient¹⁰:

- ICE/ IC Stralsund–Berlin–Halle–Nürnberg–München
- ICE/ IC Dresden–Leipzig–Halle–Hannover–Bremen–Oldenburg
- IC Köln–Hannover–Magdeburg–Halle–Leipzig
- IC Stralsund–Berlin–Halle–Frankfurt (Main) Flughafen

Weitere Ziele können mit kurzen Übergangszeiten im Fernverkehrsnetz erreicht werden; dies gilt insbesondere für die Relation Halle–Erfurt–Frankfurt (Main) mit Umstieg in Naumburg.

Der Busbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof wird durch folgende Fernbuslinien angefahren:

- Halle–Leipzig–Grimma–Döbeln–Prag (CZ)
- Eisenach–Gotha–Erfurt–Weimar–Jena–Halle–Berlin
- Flughafen Berlin–Schönefeld–Halle
- Hamburg–Halle–Burgas (BG)
- Bonn–Halle–Mikolow (PL)
- Euskirchen–Halle–Krasnodar/ Tbilisskaja (RU)
- Hamburg–Halle–Sofia (BG)
- Flensburg–Halle–Sofia/ Pernik (BG)
- Koblenz–Halle–Sewastopol (UA)
- Stuttgart–Halle–Orenburg (RU)
- Stuttgart–Halle–Chernihiv (RU)
- Vilnius (LT)–Halle–London (UK)

Der Flughafen Leipzig/Halle wird zweimal stündlich in zehn bis elf Minuten von Halle Hbf. aus erreicht; mit dem Regionalexpress (RE) sowie (nicht im MDV-Tarif) mit ICE- und IC-Zügen.

3.1.2 Schienenpersonennahverkehr

Netzstruktur

Halle liegt im Zentrum eines Sterns aus insgesamt sieben Strecken, welche den Hauptbahnhof mit den umliegenden Mittel- und Oberzentren sowie dem Flughafen Leipzig/Halle verbinden. Hinzu kommen die bogenförmig durch die Stadt verlaufende S-Bahn Nietleben–Trotha sowie die S-Bahn über Halle Messe nach Leipzig. Von den 13 Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr im Stadtgebiet werden 12 auch bzw. ausschließlich durch die S-Bahn bedient.

Fahrtenangebot

Die S-Bahnstrecken werden werktags halbstündlich, die Bahnstrecken, die Halle mit dem Umland verbinden, zumeist stündlich bedient, wobei Überlagerungen zwischen verschiedenen Linien bzw. Produkten die Regel sind. Zeitweise nur zweistündlich bedient wird die Strecke nach Eilenburg (Tab 3.1).

Auf den Relationen Halle Hbf–Halle-Südstadt–Eisleben, Halle Hbf–Halle-Ammendorf–Merseburg–Naumburg sowie Halle Hbf–Halle-Trotha–Könnern und Halle–Bitterfeld ergibt sich durch die Überlagerung mehrerer Angebote tagsüber (teilweise nur zu bestimmten Tageszeiten) auch eine dichtere Zugfolge, dann allerdings nicht immer im Takt. Die Relationen Halle–Köthen–Magdeburg, Halle–Bitterfeld–Dessau, Halle–Flughafen Leipzig/Halle–Leipzig und Halle–Naumburg werden zusätzlich durch IC- bzw. ICE-Züge bedient.

¹⁰ Einzelne Kurse verkehren nicht über den gesamten Linienweg oder aber über die genannten Endpunkte hinaus.

Linien-Nr.	Relation	Zugfolgezeit (min)		
		Mo-Fr	Sa	So
RE 4	Halle-Könnern-Halberstadt-Hannover	120	120	120
RE 5	Halle-Flughafen Leipzig/Halle-Leipzig	60	60	60
RE 9	Halle-Eisleben-Nordhausen (-Kassel)	60	60	60
RE 9	Halle-Nordhausen	120	120	120
RE 20/RB 43	Halle-Magdeburg (-Stendal-Uelzen)	60	60	60
HEX	Halle-Könnern-Aschersleben-Halberstadt	120	120	120
HEX	Halle-Könnern-Bernburg	120	120	120
RB 20	Halle-Naumburg-Erfurt-Eisenach	60	60	60
RB 75	Halle-Lutherstadt Eisleben (-Sangerhausen/Nordhausen)	60	120	120
RB 80	Halle-Bitterfeld-Lutherstadt Wittenberg	120	120	120
RB 82	Halle Hbf-Merseburg-Naumburg	6 Fahrtenpaare	eine Fahrt	eine Fahrt
RB 86	Halle-Bitterfeld-Dessau	120v	120	120
RB 118	Halle-Eilenburg	60/ 120	120	120
S 7	Nietleben-Hauptbahnhof-Trotha	30	30	30
S 10	Halle Hbf-Halle Messe-Leipzig Hbf	30	30	30
		v ... zeitweise verdichtet		

Tab. 3.1 Linien und Fahrzeugfolgezeiten im SPNV (Fahrplan 2011/ 12)

Der ÖPNV-Plan des Landes definiert Halle (Saale) Hbf als Schnittstelle mit Verknüpfungsfunktion innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes. Er ist zz. kein Taktknoten des Integralen Taktfahrplans (ITF), jedoch im Sollzustand 2015 des ÖPNV-Plans als solcher dargestellt (Minuten 15/ 45). Eine Übersicht der am Hauptbahnhof in Halle (Saale) bestehenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Tagesverkehr zeigt Tab. 3.2. Für den Nahverkehrsplan von Interesse sind dabei vor allem die Übergangszeiten zwischen dem innerstädtischen Nahverkehr und wichtigen Strecken des regionalen SPNV. Aufgrund der Taktdichte der den Hauptbahnhof bedienenden Straßenbahnen halten sich die Übergangszeiten hier durchweg in einem vertretbaren Rahmen. Kritisch ist dagegen der Übergang zwischen der S-Bahn und einigen Linien des Regionalverkehrs. So beträgt die Übergangszeit von der S-Bahn aus Richtung Halle-Nietleben zum RE in Richtung Flughafen Leipzig/Halle 28 min. Auch die Züge in Richtung Köthen/ Magdeburg und in Richtung Eilenburg werden knapp verpasst. In der Gegenrichtung gibt es ähnliche Probleme.

Linie	ungerade Stunde		gerade Stunde	
	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
RE 4 Halle-Könnern-Halberstadt-Hannover	02	52	-	-
RE 5 Halle-Flughafen Leipzig/Halle-Leipzig	48	11	37	11
RE 9 Halle-Eisleben-Nordhausen-Kassel*	48	04	48	04
HEX Halle-Könnern-Halberstadt	43		-	10
HEX Halle-Könnern-Bernburg	13	12	-	-
RB 20 Halle-Naumburg-Erfurt-Eisenach	44	22	47	22
RB 43 Halle-Köthen-Magdeburg	51	43	51	43
RB 75 Halle-Eisleben*	18	34	18	34
RB 80 Halle-Bitterfeld-Lutherstadt Wittenberg	-	15	45	-
RB 82 Halle-Merseburg-Naumburg	37	22	37	22
RB 86 Halle-Bitterfeld-Dessau	45	-	-	15
RB 118 Halle-Eilenburg	23	36	23	36
S Nietleben-Hauptbahnhof	13, 43	22, 52	13, 43	22, 52
Hauptbahnhof-Trotha	20, 50	14, 44	20, 50	14, 44
S Halle Hbf-Halle Messe-Leipzig Hbf	11, 41	23, 53	11, 41	23, 53
* teilweise abweichende Abfahrts-/ Ankunftszeiten				

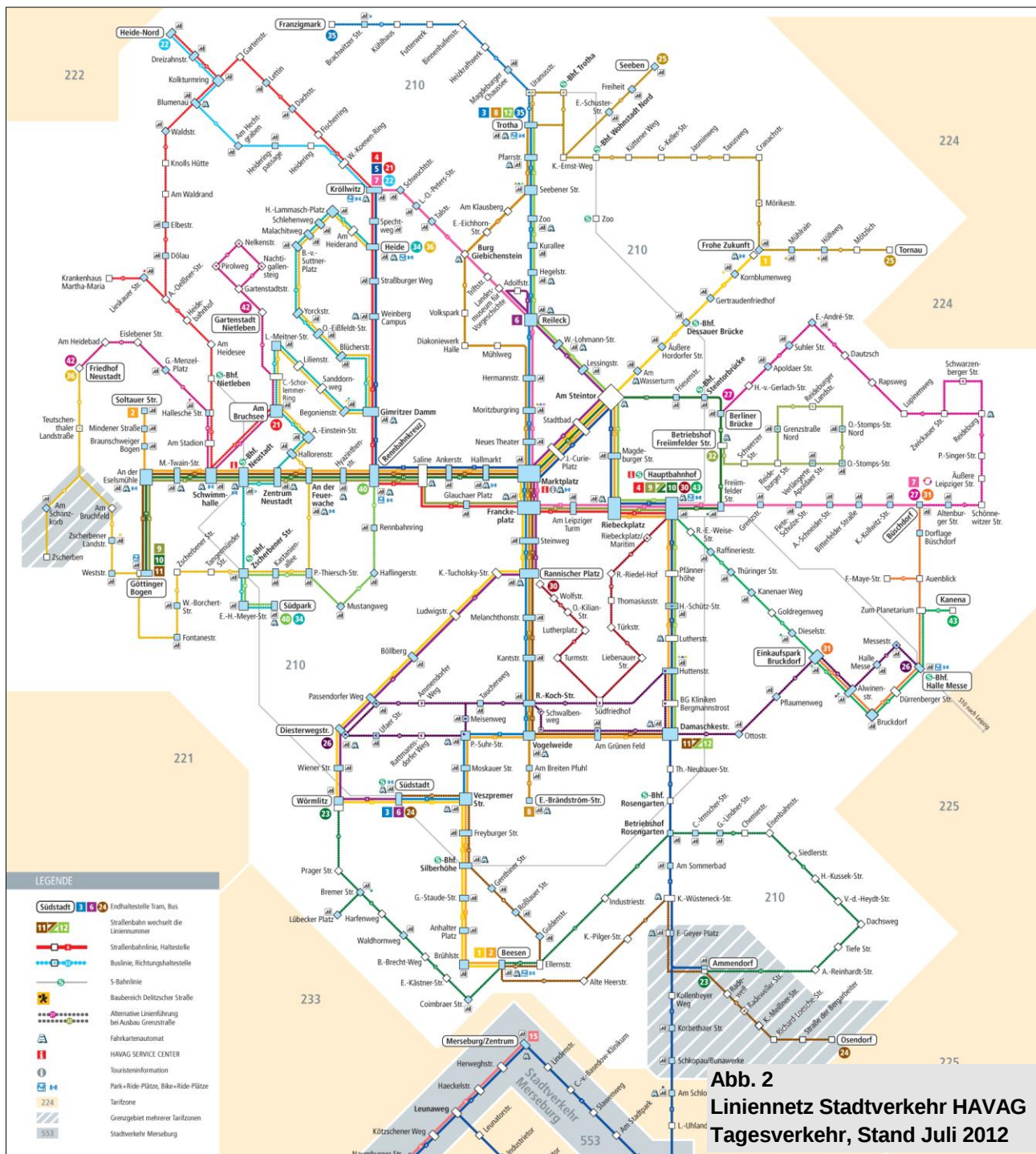
Tab. 3.2 Ankunfts-/ Abfahrtszeiten des SPNV in Halle Hbf. (Fahrplan 2011/ 12)

Bewertung

Die Stadt Halle (Saale) liegt im Zentrum eines Sterns aus Schienenverbindungen zu den meisten verkehrlich bedeutenden Zielorten des Umlands. Innerhalb des Stadtgebiets kann die S-Bahn wichtige Aufgaben insbesondere in der Zubringerfunktion zum Hauptbahnhof und in der Tangentialbeziehung Neustadt – Südstadt/ Silberhöhe übernehmen. Jedoch sind Streckenführung und Lage der Haltepunkte insbesondere des Nordosts nicht ideal.

Die stündliche Bedienung der SPNV-Strecken, z.T. durch Überlagerung zweier Zugprodukte, bildet ein akzeptables Grundangebot. In Richtung Flughafen Leipzig/Halle, Merseburg und Bitterfeld sollte geprüft werden, ob das potenzielle Fahrgastaufkommen eine dichtere Takfolge rechtfertigt; dies hat bereits im ÖPNV-Plan des Landes seinen Niederschlag gefunden. Verbesserungsbedürftig sind einige Übergangszeiten im Hauptbahnhof zwischen S-Bahn und Regionalverkehr.

3.1.3 Stadtverkehr



Netzstruktur

Grundlage des Stadtverkehrsnetzes bildet das Streckennetz der Straßenbahn (Abb. 2) mit einer im Linienbetrieb befahrenen Länge von 163,5 km, davon innerhalb des Stadtgebiets 128,2 km. Es wird im Tagesverkehr von 13 Straßenbahnlinien bedient. Der mittlere Haltestellenabstand beträgt 467 m. Weiterhin sind im Tagesverkehr 15 Stadtbuslinien im Einsatz, die überwiegend an den Außenästen mit dem Straßenbahnnetz verknüpft sind und nicht ins Stadtzentrum hineinführen. Weitere vier Linien bedienen Schüler- bzw. Studentenfahrten. Der mittlere Haltestellenabstand beträgt 485 m.

Bedienung

Im Jahr 2011 wurden durch die Straßenbahn etwa 5,683 Mio. Nutzwagen-Kilometer, durch die Busse der HAVAG etwa 3,291 Mio. Nutzwagen-Kilometer, somit in der Summe durch die HAVAG etwa 8,974 Mio. Nutzwagen-Kilometer angeboten. Dieser Wert ist in den letzten Jahren zurückgegangen. Die Straßenbahnlinien im Stadtgebiet verkehren Montag bis Freitag tagsüber (bis ca. 19:40 Uhr ab Stadtmitte) im Grundtakt von 15 min, abends bis ca. 0:20 Uhr und am Wochenende ganztägig im Grundtakt von 20 min, im Frühverkehr am Wochenende alle 30 min (Tab. 3.3).

Linie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr]		
		Mo-Fr tags	abends, Sa, So/ F	Mo-Fr	Sa	So/ F
1	Frohe Zukunft – Am Steintor – Marktplatz – Böllberg – Südstadt – Beesen	15	20*	4.20-0.20 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-4.00	4.00-0.20
2	Soltauer Straße – Marktplatz – Am Steintor – Vogelweide – Beesen	15	20*	4.20/ 5.40-0.20 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-4.00	4.00-0.20
3	Trotha – Zoo – Reileck – Marktplatz – Vogelweide – Südstadt	15	20	4.20/ 5.30-19.45	8.15-19.30	10.15-19.30
4	Kröllwitz – Heide – Rennbahnkreuz – Franckeplatz – Hauptbahnhof	15	-	5.30-18.10/ 19.20	-	-
5	Kröllwitz – Heide – Marktplatz – Am Steintor – Ammendorf (– Merseburg)	15	20	4.20-19.45	8.15-19.45	10.15-19.45
6	Adolfstraße – Reileck – Am Steintor – Marktplatz – Böllberg – Südstadt	15	-	6.30-17.45/ 18.30	-	-
7	Kröllwitz – Reileck – Marktplatz – Franckeplatz – Hauptbahnhof – Büschdorf	15	20*	4.30-0.20 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-4.00	4.00-0.20
8	Trotha – Burg Giebichenstein – Volkspark – Marktplatz – Vogelweide – Elsa-Brändström-Str.	15	20	5.00-21.20/ 22.10	5.30/ 6.10- 22.05/ 22.50	5.30/ 6.15- 22.05/ 22.50
9	Göttinger Bogen – Rennbahnkreuz – Franckeplatz – Hauptbahnhof	15	20	3.50/ 4.15- 19.05/ 20.50	7.25/ 8.30- 19.20/ 20.10	9.05/ 10.10- 19.20/ 20.10
10	Göttinger Bogen – Rennbahnkreuz – Marktplatz – Am Steintor – Hauptbahnhof	15	20	4.35/ 5.45-20.10	7.30/ 8.05- 19.50/ 20.25	9.10/ 9.45- 19.50/ 20.25
11	Göttinger Bogen – Rennbahnkreuz – Marktplatz – Vogelweide – Damaschkestraße	15	-	5.35/ 6.15- 17.30/ 18.05	-	-
12	Trotha – Zoo – Reileck – Am Steintor – Hauptbahnhof – Damaschkestraße	15	20	3.45/ 4.20- 17.50/ 19.45	8.15-19.30 (nur Trotha-Hbf.)	10.15-19.30 (nur Trotha-Hbf.)
94	Kröllwitz – Heide – Rennbahnkreuz – Marktplatz	-	20*	20.00-0.20 + Nacht auf Sa bis 4.00	6.00-8.00, 20.00-4.00	8.00-10.00, 20.00-0.20
		-	30	-	4.00-6.00	4.00-8.00
95	Trotha – Reileck – Am Steintor – Marktplatz – Vogelweide – Ammendorf	-	20*	19.45-0.00 + Nacht auf Sa bis 4.00	6.00-8.00, 20.00-4.00	8.00-10.00, 20.00-0.20
		-	30	-	4.00-6.00	4.00-8.00

Betriebszeiten bezogen auf: morgens Ankunft im Stadtzentrum, abends Abfahrt vom Stadtzentrum. Wo zwei Zeiten (getrennt durch /) angegeben sind, weichen die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten für die beiden Fahrtrichtungen erheblich voneinander ab.
* Am Samstagvormittag setzt auf den Linien 1, 2, 7, 94 und 95 der 20-min-Takt erst gegen 6 Uhr, am Sonntag gegen 8 Uhr ein. Vorher besteht ab 4 Uhr eine Bedienung im 30-min-Takt. In Nächten vor arbeitsfreien Tagen verkehren die Linien stündlich ab Marktplatz.
- ... keine Bedienung

Tab. 3.3 Takt- und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr (Fahrplan Juli 2012)

Auf den meisten Strecken ergeben sich durch Linienüberlagerungen tagsüber Taktverdichtungen, die jedoch abends und am Wochenende überwiegend entfallen.

In der Tagesrandzeit ab 20 Uhr und am Wochenende (Sa bis 8 Uhr, So bis 10 Uhr) wird ein Netz der Linien 1, 2, 7, 8, 94 und 95 mit zentralem Sammelanschluss zwischen allen Linien (außer 8) auf dem Marktplatz angeboten.

Zusätzliche Fahrten werden zur Abdeckung der Spitzennachfrage im Schülerverkehr, im Studentenverkehr (nur Wintersemester) zwischen den Standorten der Universität in der Innenstadt und dem Campus in Heide-Süd sowie zu besonderen Anlässen (z.B. Laternenfest) angeboten.

Das Angebot der Straßenbahn wird durch 15 Stadtbuslinien, drei Schülerlinien (51, 52, 53), eine Studentenlinie (54) und zwei werktägliche reine Nachtbuslinien (91, 97) ergänzt. Die Bedienungstakte liegen zwischen 15 und 60 min; sie nehmen Montag bis Freitag tagsüber auf den 15-min-Grundtakt, in den übrigen Zeiten auf den 20-min-Grundtakt der Straßenbahn Bezug. In Tagesrandzeiten und am Wochenende kommt teilweise Rufbus zum Einsatz; die Anmeldung dafür muss bis 30 min vor dem ausgewiesenen Fahrtbeginn bei einer kostenlosen Telefonnummer erfolgen.

In Nächten vor arbeitsfreien Tagen bieten die Linien 21-25, 27, 36 und 40 ab 0:30 Uhr stündlich Anschlussbeziehungen zur Straßenbahn, mit Ausnahme der Linie 22 nach Heide-Nord als Rufbus. In den Nächten vor Werktagen bieten die Linien 91 und 97 ein Grundangebot von je vier Fahrten in unregelmäßigen Abständen und teilweise beschränkt auf Teilstrecken für die meisten dichter besiedelten Stadtgebiete (u.a. Innenstadt, Neustadt, Silberhöhe, Südstadt).

Da die Bedienungshäufigkeit teilweise tageszeitlich schwankt, teilweise kein strenger Takt eingehalten wird und zeitweise nur Teilstrecken bedient oder Kurse über verschiedene Teilstrecken geführt werden, kann Tabelle 3.4 die aktuelle Busbedienung nur näherungsweise wiedergeben.

Linie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr] (wenn beide Richtungen bedient)		
		Mo-Fr tags	abends/ Sa/ So, F	Mo-Fr	Sa	So/ F
21	Kröllwitz – Lettin – Dölau – Krankenhaus Martha-Maria – Schwimmhalle – Am Bruchsee	30/15	40	4.00-23.30 + Rufbus Nacht auf Sa bis 3.20	4.15-23.30 + Rufbus bis 3.20	4.15-23.30
22	Heide-Nord – Blumenau – Heideringpassage – Kröllwitz	15	40	4.00-0.40 + Nacht auf Sa bis 3.20	4.20-1.20 + bis 3.20	4.20-0.40
23	Ammendorf – Siedlerstraße – Beesen – Lübecker Platz – Wörlitz	30	60	4.30-0.00 (abends Rufbus)	6.00-3.30 Rufbus	8.00-24.00 Rufbus
24	Südstadt – Beesen – Ammendorf – Osendorf	30	60	4.30-21.30	5.30-20.30	8.00-20.30
	Ammendorf – Osendorf			Rufbus bis 0.20	Rufbus bis 3.30	Rufbus bis 0.30
25	Seeben – Trotha – Frohe Zukunft – Mötlich – Tornau	30/ 60	60	4.30-23.20 (abends Rufbus)	4.00-20.00 + Rufbus bis 4.00	4.00-23.20 (abends Rufbus)
26	(Kanena) – S-Bahnhof Halle Messe – Damaschkestraße – Diesterwegstraße	30	60/ 20/ 20*	5.00-20.30, +Rufbus bis 0.00* + Nacht auf Sa bis 3.30	6.00-20.00 + Rufbus bis 3.30*	8.00-20.30, +Rufbus bis 23.40*
27	(Am Steintor) – Berliner Brücke – Dautsch – Reideburg – Büschdorf	15*/30	40	4.30-0.20 + Rufbus Nacht auf Sa bis 3.20	3.40-0.20 + Rufbus bis 3.20	3.50-0.20
30	Rannischer Platz – Lutherplatz – Südfriedhof – Türkstraße – Hauptbahnhof	30	40	5.45-18.20	8.20-17.30	-
31	Büschdorf – Franz-Maye-Straße (– S-Bhf Halle- Messe – Einkaufspark Bruckdorf)	30 (60)	40	5.10-20.15	6.40-20.00 Rufbus	7.50-20.00 Rufbus

Linie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr] (wenn beide Richtungen bedient)		
		Mo-Fr tags	abends/ Sa/ So, F	Mo-Fr	Sa	So/ F
32	Betriebshof Freimfelder Straße – Reideburger Landstraße – Schwerzer Straße	15/ 30	-	5.00-18.00	-	-
34	Heide – Gimritzer Damm – S-Bahnhof Neustadt – Südpark	30	40	4.15-19.15	8.00-19.30	10.45-19.30
35	Trotha – Brachwitzer Straße (– Franzigmark)	20-60	-	5.30-19.20 + 20.20 Rufbus	-	-
36	Heide – Gimritzer Damm – S-Bahnhof Zscherbener Straße – Friedhof Neustadt	30	20-40u	5.00-0.30 + Rufbus* Nacht auf Sa bis 3.30	4.00-0.30 + Rufbus* bis 3.30	4.00-0.30
40	Südpark – S-Bahnhof Zscherbener Straße – Rennbahnring – Rennbahnkreuz	15	20	4.00-0.30 + Rufbus Nacht auf Sa bis 3.00	4.00-0.30 + Rufbus bis 3.00	4.00-0.30
42	Friedhof Neustadt – Am Bruchsee – Gartenstadt Nietleben	60	60	5.45-19.40 + 20.40 Rufbus	7.40-20.00	7.40-19.40 Rufbus
43	Hauptbahnhof – Bruckdorf – Kanena	30	30/ 40	4.30-21.40 + Rufbus Linie 26 bis 0.00 + Nacht auf Sa bis 3.30*	4.30-21.40 + Rufbus Linie 26 bis 3.30*	4.30-21.40 + Rufbus Linie 26 bis 23.40*
52	Heide – Ernst-Grube-Straße – Schule Kröllwitz – Adolfstraße	u	-	2 Fahrten zu Schulbeginn/ Schulschluss*	-	-
53	Hauptbahnhof – Berliner Brücke – Apoldaer Straße & Reideburg – Kanena – Goldregenweg	u	-	4 Fahrten zu Schulbeginn*/ Schulschluss*	-	-
54	(Markt) – Rennbahnkreuz – Weinberg Campus	u	-	7.30-15.45	-	-
91	Freimfelder Straße – Marktplatz – S-Bahnhof Neustadt – Göttinger Bogen	-	-	0.45-3.30 4 Fahrten	-	-
97	Heide-Nord – Trotha/ Rennbahnkreuz – Marktplatz – Südstadt – Ammendorf	-	-	0.45-3.30 4 Fahrten	-	-
* nur Teilstrecke u ... unregelmäßig - ... keine Bedienung						

Tab. 3.4 Takt- und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr (Fahrplan Juli 2012)

Eine Übersicht zur Anzahl der auf den einzelnen Ästen des Netzes werktags insgesamt stattfindenden Fahrplanfahrten zeigt Abbildung 3, Werte für den Nachmittagsverkehr Abbildung 4.

In den Schwachverkehrszeiten erfolgt ein durchgehender Einsatz der Straßenbahn. Die Bedienung in der abendlichen Schwachverkehrszeit zeigt beispielhaft Abbildung 5. Die Abbildungen nehmen Bezug auf die Bedienung im ersten Quartal 2010, weil die danach begonnene Baumaßnahme mit Streckensperrung an der Klausbrücke das Bild verfälschen würde.

Wichtigste Verknüpfungspunkte in den Schwachverkehrszeiten sind die Haltestellen Marktplatz (Sammelanschluss der Linien 1, 2, 7, 94 und 95), Rennbahnkreuz (Bahn/ Buslinie 40), Gimritzer Damm (Bahn/ Buslinie 36), Schwimmhalle (Bahn/ Buslinie 21), Kröllwitz (Bahn/ Buslinien 21 und 22), Büschdorf (Bahn/ Buslinie 27), Am Steintor (Bahn/ Buslinie 27), Reileck (Umsteigemöglichkeit in bzw. aus Richtung Marktplatz zwischen den Linien 7 und 95) sowie die Umsteigehaltestellen der Rufbusse.

Zu besonderen Anlässen (z.B. Laternenfest, Museumsnacht) bietet die HAVAG zusätzliche Fahrten an (Sonderfahrpläne).

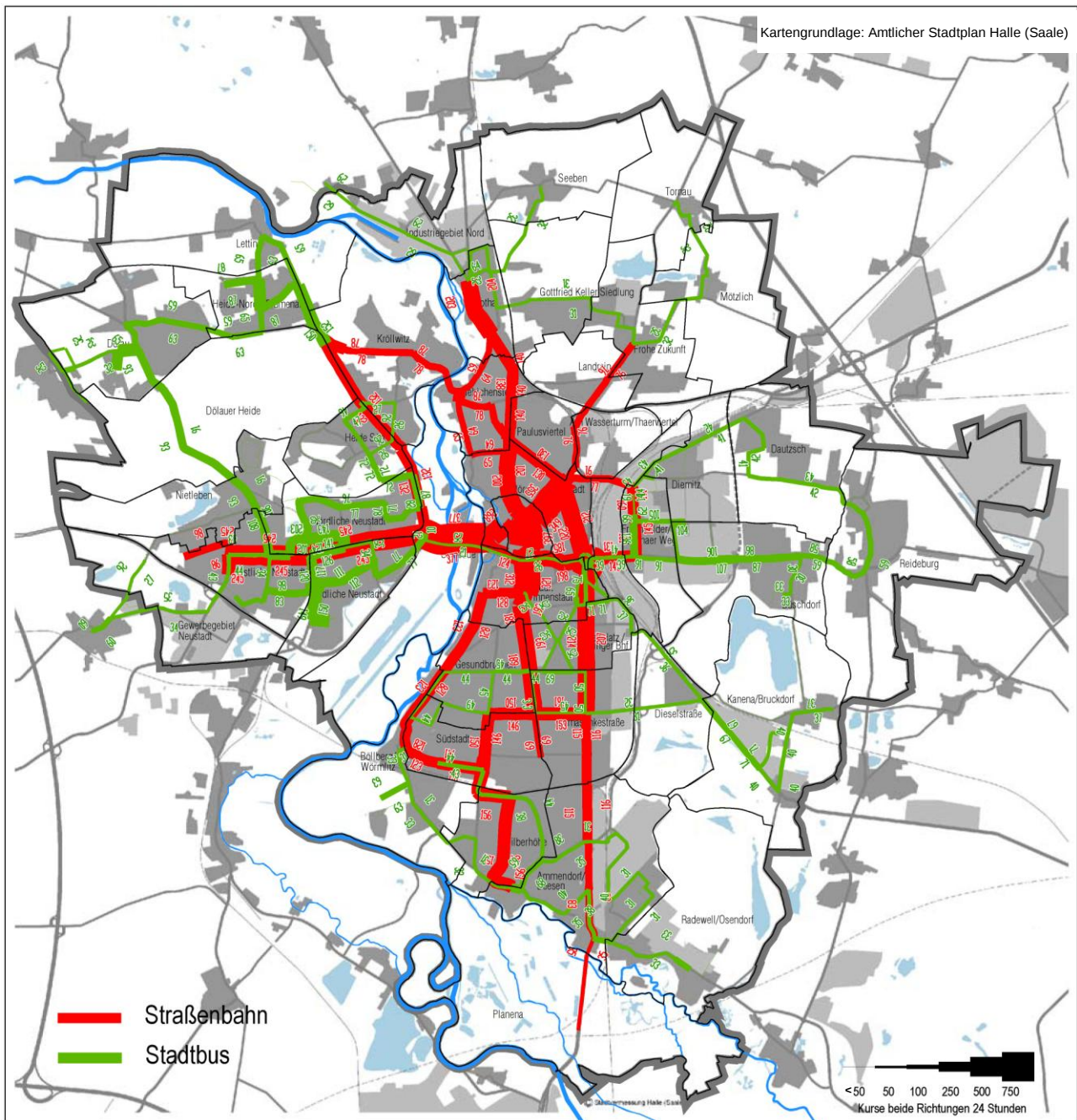


Abb. 3 Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, ganztägig (24 h)
an einem Werktag (1. Quartal 2010; Straßenbahntrasse nach Büschdorf in Bau)

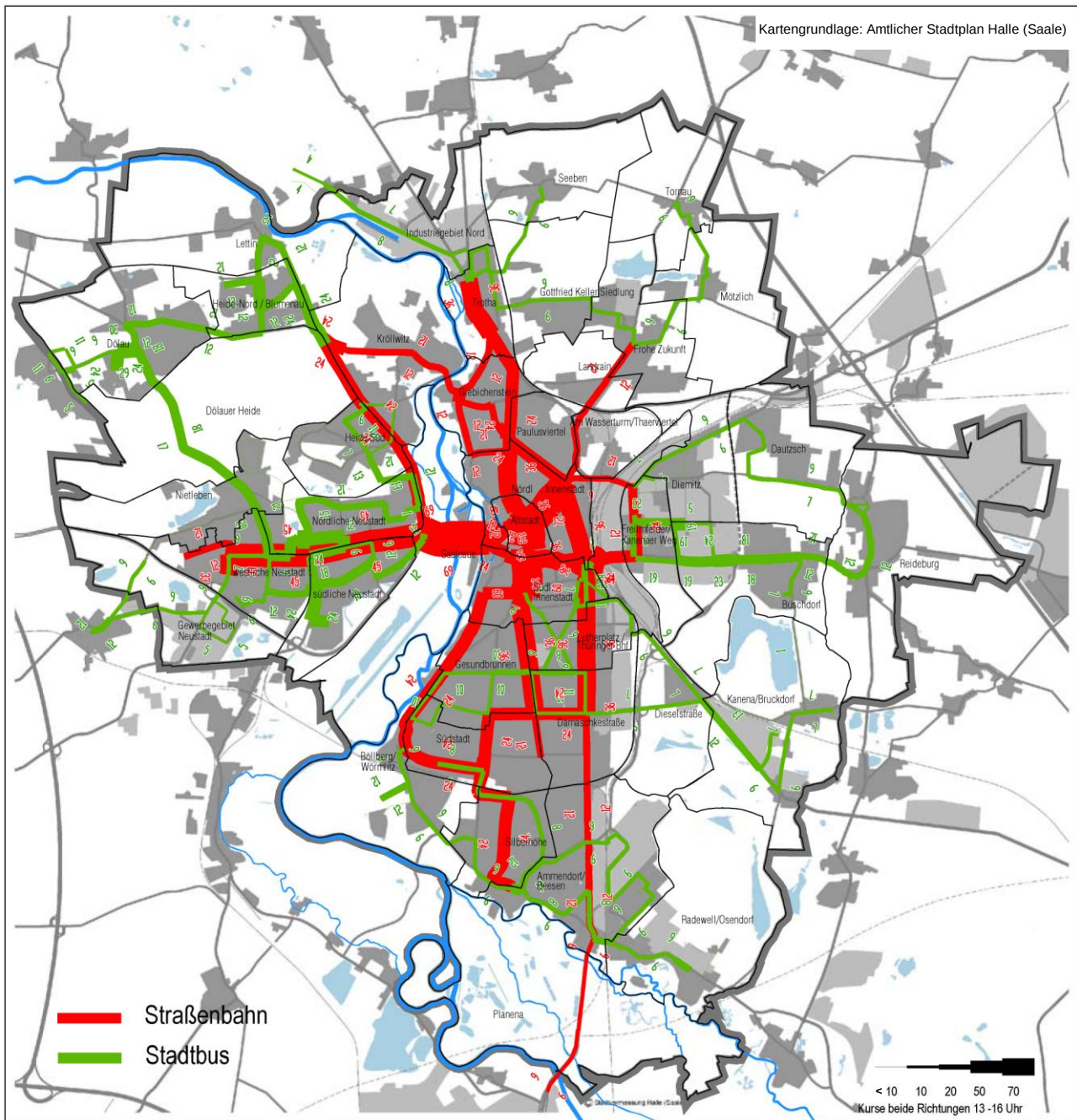


Abb. 4 Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, 13-16 Uhr
an einem Werktag (1. Quartal 2010; Straßenbahntrasse nach Büschdorf in Bau)

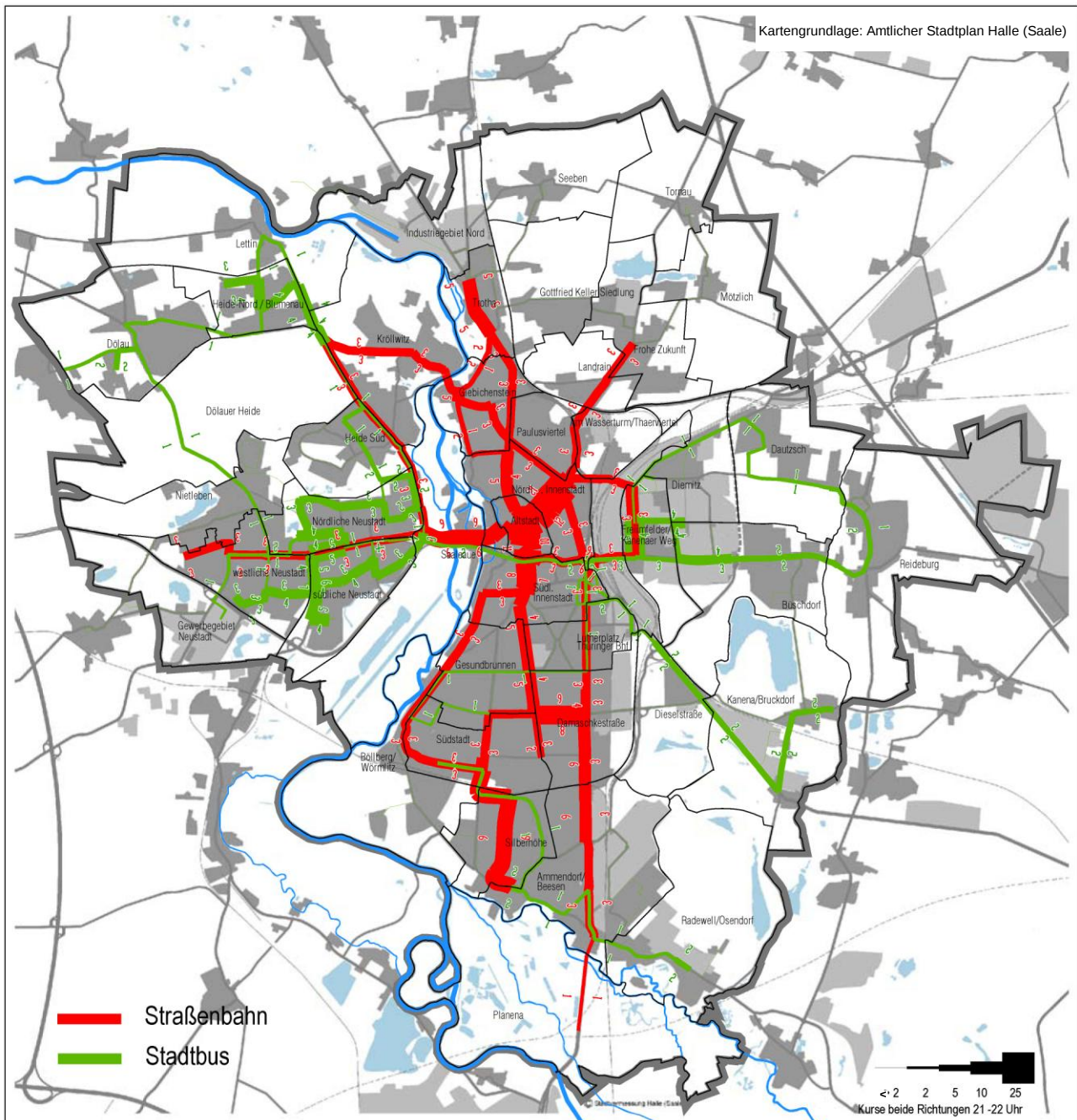


Abb. 5 Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, 21-22 Uhr an einem Werktag (1. Quartal 2010; Straßenbahntrasse nach Büschdorf in Bau)

Bewertung

Halle verfügt über ein dichtes Stadtverkehrsnetz, welches alle wesentlichen Teilräume der Stadt erschließt. Mit Ausnahme von Heide-Nord sind alle dicht besiedelten Stadtteile mit der Straßenbahn und teilweise auch mit der S-Bahn erreichbar.

Die Bedienung dieses Netzes gemäß Fahrplan 2011 entspricht im Wesentlichen den im Nahverkehrsplan 2007 festgelegten Anforderungen (Ausnahme: einige Straßenbahnverbindungen bereits ab 19.30 Uhr nicht mehr im 15-min-Takt, z.B. Linie 5 bis Ammendorf, Linie 7 Richtung Kröllwitz). Die im Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag formulierten Pünktlichkeitsstandards werden eingehalten. Bei der Überprüfung wurden jedoch hin und wieder zu späte und zu frühe Abfahrten beobachtet, was in letzterem Fall bei längeren Taktzeiten für die Fahrgäste besonders nachteilig ist.

Die Linienbedienung des Straßenbahnnetzes mit vielen Überlagerungen auf Teilstrecken ermöglicht tagsüber vielfältige Direktverbindungen. Eine weitere Qualität stellt die sich durch die Linienüberlagerungen ergebende Taktverdichtung dar.

Aufgrund der unterschiedlichen Betriebszeiten der einzelnen Linien entfallen jedoch viele Direktverbindungen zu bestimmten Tageszeiten (ab 19.30 Uhr, teilweise schon ab 17.30 Uhr) sowie am Wochenende. Insbesondere der nur gelegentliche Fahrgast kann durch die Notwendigkeit, zu unterschiedlichen Zeiten für den gleichen Weg unterschiedliche Linien und ggf. Umsteigebeziehungen wahrnehmen zu müssen, überfordert sein. Dies gilt noch mehr dort, wo Linien zu unterschiedlichen Tageszeiten/ Wochentagen verschiedene Haltestellen anfahren (Linie 9), nur auf Teilstrecken verkehren (z.B. Linie 26) oder im Spätverkehr sowie im Frühverkehr am Wochenende Linien mit anderer Nummer und Streckenführung eingesetzt werden, die zudem im Fahrplanangebot des Nachtverkehrs aufzusuchen sind (Linien 94, 95). Im eigentlichen Nachtverkehr werden solche Abweichungen von der Regel dagegen eher erwartet und hingenommen.

Auch die sich durch Linienüberlagerungen ergebende Taktverdichtung ist für die Fahrgäste nicht ohne genaue Fahrplankenntnis zu realisieren, da in dem komplexen System ein ungleichmäßiger Takt manchmal nicht vermeidbar ist (z.B. alle 5/ 10 min gefahren wird, wie auf den Linien 1 und 6 im Böllberger Weg) und Busanschlüsse i.d.R. nur auf eine der Taktzeiten abgestimmt sein können.

Überdies sind Fahrplanhefte und Aushangfahrpläne so gestaltet, dass mehrere Fahrpläne parallel konsultiert werden müssen, um eine Fahrtmöglichkeit zu finden oder bei Linienüberlagerungen die günstigste Verbindung herauszufinden (s. Kap. 3.4.3).

Langfristige Änderungen der Arbeitszeiten, der Einkaufs- und Verkehrsgewohnheiten, die sich in der Tagesganglinie der Nachfrage widerspiegeln, sollten auch in die Ausgestaltung der Verkehrsbedienung Eingang finden. So haben sich sowohl die morgendliche als auch die nachmittägliche Nachfragespitze abgeflacht, zeitlich ausgedehnt und verschoben (s. Kap. 4.2). Insbesondere der Zeitpunkt, zu dem das Angebot am späten Nachmittag bzw. frühen Abend eingeschränkt wird (z.B. Linien 6 und 11 vor bzw. gegen 18 Uhr, weitere Linien vor 20 Uhr), ist zu überprüfen, aber auch die Wirtschaftlichkeit der sehr guten Bedienung werktags zwischen 4.00 und 5.30 Uhr.

Viele Buslinien verkehren abends und am Wochenende in einem schwer merkbaren 40-min-Takt¹¹.

Der Spät- und Nachtverkehr ist als angemessen zu beurteilen. Auch hier lässt die Übersichtlichkeit des Angebots jedoch teilweise zu wünschen übrig (werktags im Nachtverkehr komplizierte Linienführung ohne Vertaktung).

3.1.4 Regionalbusverkehr

Netzstruktur

Auf insgesamt acht Straßenachsen, i. d. R. auf den großen Ausfallstraßen, erreichen 18 Regionalbuslinien den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof (vgl. Tab. 3.5). Eine weitere Linie streift das Stadtgebiet im Stadtteil Ammendorf. Regionalbusse bedienen im Stadtgebiet von Halle nur ausgewählte Haltestellen.

Bedienung

Eine Vertaktung findet auf den Regionalbuslinien i.d.R. nicht statt. Die Fahrten folgen werktags den Bedürfnissen des Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehrs. Zumeist gibt es mehrere Fahrten in der Frühspitze, eine größere Lücke am Vormittag, danach ein Angebot für den Rückweg von der Schule zwischen zwölf und drei Uhr nachmittags. Häufig werden weitere Fahrten zwischen 16 und 18 Uhr angeboten, vereinzelt auch Spätfahrten bis 22 Uhr. Am Wochenende ist das fahrplanmäßige Angebot stark ausgedünnt (Tab. 3.5).

¹¹ Der Nachteil ist eine Auswirkung der gewollten Verknüpfung mit der Straßenbahn, welche zu diesen Zeiten im 20-min-Takt fährt.

Linien-Nr.	Linienführung			Anbieter	Anzahl Fahrten am Tag je Richtung (auf Halle bezogen)			
	von	über	nach		Mo-Fr		Sa	So/ F
					Schule	Ferien		
300	Mösthinsdorf	Ostrau	Halle ZOB	OBS	10	10	4	4
301	Schlettau	Löbejün	Halle ZOB	OBS	14	13	4	-
302	Deutleben	Rothenburg	Halle ZOB	OBS	22	18	5	3
303	Dobis	Domnitz	Halle ZOB	OBS	8	8	-	-
306	Johannashall	Beesenstedt	Halle ZOB	OBS	17	16	1	-
308	Höhnstedt	Salzmünde	Halle ZOB	OBS	13	13	5	3
309	Schochwitz	Langenbogen	Halle ZOB	OBS	17	17	5	3
312	Querfurt	Steuden	Halle ZOB	OBS	19	16	7	4
314	Bad Lauchstädt	Merseburg	Halle ZOB	OBS	18	18	7	6
351	Landsberg	Queis	Halle ZOB	OBS	12	10	-	-
352	Landsberg	Peißen	Halle ZOB	OBS	6	5	-	-
353	Niemberg	Landsberg	Halle ZOB	OBS	24	24	14	-
354	Landsberg	Zörbig	Halle ZOB	OBS	11	10	-	-
358	Gröbers	Döllnitz	Halle ZOB	OBS	14	14	13	7
359	Gröbers	Osmünde	Halle ZOB	OBS	8	8	-	-
360	Günthersdorf	Dieskau	Halle ZOB	OBS	7	6	5	-
361	Eisleben	Seeburg	Halle ZOB	VGS	4	4	2	2
724	Merseburg	Halle-Ammendorf	Schkeuditz	PNVG	15	10	4	2
	Nicht alle Kurse, die in Halle ZOB ankommen/ abfahren, verkehren über die gesamte angegebene Strecke. - ... keine Bedienung							

Tab. 3.5 Linien und Fahrtenangebot des Regionalbusverkehrs von/ nach Halle (Fahrplan 2011)

Hinzu kommen auf den meisten Linien zwischen 6 Uhr (So 8 Uhr) und 20 Uhr alle 60 min außerhalb des festen Fahrplanangebots Anrufbusse auf Voranmeldung, die folgende Übergangsstellen im Stadtgebiet Halle anfahren: Alfred-Oelßner-Straße, Berliner Brücke (nur So/ F), Einkaufspark Bruckdorf, Frohe Zukunft, Mark-Twain-Straße, S-Bahnhof Neustadt, Schönnewitzer Straße und Trotha. Am Wochenende stellt der Anrufbus häufig das einzige Angebot dar.

Bewertung

Der Regionalbus hat für das städtische Verkehrsangebot keine große Bedeutung. Aufgrund der geringeren Anzahl von Halten ergeben sich in einigen fahrplanmäßigen Relationen – auch parallel zu vorhandenen Stadtlinien – Fahrzeitleistungen innerhalb des Stadtgebiets. Da diese von der elektronischen Fahrplanauskunft auch angegeben werden (häufig sogar an erster Stelle) und mit der gleichen Fahrkarte genutzt werden können, dürfte die Nutzung dieses Parallelverkehrs zunehmen. Ob die (meist geringen) Zeitersparnisse und Bequemlichkeitsvorteile (kein Umsteigen) für die Fahrgäste aus Stadt und Region in einem angemessenen Verhältnis zu den wirtschaftlichen Nachteilen gegenüber einem gebrochenen Verkehr mit Umsteigen an den Außenästen der Straßenbahn stehen, ist abhängig vom Einzelfall. Der Nahverkehrsplan des Saalekreises enthält einen entsprechenden Prüfauftrag. Beim Anrufbus ist Parallelverkehr ausgeschlossen.

3.2 Verknüpfungen

3.2.1 Verknüpfung Stadtverkehr – SPNV/ Regionalbusverkehr

Hauptverknüpfungspunkt ist der Hauptbahnhof/ ZOB. Die Straßenbahnhaltestellen liegen nach erfolgten Umbauten in unmittelbarer Nähe der Bahnsteigzugänge. Es stehen sowohl Treppen als auch Aufzüge zur Verfügung. Die Entfernung zum 2010 runderneuten ZOB beträgt etwa 100 m.

Verknüpfungspunkt	Linien SPNV	Linien Straßenbahn	Linien Bus	max. Fußwegentfernung
Hauptbahnhof/ ZOB	S 7, S 10, RE 4, RE 5, RE 9, RB 20, RB 43, RB 75, RB 80, RB 82, RB 86, RB 118, HEX	2, 4, 5, 7, 9, 10, 12	30, 43, 53, Regionalbusse	ca. 100 m
Haltepunkt Ammendorf	RB 20, RB 82	5, 95	23, 24, Regionalbus	ca. 200 m
Haltepunkt Dessauer Brücke	S 7	1		ca. 150 m
Haltepunkt Halle Messe	S 10		26, 31, 43	ca. 100
Haltepunkt Neustadt	S 7	2, 9, 10, 11	21, 34, 36, 42, Regionalbusse	ca. 80 m
Haltepunkt Nietleben	S 7		21	ca. 80 m
Haltepunkt Rosengarten	S 7, RB 75	5		ca. 100 m
Haltepunkt Silberhöhe	S 7, RB 75*	1, 2	24	ca. 140 m
Haltepunkt Steintorbrücke	S 7	10	27	ca. 100 m, schlechte Querung
Haltepunkt Südstadt	S 7, RB 75*	1, 3, 6	24	ca. 170 m
Haltepunkt Trotha	S 7, HEX		25	ca. 260 m, keine Wegweisung
Haltepunkt Wohnstadt Nord	S 7		25	ca. 200 m
Haltepunkt Zoo	S 7	3, 12		ca. 240 m
Haltepunkt Zscherbener Straße	S 7		34, 36, 40, Regionalbusse	ca. 200 m
* nur stadtauswärts				

Tab. 3.6 Verknüpfungen zwischen Stadtverkehr und SPNV/ Regionalbusverkehr (Fahrplan Juli 2012, Tagesverkehr)

Die Regionalbusse halten außer am ZOB auch an ausgewählten weiteren Haltestellen im Stadtgebiet, wo i.d.R. ein Übergang auf den Stadtverkehr der HAVAG möglich ist (Tab. 3.6).

3.2.2 Verknüpfung Stadtverkehr – Stadtverkehr

Die starke Vernetzung der Stadtverkehrslinien führt zu einer Vielzahl möglicher Umsteige- und Verknüpfungspunkte. Die wichtigsten sind in Tabelle 3.7 dargestellt (soweit nicht gleichzeitig als Verknüpfungspunkte mit dem SPNV bereits in Tab. 3.6 aufgeführt).

Verknüpfungspunkt	Linien Straßenbahn	Linien Bus	Bemerkungen
Ammendorf	5	24, 23	Bahnsteige Bahn, teilweise ungünstige Querungen
Am Steintor	1, 2, 5, 6, 10, 12		Einstieg von der Fahrbahn
An der Feuerwache	2, 9, 10, 11	36	Bahnsteige
Beesen	1, 2	23, 24	Bahnsteige
Betriebshof Freimfelder Str.	10	27, 32	Einstieg von der Fahrbahn
Betriebshof Rosengarten	5	23	Bahnsteige Bahn und Bus
Burg Giebichenstein	7, 8		Einstieg von der Fahrbahn
Büschdorf	7	27, 31	Bahnsteige
Damaschkestraße	2, 5, 11, 12	26	Bahnsteige Bahn und Bus
Franckeplatz	1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11		Bahnsteige Bahn und Nachtbus
Freimfelder Straße	7, 10		Bahnsteige
Frohe Zukunft	1	25	kein Halt am gleichen Bahnsteig
Gimritzer Damm	4, 5	34, 36	Bahnsteige Bahn und Bus gemeinsam

Verknüpfungspunkt	Linien Straßenbahn	Linien Bus	Bemerkungen
Göttinger Bogen	9, 10, 11	36	Bahnsteige Bahn
Heide	4, 5	34, 36	Bahnsteige Bahn und Bus
Kröllwitz	4, 5, 7	21, 22	Bahnsteige Bahn und Bus
Kurt-Wüsteneck-Straße	5	24	Einstieg von der Fahrbahn
Marktplatz	1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 94, 95		Bahnsteige
Rannischer Platz	1, 3, 6, 8, 11	30	Bahnsteige Bahn und Bus (teilweise)
Reileck	3, 6, 7, 12		Bahnsteige
Rennbahnkreuz	2, 4, 5, 9, 10, 11	40	Bahnsteige
Robert-Koch-Straße	3, 8, 11	26	Bahnsteige Bahn und Bus (teilweise)
Schwimmhalle	2, 9, 10, 11	21, 42	Bahnsteige Bahn und Bus gemeinsam
Trotha	3, 8, 12	25, 35	Bahnsteige Bahn und Bus
Veszpremer Straße	1, 2, 3	24	Bahnsteige Bahn und Bus gemeinsam
Vogelweide	2, 3, 8, 11	26	Bahnsteige Bahn und Bus
Zentrum Neustadt	2, 9, 10, 11	34	Bahnsteige Bahn und Bus gemeinsam

Tab. 3.7 Verknüpfungen im Straßenbahn-und Stadtbusnetz (Fahrplan Juli 2012, Tagesverkehr)

3.2.3 Intermodale Verknüpfungen

An den Zugangsstellen des öffentlichen Nahverkehrs bestehen die in Tabelle 3.8 aufgeführten Möglichkeiten, Fahrrad oder Pkw abzustellen, um die Fahrt mit dem ÖPNV fortzusetzen. Im HAVAG-Liniennetzplan sind Bike+Ride- sowie Park+Ride-Plätze ausgewiesen. Auch die gedruckten Fahrplanhefte und Fahrpläne enthalten Angaben zu entsprechenden Standorten, ebenso die Websites von HAVAG und MDV. Die Angaben sind jedoch nicht ganz deckungsgleich.

Zugangsstelle	öffentliche Abstellplätze für ...	
	... Fahrräder	... PKW
Ammendorf	-	10
Am Steintor	12 ohne Dach	-
An der Eselsmühle	20 ohne Dach	-
An der Feuerwache	20 ohne Dach	-
Beesen	18 ohne Dach	-
Büschdorf	75 mit Dach	127
Damaschkestraße	4 ohne Dach	-
Frohe Zukunft	18 ohne Dach	-
Göttinger Bogen	-	20
Hallmarkt	28 ohne Dach	-
Hauptbahnhof	159 überdacht (davon 19 Vorderradhalter), 120 ohne Dach	199+72 (kostenpflichtig)
Heide	16 ohne Dach	20
Kröllwitz	70 überdacht	85
Marktplatz	62 ohne Dach in Umgebung	-
Rannischer Platz	12 ohne Dach	-
Reileck	20 ohne Dach	-
Rennbahnkreuz	14 überdacht	20
Saline	12 überdacht	-
S-Bhf. Dessauer Brücke	16 überdacht (auf S-Bahnsteig), 10 ohne Dach	-
S-Bhf. Halle Messe	22 überdacht	150
S-Bhf. Neustadt	104 ohne Dach	50
S-Bhf. Nietleben	- (80 geplant)	5 (52 geplant)
S-Bhf. Rosengarten	-	20
S-Bhf. Silberhöhe	18 überdacht (auf S-Bahnsteig)	80
S-Bhf. Steintorbrücke	-	10

Zugangsstelle	öffentliche Abstellplätze für ...	
	... Fahrräder	... PKW
S-Bhf. Trotha	32 überdacht (auf S-Bahnsteig)	25
S-Bhf. Wohnstadt Nord	32 überdacht (auf S-Bahnsteig)	25
S-Bhf. Zscherbener Straße	48 ohne Dach (auf S-Bahnsteig)	50
Schwimmhalle	44 ohne Dach	-
Südstadt	36 überdacht (auf S-Bahnsteig), 18 ohne Dach	-
Trotha	32 ohne Dach	80
Zentrum Neustadt	10 ohne Dach	-

Tab. 3.8 Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen, Stand Juli 2012

Die Fahrradmitnahme ist in allen Straßenbahnen und Bussen, soweit der Platz es zulässt, möglich, seit 2008 jedoch wieder kostenpflichtig – im SPNV dagegen kostenlos.

3.2.4 Bewertung

Die Stadt Halle (Saale) verfügt – bedingt durch die S-Bahn – neben dem Hauptbahnhof als zentralem Umsteigeknoten über 12 weitere Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und den Straßenbahnen und Bussen des Stadtverkehrs. Damit ist eine Voraussetzung für eine Arbeitsteilung zwischen diesen Systemen gegeben. In Bezug auf die Entfernung und die generelle Attraktivität der Umsteigewege zwischen S-Bahnsteigen und Straßenbahn- bzw. Bushaltestellen bestehen z.T. jedoch erhebliche Mängel. Zudem sind die Abfahrtzeiten sowie in Tagesrandzeiten und an Wochenenden auch die Bedienungstakte nicht aufeinander abgestimmt, sodass das Vernetzungspotenzial nicht ausgeschöpft wird.

Die Vielzahl der Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrsnetzes wirkt sich positiv auf die Funktionsfähigkeit des Systems im Fall von Störungen und Umleitungen aus. Ein großer Teil der Verknüpfungspunkte konnte inzwischen rekonstruiert werden und wird den heutigen Anforderungen gerecht.

In Bezug auf die intermodale Verknüpfung existiert ein Grundangebot an Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder an den Haltestellen. Während Park+Ride-Anlagen innerhalb des Stadtgebiets die Straßen zahlenmäßig kaum entlasten können, nur in wenigen Relationen den Nutzern echte Vorteile bieten und somit den damit verbundenen finanziellen Aufwand selten rechtfertigen, könnten ein weiterer Ausbau der Bike+Ride-Angebote und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit dazu einen zunehmenden Beitrag zur Verkürzung der Gesamtreisezeiten, insbesondere aus weniger gut erschlossenen Randbereichen, und zur Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel leisten.

Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund der schmalen Fahrzeuge (Spurbreite: 1 m) nur eingeschränkt möglich und führt bei starker Nutzung zeitweise zu Konflikten mit anderen Fahrgästen, insbesondere wenn sie mit Kinderwagen oder Rollstühlen unterwegs sind.

3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.3.1 Haltestellen

SPNV

Tabelle 3.9 benennt wesentliche Zustandsmängel auf den insgesamt 14 Zugangsstellen zum SPNV im Stadtgebiet:

Zugangsstelle SPNV	Gesamtzustand	Mängel (Stand 12/ 2011)
Hauptbahnhof	saniert	
Haltepunkt Ammendorf	saniert	
Haltepunkt Dessauer Brücke	saniert	
Haltepunkt Halle Messe	neu	
Haltepunkt Neustadt	saniert	
Haltepunkt Nietleben	unsaniert (Umbau in Kürze)	▪ kein barrierefreier Bahnsteigzugang
Haltepunkt Rosengarten	unsaniert	▪ bedingt barrierefreier Bahnsteigzugang ▪ Bahnsteige grob instandgesetzt, keine taktile Führung
Haltepunkt Silberhöhe	teilsaniert	▪ fehlende Wegweisung, Vandalismuserscheinungen
Haltepunkt Steintorbrücke	saniert	▪ ungesicherte Querung zwischen S-Bahn und Straßenbahn
Haltepunkt Südstadt	teilsaniert	▪ fehlende Wegweisung, Vandalismuserscheinungen
Haltepunkt Trotha	saniert	▪ z.T. leichte Verwahrlosung ▪ fehlende Wegweisung von Bushaltestelle
Haltepunkt Wohnstadt Nord	saniert	▪ abgelegen, etwas schäbig
Haltepunkt Zoo	saniert	▪ unattraktive Zuwegungen
Haltepunkt Zscherbener Straße	saniert	

Tab. 3.9 Zustand der SPNV-Zugangsstellen

Stadtverkehr

Im Stadtgebiet gibt es insgesamt 705 Haltestellen (Stand 2011, Richtungsbezug). Davon sind 357 Niederflurhaltestellen (50 %). Von 185 Straßenbahnhaltestellen sind 144 niederflurgerecht ausgebaut (78 %), von 439 Bushaltestellen 171 (39 %). 81 Haltestellen werden gemeinsam durch Bus und Straßenbahn genutzt, 42 davon sind niederflurgerecht (52 %). Da zunächst die Haltestellen mit hoher Nutzerfrequenz modernisiert wurden, ist der Anteil der Fahrgäste, denen niederflurgerechte Haltestellen zur Verfügung stehen, höher. Bislang wurden zwölf Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet, was über 60 Anzeigen entspricht.

Trotz der in den letzten Jahren erreichten Verbesserungen besteht weiterhin Ausbaubedarf:

- an vielen Haltestellen noch nicht gewährleistete Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes LSA,
- fehlende zweite Haltestellenzugänge zur Verkürzung der Fußwege,
- fehlende Querungshilfen für einen sicheren Zugang zur Haltestelle und
- noch nicht überall standardmäßige Haltestellenausstattung.

In verkehrsschwachen Zeiten (ab 19 Uhr) halten die Busse der HAVAG auf Anforderung von Fahrgästen auch an geeigneten Stellen zwischen den Haltestellen zum Aussteigen.

3.3.2 Fahrwege

Durch Sanierungen und Neubauten der letzten Jahre hat sich der Anteil der Straßenbahnstrecken mit besonderem Bahnkörper erhöht (Abb. 6). Probleme in Bezug auf einen zügigen und stabilen Straßenbahnbetrieb treten danach vor allem noch im Nordteil des Netzes und an Staupunkten auf, wo Kfz und Straßenbahn die gleiche Verkehrsfläche nutzen.

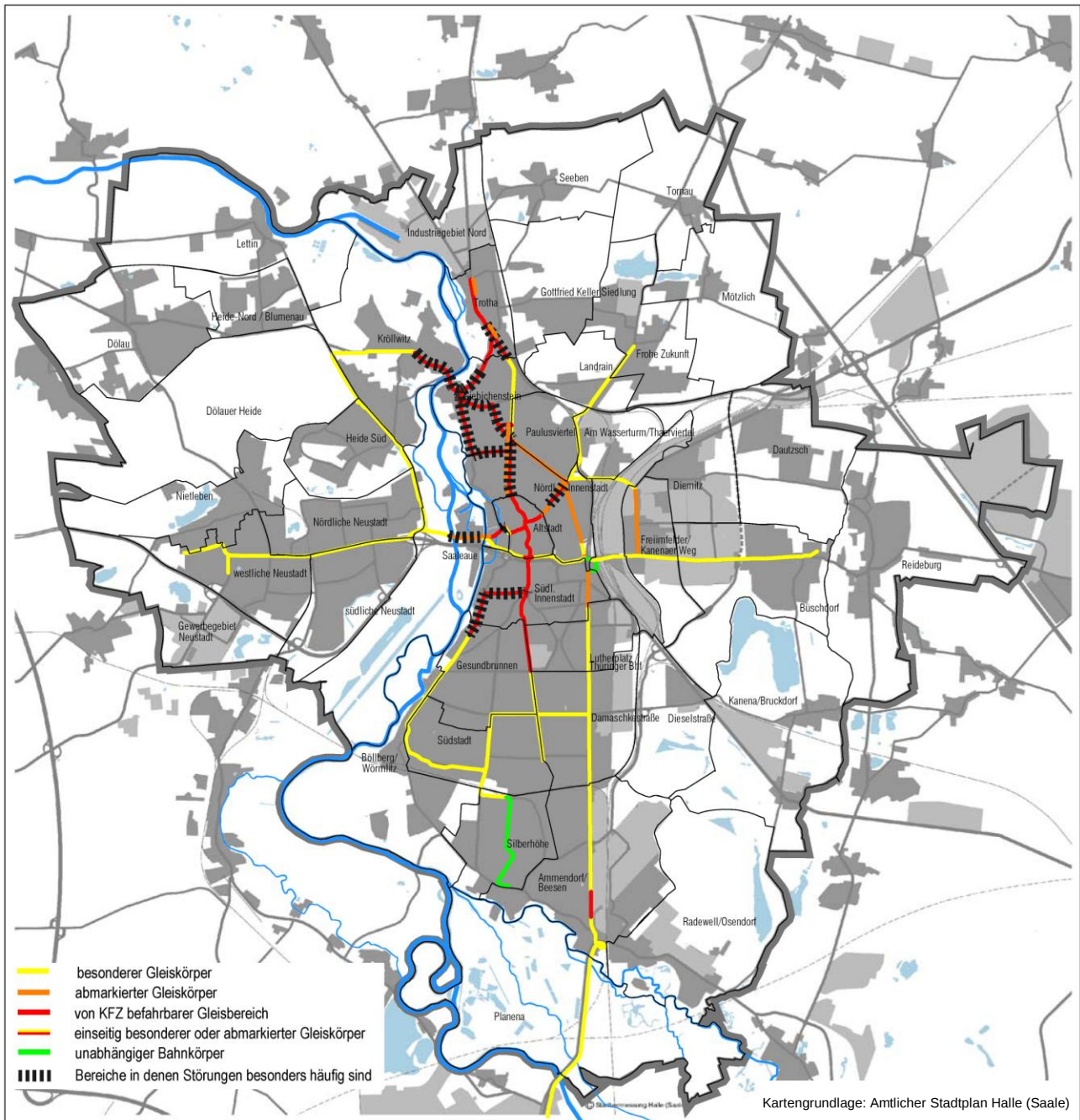


Abb. 6 Fahrwege im Straßenbahnnetz, Stand Juli 2012

Die mittlere Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn lag 2009 bei 18,6 km/ h.

97 von 149 lichtsignalgesteuerten Knoten in der Stadt werden durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem der HAVAG angesteuert. Dies trägt zur Einhaltung der Fahrplanzeiten bei. Hinzu kommen Lichtsignalanlagen, wo eine Beschleunigung des ÖPNV mittels Oberleitungskontakten, Induktionsplatten oder -schleifen erfolgt. Ferner werden durch die HAVAG 19 Bahnübergangssicherungsanlagen im Stadtgebiet betrieben.

3.3.3 Betriebshöfe

Die HAVAG unterhält die Betriebshöfe Freimfelder Straße (mit Hauptwerkstatt und Zentrallager) und Rosengarten.

3.3.4 Fahrzeuge

SPNV

Bei der S-Bahn kommen Doppelstockzüge zum Einsatz, die dem zu Beginn der 1990er Jahre üblichen Standard entsprechen. Bei der S-Bahn Halle–Leipzig werden neue Doppelstockwagen eingesetzt, die erhöhten Komfort bieten, mit Inbetriebnahme des S-Bahnnetzes Mitteldeutschland am 15.12.2013 sollen neue Elektrotriebzüge eingesetzt werden.

Straßenbahnen

Die HAVAG verfügt zum 31.12.2011 über insgesamt 114 Triebwagen für die Personenbeförderung, davon 22 Tatra T4D, 62 MGT 6 und 30 MGTK. Damit sind etwa 81 % der Triebwagen bzw. 88 % der Züge moderne Niederflurfahrzeuge. Da die modernen Fahrzeuge häufiger zum Einsatz kommen, werden im laufenden Betrieb sogar 90 % (an Wochenenden 100 %) aller Kurse mit einem Niederflurangebot gefahren; lediglich auf den Linien 1 und 2 hat werktags tagsüber nur jeder zweite Kurs ein Niederflurangebot. Weiterhin verfügte die HAVAG über 11 Tatra-Beiwagen B4D.

Stadtbusse

Die HAVAG verfügt zum 31.12. 2011 über insgesamt 62 Busse für die Personenbeförderung, davon 16 Standardgelenkbusse, 35 Standardlinienbusse, 2 Überlandfahrzeuge und 9 Citybusse. Davon werden 6 Busse mit Erdgas betrieben. Der Niederfluranteil beträgt ca. 85 %. Da die modernen Fahrzeuge häufiger zum Einsatz kommen, werden im laufenden Betrieb sogar ca. 96 % (an Wochenenden 100 %) aller Kurse mit einem Niederflurangebot gefahren.

3.3.5 Bewertung

Bei den Zugangsstellen des SPNV besteht noch Handlungsbedarf sowohl in funktionaler Hinsicht als auch in Bezug auf die Attraktivität und die Wirkung auf Kunden. Die abseitige Lage und geringe Nutzerfrequenz mancher Haltestellen dürften, insbesondere bei Dunkelheit, auf potenzielle Nutzer abschreckend wirken.

Die Gestaltungs- und Ausstattungsgrundsätze für die Haltestellen der HAVAG entsprechen den Anforderungen. Die schrittweise Anpassung aller Haltestellen an diese Standards, insbesondere im Hinblick auf die Nutzbarkeit für Menschen mit Behinderungen, sowie Instandhaltung, Schadensbeseitigung und Reinigung bleiben Daueraufgaben.

Die Fahrwege der Straßenbahn und damit die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs konnten durch Neubau- und Rekonstruktionsmaßnahmen in den vergangenen Jahren verbessert werden. Insbesondere im Norden der Stadt und durch Maßnahmen an den Knoten lassen sich weitere Beschleunigungspotenziale ausschöpfen. Die Erhaltung der Trassenqualität bindet weiterhin massiv Mittel. Anforderungsgerechte Betriebshöfe stehen der HAVAG zur Verfügung.

Die bei der S-Bahn zum Einsatz kommenden Fahrzeuge erfüllen die wesentlichen Anforderungen. Bei geringer Auslastung könnte die mangelnde Übersichtlichkeit des doppelstöckigen Fahrgastraums für einen Teil der potenziellen Fahrgäste ein Nutzungshemmnis darstellen.

Wichtiges Attraktivitätsmerkmal für den modernen ÖPNV ist die Kombination von niederflurgetragenen Haltestellen und Niederflurfahrzeugen. In Halle wird im Wesentlichen nur noch werktags auf zwei Straßenbahnlinien jeder zweite Kurs nicht mit Niederflurfahrzeugen gefahren. Der für 2012 geplante Ersatz der hier noch eingesetzten Altfahrzeuge ist eine Investitionsaufgabe, die auch positive Auswirkungen auf die Kosten des Fahrbetriebs haben dürfte.

Die HAVAG verfügt über eine moderne Busflotte mit Niederflurfahrzeugen, die auch weiterhin kontinuierlich erneuert werden muss.

3.4 Tarif, Information und Service

3.4.1 Tarife

MDV-Tarif

Zum 1.8.2001 trat im Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) der Verbundtarif in Kraft. Er gilt in den kreisfreien Städten Leipzig und Halle (Saale) sowie im Saale- und Burgenlandkreis, in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen und im Landkreis Altenburger Land. Der MDV-Tarif umfasst die Angebote von insgesamt 26 Verkehrsunternehmen, die im Verbundgebiet ÖPNV-Leistungen erbringen. Er ist so ausgestaltet, dass die Fahrgäste für ihren Fahrtwunsch ohne Preisbarrieren die für sie günstigsten Verkehrsmittel wählen können.

Das Verbundgebiet ist in 61 Tarifzonen aufgeteilt; das Stadtgebiet von Halle bildet eine Tarifzone. Der Preis richtet sich nach der Anzahl der befahrenen Zonen, Preisstufe 7 gilt im Gesamtnetz. Die Preise der ersten Preisstufe sind in Halle und anderen Stadtgebieten sowie im übrigen Verbundraum unterschiedlich, ab Preisstufe 2 im gesamten Verbundgebiet einheitlich. Für den Jedermann-Verkehr im Stadtgebiet von Halle (einschließlich Rufbus) sind die in Tabelle 3.10 aufgeführten Fahrkarten erhältlich.

Fahrkarte	Fahrkarte
Einzelfahrkarte	Monatskarte
4-Fahrten-Karte	Monatskarte (9 Uhr)
Kurzstreckenfahrkarte	Fahrradmonatskarte
4-Fahrten-Karte Kurzstrecke	Wochenkarte Azubi
Einzelfahrkarte Kind	Monatskarte Azubi
4-Fahrten-Karte Kind	Abo-Monatskarte Light, Basis, Premium
Tageskarte für 1, 2, 3, 4 oder 5 Personen	Abo-Monatskarte Basis (9 Uhr)
Tageskarte Kind	Abo-Monatskarte Azubi
Extrakarte (für Fahrräder, Sachen, Tiere)	Abo-Monatskarte Senior (Partner)
Wochenkarte	

Tab. 3.10 Fahrscheinarten der Preisstufe 1 (Stadtgebiet Halle) im MDV-Tarif, Stand Aug. 2012

Kinder werden bis zu ihrer Einschulung unentgeltlich befördert. Ebenso sind Kinderwagen und Rollstühle sowie jeweils ein Gepäckstück (Rollator, Schlitten, Ski etc.) kostenlos. Für Fahrräder, weitere Gepäckstücke und Hunde ist eine Extrakarte nach Preisstufen zu lösen.

In der Stadt Halle wohnende Schüler erhalten über das Amt für Schule und Sport nach der Schülerbeförderungssatzung kostenfrei Fahrkarten für ihren Schulweg, sofern die satzungsgemäße Mindestentfernung erreicht wird. Diese Fahrkarten sind an Schultagen von 6 bis 19 Uhr gültig¹². Für die übrigen Tageszeiten und Tage (außer Sommerferien) bietet die HAVAG eine Schülerfreizeitkarte an. Studenten der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg erwerben mit Zahlung der Semestergebühr automatisch das Semesterticket „Freizeit“, das abends und nachts sowie am Wochenende ganztags in der Tarifzone Halle gilt. Zusätzlich kann das Semesterticket „Plus“ erworben werden, welches ganztägig in der Tarifzone Halle gilt. Es kann auf eine benachbarte Tarifzone ausgedehnt werden. Weiterhin gelten in der Stadt Halle auch das im August 2012 eingeführte verbundweit gültige Abo Senior und Abo Senior Partner sowie das jährlich in den Sommerferien geltende landesweite Schülerferienticket Sachsen-Anhalt und MDV.

Sonstige Tarife SPNV

Im SPNV gilt innerhalb des Verbundgebiets der MDV-Tarif. Für Fahrten ohne Überstieg in den ÖSPV kann parallel der Tarif der Deutschen Bahn inkl. BahnCard-Rabatt angewendet werden. Bei Fahrten, die einen Anteil außerhalb des Verbundgebiets haben, gilt im Einzel- und Zeitkartenbereich der Relationstarif der Deutschen Bahn. Weitere Tarifangebote im Bahnverkehr sind Hopper-

¹² Schüler, die näher an der Schule wohnen, müssen bei Bedarf reguläre Fahrkarten erwerben (z.B. Azubi-Monatskarte).

Ticket (bis 50 km), das in den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gültige Sachsen-Anhalt-Ticket, Schönes-Wochenende- und Quer-durchs-Land-Ticket sowie das Abo Vital für Senioren (in Sachsen-Anhalt), die anders als in einer Reihe von Verbünden nicht in den Bussen und Straßenbahnen des Stadtverkehrs gelten.

Fernverkehrsfahrkarten (ab 100 km Fahrtweite) von BahnCard-Inhabern mit Ziel Halle gelten in der Tarifzone Halle für eine Anschlussfahrt im Stadtverkehr, bei Rückfahrkarten auch zurück zum Bahnhof. Unabhängig davon kann ein Fahrschein (City Mobil = Tageskarte für eine Person) für die Tarifzone Halle zusammen mit einer Fahrkarte der Bahn erworben werden.

Fahrräder werden im SPNV Sachsen-Anhalts kostenlos befördert.

3.4.2 Fahrscheinerverwerb

Die Service Center der HAVAG am Marktplatz (Mo-Fr 8.30-18.30, Sa 9-14 Uhr) und am S-Bahnhof Neustadt (Mo-Fr 9-18, Sa 9-14 Uhr) sowie am Hauptbahnhof (Mo-Fr 8-18, Sa 10-16 Uhr) verkaufen Fahrkarten für das gesamte Tarifgebiet des MDV. In insgesamt 55 Geschäften im Stadtgebiet, die meist in der Nähe einer Haltestelle liegen, ist ein eingeschränktes Sortiment erhältlich; sie sind im Fahrplan und auf der Website der HAVAG aufgelistet. Das Vertriebsnetz wird ergänzt durch Fahrscheinautomaten an 45 Haltestellen im Stadtgebiet, die mit Benutzerführung über den Bildschirm in der Lage sind, Fahrkarten für das gesamte MDV-Gebiet zu verkaufen (Bargeld und Geldkarte).

Weiterhin sind alle Straßenbahnfahrzeuge und Stadtbusse der HAVAG mit Fahrscheinautomaten ausgestattet, die Fahrkarten für alle Tarifzonen zum sofortigen Gebrauch verkaufen (nur mit Geldkarte). Fahrschein (Einzelfahrkarten, Kurzstreckenfahrkarten und Tageskarten) der Tarifzone Halle sind an diesen Automaten etwa 10 % preiswerter als normal. Die HAVAG bietet zusätzlich eine kontoungebundene Geldkarte mit Prepaid-Funktion an, so dass auch Kunden ohne entsprechendes Konto erreicht werden. Einzelfahrkarten können auch beim Fahrer erworben werden, jedoch nur für zwei Zonen, d.h. für die meisten Nutzer mit Preisaufschlag.

Mit der MDV-Applikation easy.GO können Fahrkarten zum Sofortgebrauch auf das Mobiltelefon geladen und über die Abrechnung des Mobilfunkanbieters bezahlt werden. Tages-, Gruppen-, Wochen- und Monatskarten können auch über den HAVAG-Auftritt im Internet erworben werden, Abo-Karten über den Internet-Auftritt des MDV.

Durch die Deutsche Bahn (DB) AG wird die Fahrkartenausgabe im Reisezentrum des Hauptbahnhofs (Mo-Fr 6-20 Uhr, Sa 7-19 Uhr, So 8-20 Uhr) betrieben. DB-Fahrscheinautomaten an allen S-Bahnhöfen ergänzen das Vertriebssystem. Fahrkarten für Regionalbusse sind i.d.R. bei den Fahrern erhältlich.

3.4.3 Information

Tarifinformation

Informationen zum MDV-Tarif sind in einem breit verteilten Flyer und in den Internetportalen von MDV und HAVAG sowie an den Haltestellen und in den Fahrzeugen zu finden. An den Fahrscheinautomaten sind die wichtigsten Tarifinformationen abrufbar, moderne Automaten an Haltestellen bieten sie über die Nutzerführung am Bildschirm.

Fahrplaninformationen

Der MDV gibt jährlich ein Fahrplanbuch heraus, das neben den Fahrplänen des ÖSPV auch die des SPNV enthält; außerdem:

- eine Übersicht der Verkehrsbetriebe mit Kontaktinformationen,
- Hinweise zum Fahrscheinverkauf (Verkaufseinrichtungen, Standorte der Automaten),
- Übersichtsgrundrisse der wichtigsten Haltestellen und Verknüpfungspunkte,
- eine Auflistung der Park+Ride-Möglichkeiten (nur SPNV) und der Übergänge zum Zug,
- ein Linienverzeichnis und einen Netzplan sowie eine Tarifzonenübersicht.

Durch die HAVAG werden gedruckte Fahrplantabellen für die einzelnen Linien sowie zum Nachtverkehr in den Service Centern bereitgehalten. Die Fahrplantabellen sind auch im Internet auf den Seiten des MDV abrufbar, Haltestellenaushänge auch auf den Seiten der HAVAG.

Stadt, HAVAG und MDV bieten auf ihrer Homepage das Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) mit den aktuellen Fahrplan-Ist-Daten an, das auch Tarifynformationen zu den gewählten Verbindungen umfasst. Die HAVAG bietet darüber hinaus auf der Startseite ihrer Internetpräsens Informationen über aktuelle Fahrplanänderungen, z.B. aufgrund von Baustellen. Diese Informationen sind auch über einen kostenlos als E-Mail zu beziehenden Newsletter erhältlich. Mit Hilfe der elektronischen Fahrgastauskunft „mobile@home“ können die Abfahrtszeiten gewünschter Haltestellen auf dem PC angezeigt werden.

Verbindungsankünfte, Netzpläne, Abfahrtszeiten an Haltestellen und Informationen über aktuelle Störungen stehen für das gesamte Verbundgebiet des MDV auch über die Applikation easy.GO für Mobiltelefone zur Verfügung. Mündliche Fahrplanauskünfte sind unter einer Kundendienst-Telefonnummer erhältlich, werden jedoch nicht ausdrücklich beworben.

Information in den Fahrzeugen

In den Straßenbahnen der HAVAG wird die nächstfolgende Haltestelle angesagt und elektronisch angezeigt. In den modernen Fahrzeugen gibt es darüber hinaus einen Streckenplan, auf dem der Weg der jeweiligen Linie markiert wird. In den Bussen der HAVAG erfolgt die Kundeninformation über den Liniennetzplan des Busnetzes sowie die elektronische Haltestellenanzeige, meist auch zusätzlich über Haltestellenansagen.

In der S-Bahn wird die nächstfolgende Haltestelle angesagt.

Information an den Haltestellen

Die Ausstattung der HAVAG-Haltestellen erfolgt nach einheitlichen Grundsätzen. In die Haltestellenstele sind das Haltestellenzeichen, der Haltestellenname, die Liniennummern und -ziele, der Unternehmensname und z.T. Einrichtungen für die akustische Fahrgastinformation integriert. Der farbig gegliederte Aushangfahrplan ist entweder an der Haltestellenstele oder an der Wand des Fahrgastunterstands untergebracht.

3.4.4 Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Service

In den modernen und neu gestalteten HAVAG Service Centern am Marktplatz und am S-Bahnhof Neustadt sowie dem Kundenzentrum von DB AG und HAVAG im Hauptbahnhof werden Kunden durch geschultes Personal zu allen Fragen im Zusammenhang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln beraten. Weitere Beratungsangebote bieten das Kundentelefon, der Internetauftritt der HAVAG und die Mobiltelefon-Applikation easy.GO.

An alle Haushalte der Stadt wird viermal im Jahr das Kundenmagazin „Halle mobil“ der HAVAG (Auflage 9/ 2011: 126.300) verteilt. Weiterhin werden regelmäßig Informationen zu aktuellen Fragestellungen verbreitet, z. T. unter Einsatz eines Info-Busses. Von Zeit zu Zeit veranstaltet die HAVAG einen Tag der offenen Tür („HAVAG-City-Tag“) mit Events und Informationen zum ÖSPV.

Im Projekt „Fit im Nahverkehr“ leistet die HAVAG einen Beitrag zur Mobilitätserziehung an Schulen mit Lernmaterialien für die Klassenstufen 1/ 2 und 3/ 4 sowie 5 und 6 an weiterführenden Schulen. Ein wichtiges Aktivitätsfeld der HAVAG ist auch das individualisierte Marketing, bei dem potenzielle Kunden aktiv angesprochen und entsprechend ihrer persönlichen Informationsbedürfnisse beraten werden. Weitere Serviceangebote der HAVAG sind der Taxi-Ruf durch Fahrer und das Halten der Busse auf Zuruf, jeweils nur in den verkehrsschwachen Zeiten.

3.4.5 Bewertung

Die Tarifstruktur und die Höhe der Tarife sind auch im Verhältnis zu anderen Verkehrsverbünden angemessen. Die im August 2012 eingeführte Zeitkarte mit gleitendem Gültigkeitszeitraum wird sicherlich manchen Fahrgästen die Kaufentscheidung erleichtern. Das Angebot an Tarifinformationen ist vielfältig und verständlich, auch wenn die Tarifbedingungen aufgrund der Vielzahl der im Verbund vertretenen Verkehrsunternehmen komplex sind. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass alle Fahrzeuge mit Automaten ausgestattet sind, ist das Vertriebsnetz ausreichend dicht. Für einige Kunden nachteilig ist, dass in den Fahrzeugen die Automaten nur mit Geldkarte (statt EC- oder Kreditkarte) funktionieren und mit Bargeld beim Fahrer nur eine 2-Zonen-Karte gekauft werden kann.

Die in den Fahrplanheften der HAVAG und des MDV zur Verfügung gestellten Informationen sind umfangreich und vielseitig. Die Fahrplantabellen und -flyer zu einzelnen Linien sowie die Aushangfahrpläne bieten jedoch kaum Informationen zu den häufigen Linienüberlagerungen. So muss jemand, der sich in diesen Medien über die Fahrmöglichkeiten etwa von Neustadt ins Zentrum informieren will, bis zu vier Tabellen parallel konsultieren. Besonders problematisch ist dies für Haltestellen, die zu bestimmten Tageszeiten nicht durch die Stammlinie(n), sondern durch eine Nachtlinie bedient werden. So sind die Fahrmöglichkeiten täglich ab 19.30 Uhr und am Wochenende auch im Frühverkehr von Heide und von Ammendorf in die Innenstadt nicht in den Fahrplantabellen der Linien 4 und 5 zu finden, sondern nur im Fahrplan der „Nachtlinie“ 95. Die elektronische Fahrplanauskunft ist dagegen sehr nutzerfreundlich.

Die Liniennetzpläne sind wegen der vielen Linienüberlagerungen etwas unübersichtlich. Sie zeigen das im Werktagsverkehr bis 20 Uhr befahrene Netz. Ein verbaler Hinweis, dass ab 20 Uhr (tatsächlich teilweise aber schon ab 18/ 19 Uhr) und an Wochenenden erhebliche Abweichungen vom dargestellten Netz zu berücksichtigen sind, ist aufgedruckt. Der Plan des Nachtliniennetzes zeigt einige Linien, die nachts nicht oder nur sehr eingeschränkt bedient werden (z. B. 8, 43); ein verbaler Hinweis, welche der dargestellten Linien nur vor Werktagen und welche nur vor arbeitsfreien Tagen bedient werden, ist aufgedruckt. Für „ungeübte“ Nutzer des Spät- oder Wochenendverkehrs sind die Netzpläne insofern nur begrenzt hilfreich und führen gelegentlich sogar in die Irre.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Informationsangebot für Nutzer, die sich nicht im Internet oder über die Mobilfunkapplikation easy.GO informieren, nicht befriedigend ist. Angesichts der sehr komplexen Fahrplan- und Liniennetzgestaltung (s. Kap. 3.1.3) ist dieser Mangel besonders schwerwiegend.

4 ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE

4.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze

4.1.1 Bestand und bisherige Entwicklung

Die Stadt Halle (Saale) ist Oberzentrum für den Süden des Landes Sachsen-Anhalt. Sie hat auf einer Fläche von 135 km² eine Bevölkerung von 231.639 Einwohnern (31.12.2011). Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1.710 Einwohner/ km². Die Varianz der Einwohnerdichte im Stadtgebiet zeigt Konzentrationen in den gründerzeitlichen Innenstadtbereichen nördlich und südlich der Altstadt und in den Großwohngebieten der Nachkriegsjahrzehnte von Süd- und Neustadt, Silberhöhe, Heide-Nord sowie, weniger ausgeprägt, in Trotha.

Die Einwohnerzahl der Stadt hat in den vergangenen Jahren stetig abgenommen. Der Rückgang hat sich jedoch zuletzt abgeschwächt (1995-2000: -12,7 %, 2000-2005: -4,3 %, 2005-2010: -2,2 %).

	Einwohner mit Hauptwohnsitz (31.12.)				
	1995	2000	2005	2010	2011
Stadt Halle (Saale)	282.349	246.450	235.959	230.831	231.639
Stadtbezirk Mitte	33.664	34.447	37.331	39.748	40.994
Stadtbezirk Nord	34.891	36.391	38.754	39.955	40.366
Stadtbezirk Ost	11.806	13.824	14.593	14.789	14.835
Stadtbezirk Süd	100.497	81.175	71.655	67.949	67.355
Stadtbezirk West	101.491	80.613	73.626	68.390	68.089
Quelle: Stadt Halle, Amt für Bürgerservice					

Tab. 4.1 Bevölkerungsentwicklung 1995-2011

Teilräumlich betrachtet (Tab. 4.1), ist die Einwohnerzahl in den Stadtbezirken Süd und West stark zurückgegangen, in allen anderen Stadtbezirken dagegen angestiegen, wenn auch in geringerem Maße.

Arbeitsmarktdaten	1999	2010	2011	2011 zu 1999
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte				
nach Wohnort in Halle (Saale)	90.242	76.181	78.350	- 13,2 %
nach Arbeitsort in Halle (Saale)	108.423	91.996	92.100	- 15,1 %
Einpender nach Halle (Saale)	44.417	41.553	41.329	- 7,0 %
Auspendler aus Halle (Saale)	24.821	25.095	25.990	+ 4,7 %
Pendlersaldo	19.596	16.458	15.339	- 21,7 %
Arbeitslos gemeldete Personen	27.136	13.147	13.163	- 51,5 %
Quelle: Bundesagentur für Arbeit				

Tab. 4.2 Arbeitsmarktentwicklung 1999-2011

Die Zahl der Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Stadtgebiet ist in den letzten Jahren gesunken, auch wenn sich der Rückgang erheblich abgeschwächt hat und 2011 sogar zum Stillstand kam. Es arbeiten deutlich mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt als darin wohnen. Die Zahl der Einpendler ist größer als die der Auspendler, wobei eine geringfügige Angleichung festzustellen ist (Tab. 4.2).

Der bei weitem wichtigste Arbeitsplatzstandort ist die Innenstadt (Stadtverwaltung, Stadtwerke, Universität, Einzelhandel etc.). Weitere bedeutende Arbeitsplatzkonzentrationen befinden sich in Heide-Süd/ Kröllwitz (Universität mit Klinikum, Technologiepark „weinberg campus“), im Zentrum der Neustadt (Einzelhandel, Arge) und in den diversen Krankenhäusern im Stadtgebiet sowie in den Gewerbegebieten von Halle-Ost, Neustadt, Ammendorf/ Radewell, Trotha (u.a. Hafen) und Bruckdorf.

4.1.2 Prognose

Nach den Ergebnissen der 5. regionalisierten Bevölkerungsprognose des Landes Sachsen-Anhalt (Abb. 7) wird die Bevölkerung der Stadt zwischen 2010 und 2015 um 5.400 und zwischen 2015 und 2020 nochmals um 7.300 Personen auf dann 218.300 Einwohner abnehmen¹³. Der Rückgang ist damit deutlich geringer, als in früheren Prognosen und somit auch im Nahverkehrsplan von 2007 angenommen. Ursächlich für den erwarteten Bevölkerungsrückgang ist vor allem der negative natürliche Bevölkerungssaldo. Der Wanderungssaldo, insbesondere mit dem Umland, hat sich in den letzten Jahren stabilisiert. Für den Prognosezeitraum wird jedoch weiterhin von Verlusten ausgegangen.

Parallel ist eine Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung zu erwarten (Abb. 8). Einem Rückgang in der Altersgruppe der 20- bis unter 65-jährigen und jetzt auch der 65- bis 75-jährigen stehen Zuwächse bei den unter 20-jährigen und vor allem bei den über 75-jährigen gegenüber.

Teilräumlich ergibt sich ein differenziertes Bild (Abb. 9 und 10). Hohe Bevölkerungsrückgänge werden weiterhin in den Stadtbezirken Süd und West und hier vor allem in Silberhöhe und Neustadt erwartet. In den Stadtbezirken Mitte, Nord und Ost ist dagegen weiter mit, wenn auch geringeren, Bevölkerungssteigerungen zu rechnen; vorwiegend im Eigenheimgürtel. Der Bevölkerungsrückgang konzentriert sich damit in den Stadtteilen, die zz. noch durch einen überdurchschnittlich hohen Anteil der ÖPNV-Nutzung gekennzeichnet sind.

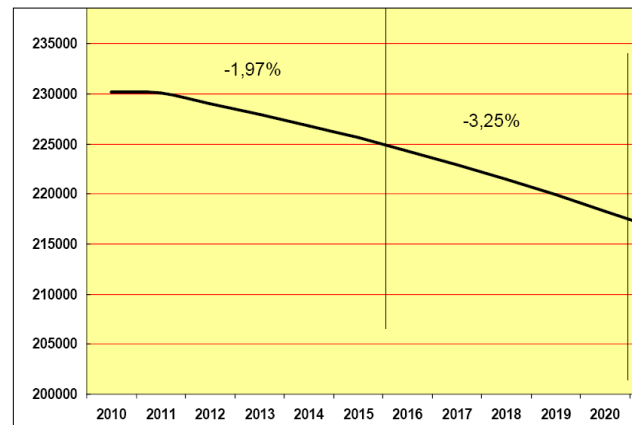


Abb. 7 Einwohnerentwicklung 2010-2020

(nach Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2010)

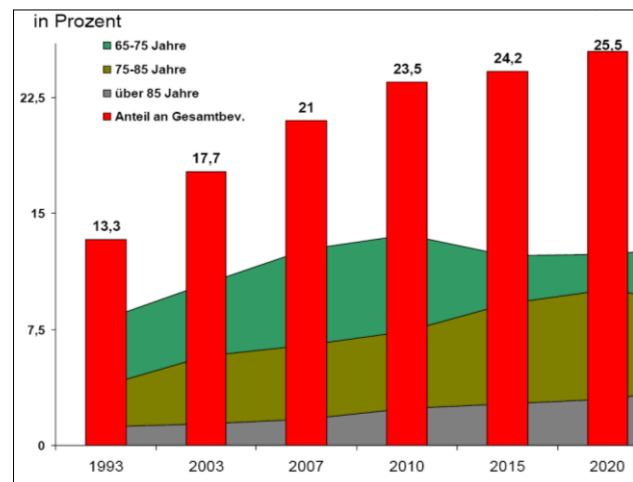


Abb. 8 Bevölkerungsanteil der Senioren 1993-2020 [%]

(nach Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2010)

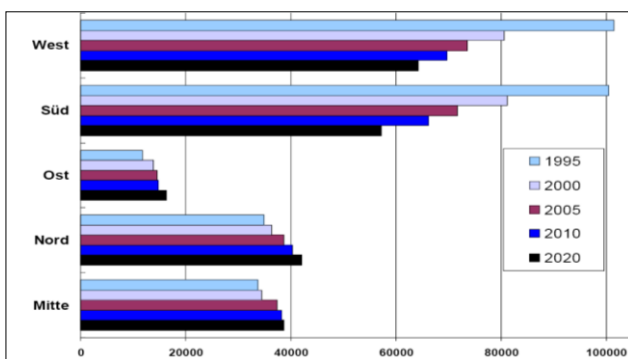


Abb. 9 Einwohnerentwicklung in den Stadtbezirken 1995-2020

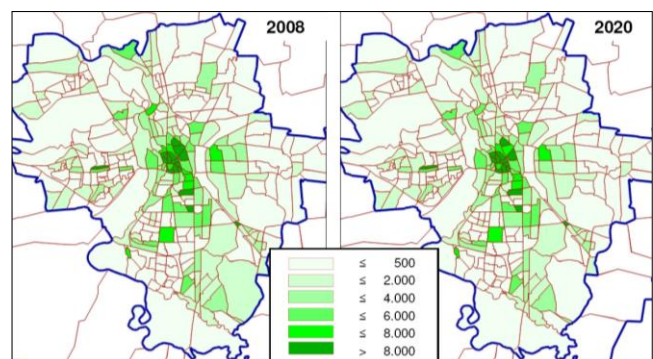


Abb. 10 Einwohnerentwicklung im Stadtgebiet 2008-2020

(PTV Planung Transport Verkehr AG 2010)

¹³ Die Prognose beruht auf Daten von 2008. Die tatsächliche Entwicklung bis 2011 ist noch etwas positiver.

Die Entwicklung der Zahl der Arbeitsplätze ist nach den vorliegenden Prognosen leicht rückläufig; für den Zeitraum 2008 bis 2020 wird ein Rückgang um 7.900 Arbeitsplätze auf dann noch 114.000 Arbeitsplätze (Beschäftigte am Arbeitsort, einschließlich nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) erwartet¹⁴. Dabei sind alle Stadtbezirke (Abb. 11) in etwa gleichmäßig betroffen (-6 bis -7 %).

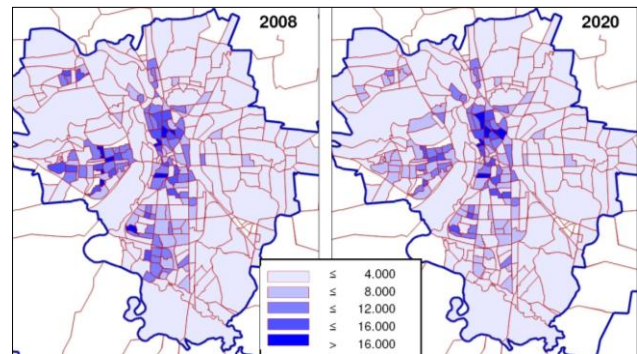


Abb. 11 Arbeitsplatzentwicklung im Stadtgebiet 2008-2020

(PTV Planung Transport Verkehr AG 2010)

4.2 Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

4.2.1 Modal Split

Die Stadt beteiligt sich regelmäßig am „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV). Der Modal Split hat sich danach seit 1991 wie folgt entwickelt (Tab. 4.3):

Verkehrsmittel	SrV 1991	SrV 1994	SrV 1998	SrV 2003	SrV 2008
zu Fuß	37 %	31 %	29,4 %	27,6 %	29,3 %
Fahrrad	6 %	10 %	9,3 %	9,2 %	14,0 %
Kfz (Fahrer und Mitfahrer)	34 %	36 %	37,2 %	44,5 %	38,4 %
Öffentliche Verkehrsmittel	23 %	23 %	23,8 %	17,5 %	18,3 %
<i>darunter Bus</i>			6,1 %	2,5 %	1,7 %
<i>darunter Straßenbahn</i>			15,1 %	13,0 %	15,1 %
<i>darunter Eisenbahn</i>			2,6 %	2,0 %	1,5 %
sonstige	-	-	0,3 %	1,2 %	0,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tab. 4.3 Entwicklung des Modal Split der von Hallensern werktags zurückgelegten Wege 1991-2008 (ohne Fußwege <5 min) (TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung 2009)

Im Jahr 2008 nutzten die Einwohner Halles auf 18,3 % ihrer Wege (18,7 % der Wege im Binnenverkehr) öffentliche Verkehrsmittel.¹⁵ Nach den starken Rückgängen in den frühen 1990er Jahren und einem möglicherweise baustellenbedingten Einbruch um die Jahrtausendwende hat der ÖPNV seinen Marktanteil wieder leicht ausbauen können. Die Fahrtenhäufigkeit je ÖPNV-Nutzer liegt seit 2004 unverändert bei 2,2 Fahrten pro Tag. Bezogen auf alle Einwohner ging die Anzahl der ÖPNV-Wege pro Person und Jahr jedoch zwischen 2004 und 2010 um etwa 6 % zurück.¹⁶ Bei rückläufiger Einwohnerzahl ist das Fahrgastaufkommen im ÖPNV daher trotz kaum veränderten Modal-Split-Anteils in diesem Zeitraum weiter zurückgegangen. Bei weitem der größte Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege entfällt auf die Straßenbahn.

¹⁴ Quelle: PTV Planung Transport Verkehr AG 2010, auf der Grundlage des Verkehrsdatensatzes der Stadt Halle. Die tatsächliche Entwicklung bis 2011 verlief etwas positiver, sodass der Rückgang bis 2020 etwas geringer ausfallen dürfte.

¹⁵ Dieser Wert (18 %) wird durch eine Stichprobenbefragung für 2010 bestätigt (Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung 2011).

¹⁶ Quelle: Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung 2011.

4.2.2 Nachfrage im SPNV

Hinsichtlich der Verteilung der Nachfrage auf die Haltepunkte im Stadtgebiet werden nebenstehend (Tab. 4.4) die Angaben im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt wiedergegeben. Die Werte haben sich gegenüber dem ÖPNV-Plan von 2005 kaum verändert (Rosengarten mit leichtem Zuwachs, Nietleben mit leichtem Rückgang).

4.2.3 Nachfrage im Stadtverkehr der HAVAG

Durch die HAVAG wurden im Jahr 2011 53,5 Mio. Personen befördert. Die Nachfrage ist weiterhin tendenziell rückläufig, auch wenn sich 2010 eine Trendumkehr andeutete (Abb. 12). Die Beförderungsleistung lag 2011 in den Straßenbahnen bei 271,1 Mio., in den Bussen bei 60,1 Mio. Personenkilometern, sodass sich ein unternehmensbezogener Gesamtwert von 331,2 Mio. Personenkilometern ergab.

Im Zusammenhang mit dem „Stadtbahnprogramm Halle ‘25“ wurde auf den Datengrundlagen der HAVAG-Verkehrserhebung 2008 und des Verkehrsmodells der Stadt eine Nachfrageanalyse für 2008 erarbeitet. Danach beförderte die HAVAG 153.500 Fahrgäste pro Werktag im Stadtnetz. Davon mussten 49.100 Fahrgäste einmal oder mehrfach umsteigen, die übrigen konnten ihr Ziel direkt erreichen.¹⁷

Die Tagesganglinie der Nachfrage (Abb. 13) hat sich in charakteristischer Weise verändert. Die Morgenspitze setzt erst ab etwa 6 Uhr ein und erreicht einen kurzen Höhepunkt zwischen 7 und 8 Uhr. Nach einem ebenso kurzen Einbruch sind dann die Spitzenbelastungen des Schülerverkehrs und des nachmittäglichen Berufs- und Einkaufsverkehrs nur wenig ausgeprägt. Die Nachmittagsspitze hat sich „nach hinten“ verschoben: Zwischen 17 und 18 Uhr ist das Fahrgastaufkommen noch ebenso hoch, wie morgens zwischen 6 und 7 Uhr, zwischen 19 und 20 Uhr noch 1,5-mal so hoch wie morgens zwischen 5 und 6 Uhr.

Die räumliche Umlegung der Nachfrage (Abb. 14) zwischen den Stadtteilen zeigt die Dominanz der Verkehrsbeziehungen zwischen der Innenstadt und Neustadt, Südstadt/ Silberhöhe, Heide-Süd und Giebichenstein/ Trotha. Auch bei den weiteren, weniger nachgefragten Relationen ist der Zentrumsbezug vorherrschend.

Haltepunkt	Nachfrageniveau
Hauptbahnhof	>10.000
Silberhöhe	2.000-4.000
Trotha	2.000-4.000
Neustadt	1.000-2.000
Südstadt	1.000-2.000
Rosengarten	500-1.000
Nietleben	500-1.000
Dessauer Brücke	500-1.000
Steintorbrücke	500-1.000
Wohnstadt Nord	500-1.000
Zoo	500-1.000
Halle Messe	250-500
Ammendorf	100-250

Tab. 4.4 Ein-/ Aussteiger an den SPNV-Zugangsstellen in Halle

(Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2011)

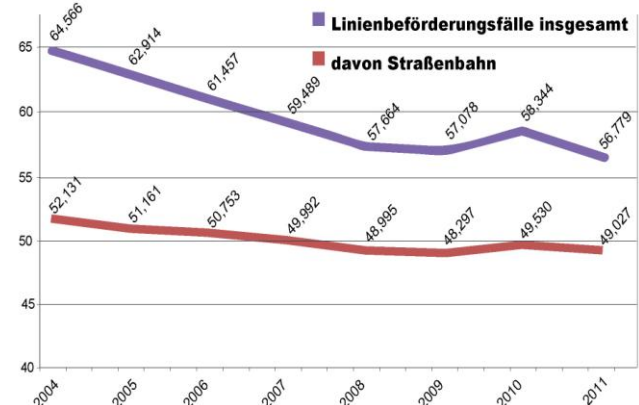


Abb. 12 Im Linienverkehr der HAVAG beförderte Personen 2004-2011 [Tausend]¹⁸

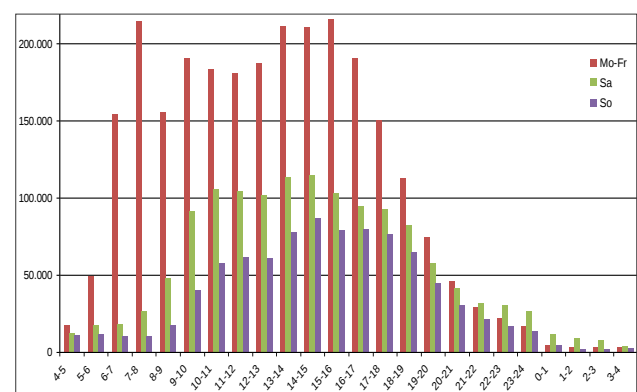


Abb. 13 Hochgerechnete Streckenbelegung aller Straßenbahn- und Buslinien der HAVAG je Verkehrstag (2. Quartal 2010)

¹⁷ Quelle: PTV Planung Transport Verkehr AG 2010.

¹⁸ Es handelt sich um sog. Linienbeförderungsfälle. Die in den Geschäftsberichten verwendeten Unternehmensbeförderungsfälle entstehen auf Basis statistischer Berechnungen. Sie sind für die Angebotsplanung nur bedingt verwendbar, da sie nur die Quelle-Ziel-Beziehung enthalten – unabhängig davon, welcher Linienweg in Anspruch genommen wird. Die Linienbeförderungsfälle hingegen zeigen die tatsächliche Ausnutzung der Fahrzeuge im Linienvorlauf, was für die Planung eine belastbare Größe ist. Quelle: HAVAG

4.3 Nachfrageprognose

4.3.1 Nachfrageentwicklung bei unverändertem Verkehrsangebot

Im Zusammenhang mit dem „Stadtbahnprogramm Halle ‘25“ wurde auf der Datengrundlage einer Fahrgastbefragung der HAVAG und des integrierten Verkehrsmodells der Stadt Halle eine Nachfrageprognose für das Jahr 2020 erarbeitet. Basisjahr ist 2008 (vgl. PTV AG 2009). Da sich die wesentlichen Ausgangsdaten, insbesondere die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und -verteilung, soweit dies anhand von Fortschreibungen überprüfbar ist, seitdem nur geringfügig von den in der Prognose angenommenen Trends abweichend entwickelt haben, und auch die angenommene Netzkonfiguration unverändert geblieben ist, kann diese Nullfallprognose 2020 auch für den Nahverkehrsplan als Grundlage herangezogen werden (vgl. PTV AG 2010).

Bei unveränderten Linien und Bedienungshäufigkeiten kommt die Prognose zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsnachfrage im städtischen ÖSPV von 2008 bis 2020 um rund 3 % (von 153.500 auf 149.000 Fahrgäste pro Werktag) zurückgehen wird.¹⁹ Der Rückgang wäre damit geringer, als jener der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen, was plausibel erscheint, da der überwiegende Teil der Nachfrage auf die Innenstadt gerichtet ist, die weiter an Bedeutung gewinnen wird, und auf Wegen in die Innenstadt die öffentlichen Verkehrsmittel überdurchschnittlich häufig genutzt werden.

Die räumliche Umlegung der Nachfrage (Abb. 16) zeigt die bleibende Dominanz der Verkehrsbeziehungen zwischen der Innenstadt und Heide-Süd, Neustadt und Südstadt. Zuwächse gegenüber 2008 gibt es jedoch lediglich von/ nach Heide-Süd sowie Giebichenstein und Paulusviertel, während die Verkehrsnachfrage auf fast allen Relationen von/ nach Neustadt und dem Süden der Stadt deutlich rückläufig ist (Abb. 17).

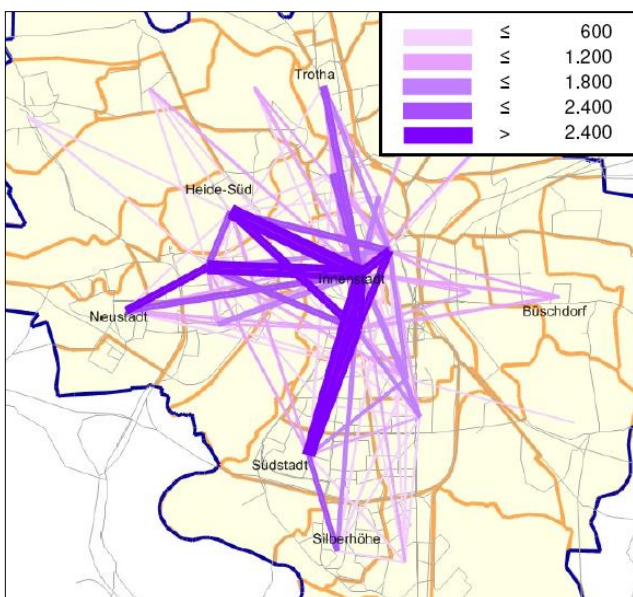


Abb. 16 Relationen der ÖSPV-Nachfrage bei unverändertem Verkehrsangebot (Werktag 2020)

(PTV Planung Transport Verkehr AG 2010)

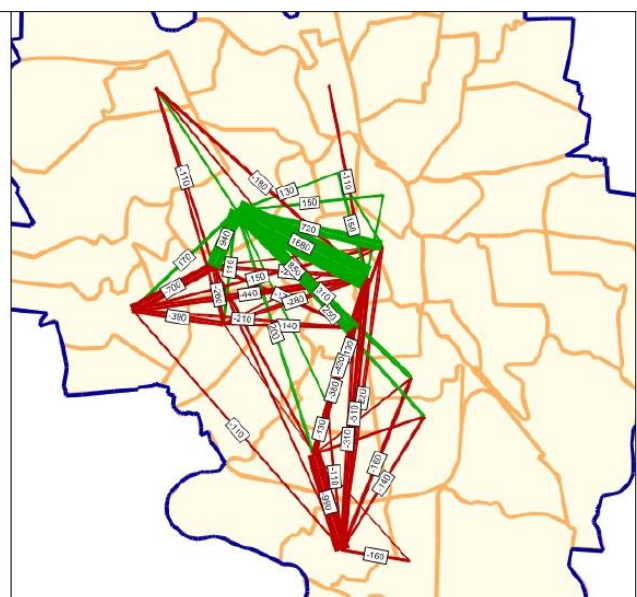


Abb. 17 Differenz zur Analyse 2008

(PTV Planung Transport Verkehr AG 2010)

Abbildung 18 (umseitig) zeigt die entsprechende Nullfallprognose für das Fahrgastaufkommen 2020.

¹⁹ Quelle: PTV Planung Transport Verkehr AG 2010.

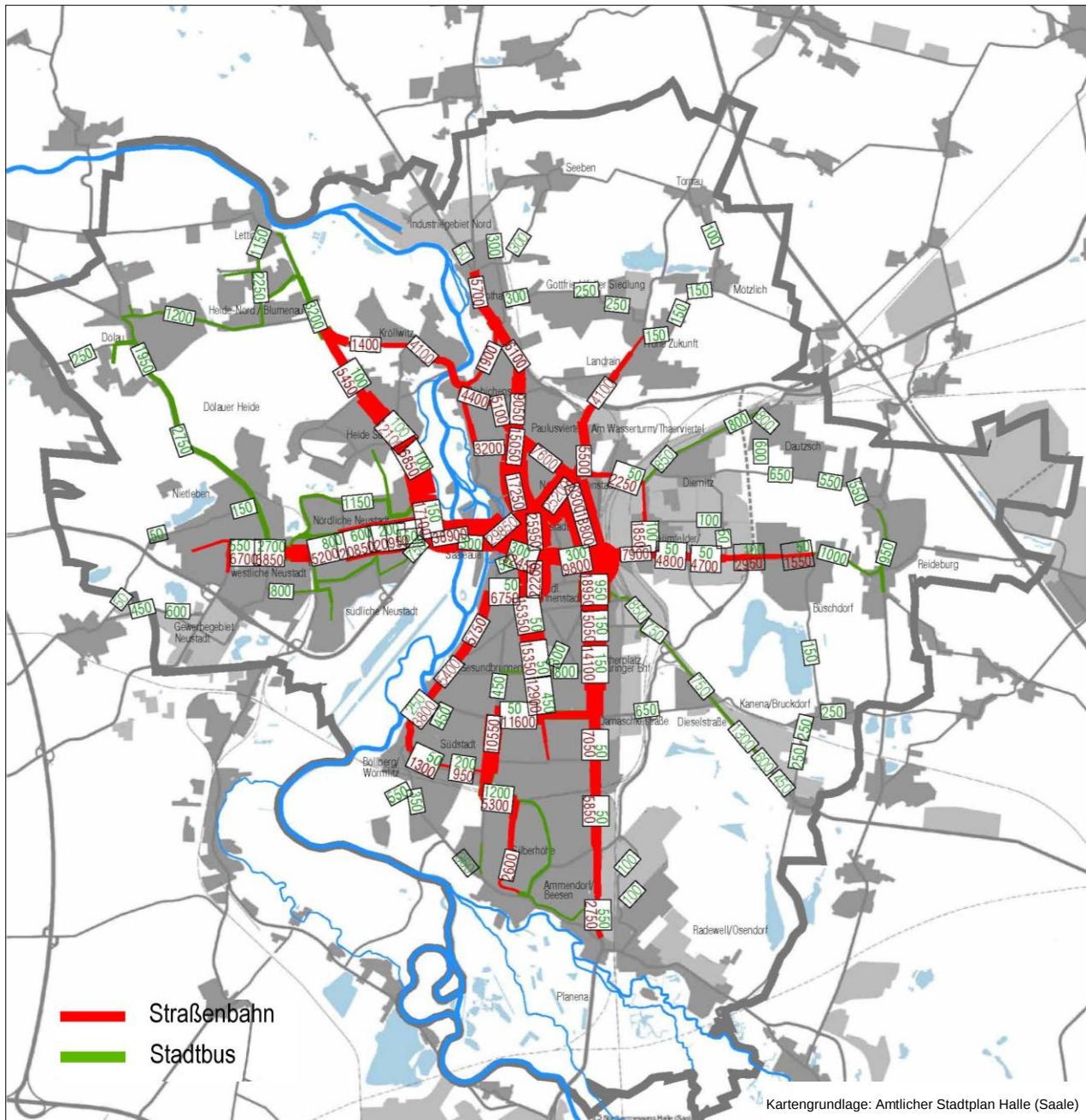


Abb. 18 Fahrplanfeine Umlegung der Fahrgastnachfrage an einem Werktag 2020 bei gegenüber 2008 unverändertem Verkehrsangebot (mit Ausnahme der Straßenbahn bis Büschdorf; (Nullfallprognose)
(nach PTV Planung Transport Verkehr AG 2010)

Bezogen auf die Spitzenstunde würden sich Rückgänge der Auslastung in den signifikanten Querschnitten zwischen Rannischem Platz und Kurt-Tucholsky-Straße sowie Rennbahnkreuz und Saline ergeben. Im Querschnitt zwischen Gimritzer Damm und Rennbahnkreuz erhöht sich die Auslastung dagegen, bedingt durch den Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs in Heide-Süd, deutlich, sodass hier der im Nahverkehrsplan 2007 festgelegte Grenzwert von 65 % der Sitz- und Stehplatzkapazitäten leicht überschritten werden könnte. Die Umsteigehäufigkeit bleibt mit knapp einem Drittel aller Fahrten in der Prognose 2020 gegenüber der Analyse 2008 fast unverändert.

Die HAVAG hat deshalb zusammen mit der Stadt das „Stadtbahnprogramm Halle ‘25“ entwickelt. Durch ein Bündel von investiven Maßnahmen zur Beschleunigung der Straßenbahn sowie zur Stabilisierung und Vereinfachung der Betriebsführung sollen Einspareffekte realisiert und zugleich das Fahrgastaufkommen mindestens stabilisiert werden.

Die Umsetzung des Programms ist abhängig von Zuwendungen durch Bund und Land und kann für den Nahverkehrsplan nicht vorausgesetzt werden. Der Nahverkehrsplan geht deshalb weiterhin vom Ziel der Stabilisierung der Nachfrage auf gegenwärtigem Niveau aus, wobei sich die Fahrgäste jedoch anders als heute auf die unterschiedlichen Verkehrsrelationen verteilen werden.

4.3.2 Aktivierung von Potenzialen

Angesichts der prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung kann eine Stabilisierung oder gar Erhöhung des Fahrgastaufkommens nur erreicht werden, wenn die geringere Zahl von potenziellen Kunden die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich häufiger als bisher nutzt; d.h. der Modal-Split-Anteil des ÖPNV, der seit mehr als zehn Jahren annähernd konstant ist, müsste sich wieder erhöhen.

Um die Potenziale für eine intensivere Nutzung des ÖPNV abschätzen und durch gezielte Maßnahmen besser ausschöpfen zu können, wurden die seit 2001 jährlich durchgeführten Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten in Halle ausgewertet.²⁰ Dabei wurde festgestellt, dass für etwa ein Viertel aller Wege, die in der Stadt zurückgelegt werden, objektive Sachzwänge einer Nutzung des ÖPNV entgegenstehen. Für ein weiteres Viertel aller Wege bietet der ÖPNV zz. keine angemessene Verbindung. Da es aufgrund finanzieller Zwänge nur begrenzt möglich sein wird, Verbindungsdefizite abzubauen, ist davon auszugehen, dass auch künftig etwa die Hälfte aller in der Stadt zurückgelegten Wege nicht auf den ÖPNV verlagerbar ist.

Neben den 18 % der Wege, die bereits heute mit Bahn und Bus zurückgelegt werden, verbleiben damit gut 30 % der Wege, die aus „subjektiven Gründen“ nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Bei näherer Betrachtung dieser im Prinzip verlagerbaren Wege war festzustellen, dass in der Hälfte dieser Fälle die Befragten über eine vorhandene ÖPNV-Alternative (so gut wie) nicht informiert waren; der Anteil der schlecht oder gar nicht Informierten ist in den letzten Jahren sogar wieder leicht angestiegen. Außerdem überschätzten die Befragten den Zeitvorteil der Pkw-Fahrt gegenüber dem ÖPNV um durchschnittlich 50 %. Bei mehr als 10 % der im Prinzip verlagerbaren Wege war auch eine negative subjektive Bewertung des ÖPNV ein Grund, diesen nicht zu nutzen; dieser Anteil ist allerdings rückläufig.

In einer vertiefenden Analyse der Kundenzufriedenheit wurde eine unterdurchschnittliche Zufriedenheit und eine überdurchschnittliche Abwanderungsgefahr bei folgenden Merkmalen festgestellt: Fahrpreis, Information bei Störungen, Sauberkeit der Haltestellen, Ausstattung der Haltestellen, persönliche Sicherheit abends an Haltestellen. Eine überdurchschnittliche Zufriedenheitsbewertung und damit Kundenbindungswirkung ergab sich bei den Merkmalen: Anschlüsse, Fahrtenhäufigkeit tagsüber, Streckennetz, Zuverlässigkeit/ Pünktlichkeit und Informationen über das Angebot. Dabei wurde festgestellt, dass die Bewertungen der ÖPNV-Nutzer (aus deren eigener Erfahrung) durchweg deutlich positiver ausfallen, als die Erwartungen hinsichtlich der gleichen Merkmale seitens der Gesamtheit der Befragten.²¹

Die Ergebnisse dieser Studien legen im Hinblick auf die Umsetzung des verkehrspolitischen Ziels der Stabilisierung der Fahrgastzahlen die folgenden Schlussfolgerungen nahe, die auch für den Nahverkehrsplan relevant sind:

- Um den relativ hohen Anteil an Wegen zu reduzieren, die aufgrund fehlender oder unzureichender Verbindungen nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, müssen die

²⁰ Quelle: Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung 2011.

²¹ Quelle: Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung 2011.

Defizite im Rahmen der Möglichkeiten reduziert werden, ohne dabei vorhandene Verbindungen zu schwächen.

- Weitere erhebliche Anstrengungen sind erforderlich, um bei den Nicht-ÖPNV-Nutzern die Informiertheit über das ÖPNV-Angebot (und die tatsächlichen Fahrzeiten) erheblich zu verbessern.
- Dabei sind auch die Qualitäten des vorhandenen ÖPNV-Angebots besser zu kommunizieren, insbesondere im Hinblick auf die „kritischen“ Merkmale, die von Nicht-ÖPNV-Nutzern schlechter bewertet werden als von den ÖPNV-Nutzern.
- Bei Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenbindung ist das Augenmerk auf diejenigen Leistungsmerkmale zu richten, die eine besondere Unzufriedenheit der Kunden begründen.

5 ANFORDERUNGEN AN DAS LEISTUNGSANGEBOT IM ÖSPV

5.1 Begriffsbestimmungen

5.1.1 Festsetzungen und Erläuterungen

Die Anforderungen an das Angebot des ÖPNV in den folgenden Abschnitten greifen im Rahmen der Möglichkeiten des Instruments Nahverkehrsplan die in Kapitel 2 erläuterten verkehrspolitischen Ziele sowie die Ergebnisse der in den Kapiteln 3 und 4 dargestellten Analysen und Prognosen auf.

Dabei wird unterschieden zwischen Festsetzungen (F) und Erläuterungen, die zum Verständnis der Festsetzungen beitragen sollen, jedoch nicht deren Bestandteil sind.

Die Festsetzungen umfassen Handlungsaufträge sowohl zur Beibehaltung eines schon erreichten Zustands als auch zur Herstellung eines besseren Zustands. Sofern der Adressat der Festsetzungen nicht ohnehin die Stadt ist, wird sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf deren Umsetzung hinwirken, insbesondere durch ihre Einflussmöglichkeiten auf Verkehrsunternehmen und andere Organisationen, an denen sie direkt oder indirekt beteiligt ist, sowie bei Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen, den Liniengenehmigungen und im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung an der Nahverkehrsplanung von Land und Saalekreis.

5.1.2 Verkehrszeiten

Die nachfolgenden Festsetzungen werden z.T. nach den Verkehrszeiten differenziert, die in Tabelle 5.1 definiert sind:

Verkehrszeit	Beschreibung	Zeitraum		
		Mo-Fr	Sa	So/ F
Tagesverkehrszeit TVZ	Zeit zwischen der Nachfragespitze morgens und dem allgemeinen Ladenschluss	6.00-20.00 Uhr		
Schwachverkehrszeit 1 SVZ1	Frühverkehr vor der Morgenspitze, Abendverkehr nach Ladenschluss, Tagesverkehr an Wochenenden und Feiertagen	4.00-6.00 Uhr, 20.00-22.00 Uhr	8.00-24.00 Uhr	9.00-20.00 Uhr
Schwachverkehrszeit 2 SVZ2	Spätabendlicher Freizeitverkehr und Frühverkehr am Wochenende	22.00-24.00 Uhr	4.00-8.00 Uhr	4.00-9.00 Uhr 20.00-24.00 Uhr
Nachtverkehrszeit NVZ		0.00-4.00 Uhr	0.00-4.00 Uhr	0.00-4.00 Uhr

Tab. 5.1 Definition der Verkehrszeiten

Die Zeitangaben sind auf die Ankunftszeit im Stadtzentrum (morgens und vormittags) bzw. auf die Abfahrtszeit von dort (nachmittags, abends und nachts) bezogen (maßgebliche Haltestellen: Markt- oder Franckeplatz), bei Linien, die nicht das Stadtzentrum berühren, auf die Ankunftszeit der zeit kürzesten Anschlussverbindung im Stadtzentrum bzw. die Abfahrtszeit der zeit kürzesten Anschlussverbindung von dort. Die Angaben sind als Näherungswerte zu verstehen, Abweichungen von bis zu 15 min sind ohne Belang, wenn sie mit dem Ziel einer leicht verständlichen Fahrplangestaltung mit einheitlichen Bedienungstakten vereinbar sind. Darüber hinausgehende Abweichungen, die sich durch besondere Nachfragestrukturen auf einzelnen Linien oder an bestimmten Verkehrstagen ergeben, können im Einzelfall zugelassen werden, wenn sie nicht zu Umsteigezeiten von mehr als 10 min auf Verbindungen mit dem Stadtzentrum führen; sie sind im Einzelfall gegenüber dem Aufgabenträger zu begründen.

Erläuterung: Die Definitionen tragen dem nach Tageszeiten und Verkehrstagen unterschiedlichen Verkehrsaufkommen (Tagesganglinien) Rechnung. Sie dienen als Grundlage für alle Festsetzungen, die auf bestimmte Verkehrszeiten Bezug nehmen.

5.2 Erschließung und Netzgestaltung

Erschließung des Stadtgebiets

F 5.2.1 Die Luftlinienentfernung zur nächsten Haltestelle soll für mindestens 95 % der Fläche der überwiegend bebauten Gebiete (mit Ausnahme von Industrie- und Gewerbegebieten) innerhalb eines Stadtteils bzw. Stadtviertels folgende Werte nicht überschreiten:

- 400 m im Stadtzentrum,
- 500 m in den zentrumsnahen verdichteten Wohngebieten und den Großwohnsiedlungen,
- 800 m in gering verdichteten äußeren Wohngebieten.

Dabei sind nur solche Haltestellen zu berücksichtigen, die in der Tagesverkehrszeit mindestens zweimal und in der Schwachverkehrszeit 1 mindestens einmal pro Stunde und Richtung bedient werden.

Industrie- und Gewerbegebiete, insbesondere der Star Park an der A 14 und das Messe-Handels-Zentrum in Bruckdorf, sind so zu erschließen, dass für mindestens 95 % der in ihnen Beschäftigten in höchstens 800 m Entfernung eine Haltestelle erreichbar ist, die montags bis freitags für mindestens zwei Morgen- und zwei Nachmittagsstunden, welche auf die Arbeitsbeginn- und -endzeiten abzustimmen sind, mindestens einmal je Stunde und Richtung bedient wird. Dabei können vertraglich gesicherte Haltestellenbedienungen durch Unternehmen des Regionalbusverkehrs angerechnet werden. Bei Gebieten mit starkem Besucherverkehr oder Schichtbetrieb können durch den Aufgabenträger ergänzende Bedienungen gefordert werden, um die Mindesterschließung zu sichern.

Abweichend von diesen Anforderungen

- können in den gering verdichteten äußeren Stadtgebieten bei nachweisbar geringerem Bedarf auch Haltestellen berücksichtigt werden, die in der Tagesverkehrszeit mindestens einmal stündlich und in der Schwachverkehrszeit 1 (Sa bis 22.00 Uhr) mindestens einmal alle zwei Stunden je Richtung bedient werden;
- können Siedlungssplitter mit weniger als 200 Einwohnern und/ oder Arbeitsplätzen sowie Einzelhausgebiete mit weniger als 500 Einwohnern unberücksichtigt bleiben, wenn sie nach Fahrplan 2012 nicht bedient werden und aufgrund ihrer Lage und des vorhandenen Straßennetzes eine Bedienung mit vertretbarem Aufwand nicht realisierbar ist.

Der Nachweis für Abweichungen ist durch das Verkehrsunternehmen, das die Liniengenehmigungen für den entsprechenden Teilraum hält, zu erbringen.

Eine Bedienung durch Rufbus oder ähnliche Angebote ist anrechenbar, wenn sie eine gleichwertige Mindesterschließung gewährleistet.

Für die Überprüfung der Einhaltung der Festsetzung ist Anlage 1 maßgeblich.

Erläuterung: Die Festlegung der Luftlinienentfernung, differenziert nach Gebietstypen, zur nächsten in einem Mindesttakt bedienten Haltestelle ist ein Kompromiss zwischen Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit. Die in den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ zitierten Grenzwerte werden eingehalten (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010). Der Star Park an der A 14 ist seit Oktober 2011 mit der neuen Haltestelle „Gewerbegebiet, Priemitzstraße“ durch OBS ausreichend erschlossen. Die Liniengenehmigung lässt sich nicht ohne Beteiligung der Stadt Halle ändern. Weitere Produktionsstätten werden eine Binnenerschließung erforderlich machen, die zwischen der Stadt und OBS zu vereinbaren ist. Die erste Stufe ist gerade in Arbeit.

Straßenbahnnetz

F 5.2.2 Das 2012 bestehende Streckennetz der Straßenbahn ist zu erhalten. Die nach dem Fahrplan 2012 bedienten und die im Zuge des Stadtbahnprogramms Halle gebauten Haltestellen sind (weiterhin) zu bedienen, sofern sie nicht nach Zusammenlegung gemäß Stadtbahnprogramm aufgehoben werden.

Erläuterung: Die Straßenbahn ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖSPV. Das vorhandene Streckennetz ermöglicht eine leistungsfähige und hochwertige Erschließung der verdichteten Stadtgebiete.

F 5.2.3 Bestehende Trassenfreihaltungen sind im Hinblick auf ihre Notwendigkeit unter Berücksichtigung stadtentwicklungsplanerischer Ziele sowie verkehrlicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu überprüfen. Sie sind jeweils zumindest bis zum Abschluss einer solchen Überprüfung weiterhin zu gewährleisten.

Erläuterung: Die Notwendigkeit der im Flächennutzungsplan dargestellten Trassenfreihaltungen wird im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrspolitischen Leitbilds (Verkehrsentwicklungsplan 2025) sowie der weiteren Ausarbeitung des Stadtbahnprogramms Halle '25 überprüft. Bis zum Abschluss der Überprüfung kann das Aufgeben einzelner oder aller Trassenfreihaltungen nicht entschieden werden.

F 5.2.4 Das Liniennetz der Straßenbahn ist so zu gestalten, dass in der Tagesverkehrszeit die umsteigefreie und direkte sowie zu allen Verkehrszeiten zumindest die umsteigefreie Erreichbarkeit des Stadtzentrums von mindestens 95 % der Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet aus gewährleistet ist. Das Stadtzentrum gilt als direkt erreichbar, wenn zu mindestens zwei Haltestellen auf dem Altstadtring oder innerhalb desselben eine Verbindung besteht, deren Fahrzeit die auf der kürzesten verfügbaren Strecke um höchstens 5 min überschreitet.

Erläuterung: Das Stadtzentrum ist das bei Weitem wichtigste Ziel der durch die öffentlichen Verkehrsmittel in Halle bedienten Verkehrsnachfrage und soll deshalb möglichst schnell, bequem und ohne große Umwege erreichbar bleiben. Das Kriterium ist im Fahrplan 2012 zu 100% erfüllt. Die Formulierung lässt jedoch einen kleinen Spielraum für die künftige Ausgestaltung des Liniennetzes.

F 5.2.5 Von folgenden Straßenbahnhaltestellen aus ist durch die Straßenbahn zur Tagesverkehrszeit eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof zu gewährleisten:

- alle im Stadtteil Silberhöhe gelegene Haltestellen,
- alle auf der Magistrale in Neustadt gelegenen Haltestellen,
- Endstelle Kröllwitz und alle im Stadtteil Heide-Süd gelegenen Haltestellen
- alle im Stadtviertel Ortslage Trotha gelegenen Haltestellen.

Von der Einhaltung dieses Standards kann abgesehen werden, wenn fahrplanmäßig gesichert ist, dass der Hauptbahnhof mit einmaligem Umsteigen ohne Querung von Fahrbahnen mit regulärem KFZ-Verkehr erreicht werden kann.

Erläuterung: Der Hauptbahnhof gehört zu den wichtigsten Zielen des ÖPNV im Stadtgebiet und bietet vielfältige Umsteigemöglichkeiten im städtischen und regionalen Verkehrsnetz. Die bevölkerungsreichen Stadtteile sollen deshalb auch weiterhin eine direkte Verbindung (im Sinne der Festsetzung 5.2.4) oder zumindest eine attraktive Umsteigemöglichkeit zum Hauptbahnhof behalten. Die Anzahl der Direktverbindungen ist auch ein Kriterium für den Vergleich von Liniennetzalternativen.

Stadtbusnetz

F 5.2.6 Stadtgebiete ohne Straßenbahnanschluss sind durch Busse so zu erschließen, dass das Stadtzentrum (mindestens zwei Haltestellen auf dem Altstadtring oder innerhalb desselben) aus allen Stadtteilen mit höchstens einmaligem Umsteigen direkt erreichbar ist, und dass möglichst mehrere Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV-Netz bestehen, so dass sich eine große Zahl attraktiver Verbindungen ergibt.

Erläuterung: Damit wird ebenfalls der Bedeutung des Stadtzentrums Rechnung getragen. Insbesondere sollen damit auch für die nur durch Busse erschlossenen Stadtgebiete komfortable Verbindungen zu diesem Ziel sichergestellt werden. Die auch im bisherigen Busnetz vorhandenen Mehrfachverknüpfungen ermöglichen den Fahrgästen unterschiedliche Optionen der Wegewahl und bieten Flexibilität im Störfall.

F 5.2.7 Stadtbuslinien sind so zu führen, dass sie als Zubringer zur Straßenbahn fungieren und kein konkurrierendes Beförderungsangebot darstellen. Konkurrenz wird angenommen, wenn die gleiche Relation in einem Korridor bedient wird.

Erläuterung: Unwirtschaftliche Parallelverkehre – nicht nur auf derselben Straße – sollen vermieden werden. Eine solche Aufgabenteilung ist im Netz 2011 gegeben und soll auch im Fall der Betreibung durch unterschiedliche Verkehrsunternehmen gelten.

F 5.2.8 Durch das Liniennetz des Stadtbusverkehrs ist zu allen Verkehrszeiten (ausgenommen Nachtverkehrszeit) eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Stadtteilzentrum von Heide-Nord und dem Stadtteilzentrum von Neustadt zu gewährleisten.

Erläuterung: Heide-Nord ist das einzige dicht besiedelte Wohngebiet ohne Straßenbahnanschluss und auf die Infrastruktur von Neustadt angewiesen.

F 5.2.9 Dicht besiedelte Wohngebiete in Neustadt (Stadtviertel 571, 572 und 573), die deutlich außerhalb des 500-m-Einzugsbereichs der Straßenbahn liegen, sind zu allen Verkehrszeiten (ausgenommen Nachtverkehrszeiten) durch Buslinien an die Straßenbahn anzubinden. Die Linien sind so zu gestalten, dass sie den in Neustadt auftretenden Binnenverkehren möglichst gut gerecht werden.

Erläuterung: Die Zubringerbuslinien sind für die straßenbahnfernen Wohngebiete unverzichtbar. Neustadt als ursprünglich eigenständig entwickelter Siedlungsbereich weist Binnenverkehre auf, die in der Gestaltung des Busliniennetzes berücksichtigt werden müssen.

5.3 Bedienung

Grundtakte

F 5.3.1 Die Straßenbahnlinien haben mit folgenden Grundtakt zu fahren (Tab. 5.2):

Verkehrszeit	Abkürzung	Zeitraum	Grundtakt
Tagesverkehrszeit	TVZ	Mo-Fr 6.00-20.00 Uhr	15 min
Schwachverkehrszeit 1	SVZ 1	Mo-Fr 4.00-6.00 Uhr und 20.00-22.00 Uhr, Sa 8.00-24.00 Uhr, So/ F 9.00-20.00 Uhr	20 min
Schwachverkehrszeit 2	SVZ 2	Mo-Fr 22.00-24.00 Uhr, Sa 4.00- 8.00 Uhr, So/ F 4.00-9.00 Uhr und 20.00-24.00 Uhr	20 oder 30 min
Nachtverkehrszeit	NVZ	Mo-Fr 0.00-4.00 Uhr	keine Vorgabe
		Sa 0.00-4.00, So/ F 0.00-4.00 Uhr	60 min

Tab. 5.2 Zu realisierende Grundtakte

Für Nächte vor arbeitsfreien Tagen gilt die gleiche Vorgabe wie an Samstagen.

Erläuterung: Der 15-min-Takt als Mindestbedienung für die Tagesverkehrszeit wurde durch den Stadtratsbeschluss IV/2005/05337 vom 23.11.2005 festgelegt. Die Festsetzungen für die übrigen Verkehrszeiten entsprechen der geringeren Nachfrage zu den Schwach-, Wochenend- und Nachtverkehrszeiten. „Grundtakt“ heißt, dass einzelne Fahrten um wenige Minuten abweichen können. Die „Verstärkerlinien“ auf den Hauptästen im Tagesverkehr (Linien 4, 6, 9, 11) können bereits ab 18 Uhr mit abweichendem Takt fahren.

F 5.3.2 Auf den einzelnen Stadtbuslinien soll ein Grundtakt realisiert werden, der dem Grundtakt der Straßenbahnlinien zur jeweiligen Verkehrszeit entspricht oder ein Vielfaches davon beträgt.

Erläuterung: Damit soll erreicht werden, dass sich Straßenbahn- und Zubringerbuslinien an den Umsteigepunkten fahrplanmäßig gut verknüpfen lassen und die Übergangszeiten berechenbar sind.

Bedienungshäufigkeit

F 5.3.3 Im Straßenbahnnetz sind mindestens die in Anlage 2 dargestellten Bedienungshäufigkeiten zu gewährleisten.

Erläuterung: Die geforderte Mindestbedienungshäufigkeit in der Tagesverkehrszeit entspricht dem Stadtratsbeschluss IV/2005/05337 vom 23.11.2005, den 15-min-Takt mit den geringsten Auswirkungen für die Fahrgäste umzusetzen; sie lässt den Verkehrsunternehmen ausreichend unternehmerischen Spielraum zur Gestaltung des Angebots. Auch in den Schwachverkehrszeiten soll ein nachfragegerechtes und attraktives ÖSPV-Angebot gewährleistet werden, um die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen und die Kundenbindung zu stärken.

F 5.3.4 Die Bedienung durch Stadtbusse in den Tages- und Schwachverkehrszeiten ist in den Linienbündeln so zu planen, dass dem Fahrgastaufkommen entsprochen wird, die Erschließung der Stadtteile gemäß Festsetzung F 5.2.1 gesichert ist und die Linien in der Regel im Takt gemäß Festsetzung F 5.3.2 verkehren.

Abweichend davon

- ist im Stadtteil Heide-Nord eine Mindesterschließung im Sinne der Festsetzung F 5.2.1 durch Haltestellen zu gewährleisten, die je Richtung mit stündlich mindestens vier Fahrten in der Tagesverkehrszeit, drei Fahrten in der Schwachverkehrszeit 1 und zwei Fahrten in der Schwachverkehrszeit 2 bedient werden;
- ist im Einzelfall zu prüfen und mit dem Aufgabenträger abzustimmen, ob das Fahrgastaufkommen an Abenden vor arbeitsfreien Tagen eine Erschließungs- und Bedienungsqualität entsprechend der Schwachverkehrszeit 1 erfordert; der Bedienungstakt wäre dann entsprechend anzupassen;
- sind nach einem Wechsel des Verkehrsunternehmens die bis dahin bedienten, niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen in der Tagesverkehrszeit mindestens zweimal, in der Schwachverkehrszeit 1 (Sa bis 22 Uhr) mindestens einmal stündlich, mindestens jedoch im direkt vor dem Wechsel genehmigten Umfang, zu bedienen

Der Bedienungsstandard in den Stadtteilen gemäß Fahrplan 2012 soll nicht unterschritten werden. Abweichungen in besonders begründeten Einzelfällen (s. F 5.3.6) sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Erläuterung: Die Orientierung am Fahrgastaufkommen und den Anforderungen einer Mindesterschließung der Stadtteile soll den Verkehrsunternehmen einen Rahmen geben, um Linienführung und Bedienung planen zu können. Der abweichende Standard für Heide-Nord ist erforderlich, um für diesen dicht bebauten Stadtteil weit außerhalb des Einzugsbereichs der Straßenbahn wie bisher eine mit der Straßenbahn gleichwertige Bedienungshäufigkeit zu gewährleisten. Durch die Festlegung einer Mindestbedienung für barrierefrei ausgebauten Haltestellen soll sichergestellt werden, dass diese mit hohem Aufwand hergestellten Haltestellen auch weiterhin für Menschen mit Behinderungen zur Verfügung stehen. Der 2011 erreichte Bedienungsstandard beruht auf langjährigen Erfahrungen und spiegelt den zz. vorhandenen Bedarf wider; Unterschreitungen müssen daher gegenüber dem Aufgabenträger durch besondere Umstände bzw. Veränderungen der Nachfrage im Einzelfall begründet werden.

F 5.3.5 In Nächten vor arbeitsfreien Tagen ist eine stündliche Bedienung aller Straßenbahnhaltestellen sowie des Stadtteils Heide-Nord (Haltestellen Kolkturnring und Blumenau) zu gewährleisten. Auf eine Bedienung kann verzichtet werden, wenn eine andere bediente Haltestelle in 800 m Entfernung (Luftlinie) erreichbar ist oder nachgewiesenermaßen kein Verkehrsbedarf besteht. Im übrigen Stadtbusnetz ist in diesen Nächten ein bedarfsgerechter Verkehr anzubieten, ohne dass dafür ein verbindlicher Standard im Nahverkehrsplan gesetzt wird.

In den übrigen Nächten sollen ausgewählte Relationen, die das Stadtzentrum mit mindestens den am stärksten besiedelten Stadtteilen verbinden, durchgehend mit mindestens 3 Fahrten zwischen 1 Uhr und 4 Uhr bedient werden.

Erläuterung: Die erkennbare Nachfrage in den benannten Zeiträumen rechtfertigt nur eine gegenüber dem Tagesverkehr stark eingeschränkte Bedienung. Ein Grundangebot ist trotzdem im Sinne einer durchgängigen Erreichbarkeit der dichter besiedelten Stadtteile notwendig.

F 5.3.6 Sind aufgrund von Neuansiedlungen oder der Aufgabe von Nutzungen, einer Verschiebung der Arbeits- oder Schulzeiten oder der Einkaufs- oder Freizeitgewohnheiten oder aus anderen Gründen erhebliche Veränderungen der Nachfrage eingetreten oder zu erwarten, ist zu prüfen, ob die bislang angebotene ÖPNV-Bedienung noch ausreichend bzw. erforderlich ist. Die Prüfung ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Erläuterung: Zur Gewährleistung sowohl der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als auch der Wirtschaftlichkeit ist es notwendig, auf Änderungen der Nachfrage (z.B. im zz. in der Entwicklung befindlichen Star Park an der A 14), auch innerhalb des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, flexibel zu reagieren, wenn die physische Möglichkeit einer Bedienung besteht (Halte- und Wendestellen).

Reisezeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

F 5.3.7 Das Stadtzentrum und der Hauptbahnhof sollen von allen Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet in höchstens 30 min, von allen Stadtbushaltestellen in höchstens 45 min (einschließlich Umsteigezeit) erreichbar sein.

Die Fahrzeiten der Straßenbahnen sollen nicht länger sein, als im Fahrplan 2012 ausgewiesen.

Erläuterung: Die vergleichsweise kompakte Siedlungsstruktur und die Konkurrenzsituation zum MIV machen diese Qualität möglich und nötig. Die Forderung bezüglich der Fahrzeiten der Straßenbahnen soll eine Planungsgrundlage für die (abhängig davon) im Busnetz zu erreichenden Fahrzeiten geben.

F 5.3.8 Ursachen für wesentliche und wiederkehrende Fahrplanabweichungen sollen durch die Verkehrsunternehmen identifiziert und, soweit erforderlich gemeinsam mit der Stadt, beseitigt werden, um Beförderungsgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖSPV zu erhöhen. Ziel ist, dass alle fahrplanmäßigen Fahrten stattfinden und mindestens 95 % aller Fahrten, bezogen auf eine repräsentative Stichprobe, nicht mehr als 1 min vor und nicht mehr als 3 min nach der planmäßigen Abfahrtszeit verkehren.

Erläuterung: Die zügige, zuverlässige und pünktliche Bedienung ist ein wesentliches Qualitätskriterium und wichtig für die Kalkulierbarkeit von Anschlüssen und Terminen. Sie hat darüber hinaus maßgeblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung (vgl. F 5.5.3).

Besetzung der Fahrzeuge

F 5.3.9 Es ist sicherzustellen,

- dass an keiner Haltestelle Fahrgäste zurückbleiben müssen,
- dass die Auslastung der Fahrzeuge (bezogen auf Sitz- und Stehplätze) im Mittelwert der Spitzenstunden in Lastrichtung am stärksten belasteten Querschnitt 75 % nicht übersteigt und
- dass in der Schwachverkehrszeit montags bis freitags in der Regel jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Erläuterung: Die Festsetzung ist an die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen angelehnt.

Alternative Bedienungsformen

F 5.3.10 Zur Erschließung von gering besiedelten Stadtteilen und als Ersatz für schwach nachgefragte Linienfahrten ist außerhalb der Spitzenstunden (Mo-Fr 7-16 Uhr) der Einsatz alternativer Bedienungsformen zu prüfen. Als Produkt kommt vorrangig der in Halle bereits eingeführte Rufbus in Frage (Linien- und Haltestellenbedienung, Anruf mindestens 30 min vor Abfahrt, MDV-Tarif).

Erläuterung: Alternative Bedienungsformen weisen neben Wirtschaftlichkeits- und teilweise Bequemlichkeitsvorteilen auch Nachteile auf (Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen schwierig bzw. unmöglich, Fahrtwunschanmeldung als Hemmschwelle). Der Ersatz von Linienleistungen soll daher nicht in der Hauptverkehrszeit erfolgen. Andere alternative Bedienungsformen als der Rufbus sind nicht ausgeschlossen, jedoch muss die Übersichtlichkeit des Gesamtangebots gewahrt bleiben.

5.4 Vernetzung

Verknüpfungspunkte

F 5.4.1 An Verknüpfungspunkten sind kurze, direkte, sichere, barrierefreie und gut erkennbare Umsteigewege zwischen den einzelnen Linien zu gewährleisten. In unübersichtlichen Situationen sind Orientierungshilfen zum Auffinden der einzelnen Abfahrtspunkte zu geben (z.B. Wegweisung, Haltestellen-/ Umgebungsplan). Dies gilt auch für Verknüpfungspunkte mit dem SPNV.

Als Verknüpfungspunkte sind vorrangig solche Haltestellen zu nutzen, an denen diese Bedingungen gewährleistet sind. Wo das nicht sinnvoll ist, sollen entsprechende Bedingungen nach Möglichkeit im Zeithorizont des Nahverkehrsplans geschaffen werden.

Erläuterung: Umsteigen wird von vielen Fahrgästen als unangenehm empfunden und kann wahlfreie Nutzer davon abhalten, auf bestimmten Wegen überhaupt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Ziel der Festsetzung ist deshalb, Umsteigevorgänge so weit wie möglich zu erleichtern.

F 5.4.2 An bestehenden Verknüpfungspunkten sind die in Tabelle 5.3 aufgeführten Maßnahmen umzusetzen:

Verknüpfungspunkt	Maßnahmen
Am Steintor	- grundlegende Umgestaltung: barrierefreie Zugänge, sichere Wege zwischen den Abfahrtsunkten etc.; Haltestellenübersichtspläne und dynamische Fahrgastinformationen
S-Bhf. Nietleben	- barrierefreier Bahnsteigzugang (abhängig von DB AG) - fahrzeugangepasste Bahnsteighöhe, Blindenleitstreifen (abhängig von DB AG) - Wegweisung zum Bus (abhängig von DB AG) - bessere Erreichbarkeit der stadteinwärtigen Bushaltestelle - barrierefreie Bushaltestellen
S-Bhf. Rosengarten	- barrierefreie Bahnsteigzugänge (abhängig von DB AG)
S-Bhf. Silberhöhe	- Wegweisung zwischen S-Bahn und Straßenbahn

Tab. 5.3 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten

Erläuterung: Die Maßnahmen sind zur Verbesserung der Umsteigebedingungen erforderlich. Die Durchführung von Investitionen sollte mit einer Überprüfung der fahrplanseitigen Verknüpfung einhergehen – auch am Hauptbahnhof, bezogen auf den S-Bahn-Verkehr.

F 5.4.3 Sofern Grundschüler für ihren Schulweg öffentliche Verkehrsmittel nutzen, sollen die Haltestellenbereiche so gestaltet werden, dass ein sicheres Erreichen des Gehwegs möglich ist bzw. bei notwendigen Umstiegen ein sicheres Überqueren von Straßen durch Schutzeinrichtungen (z.B. LZA) erfolgen kann. Auf Schulwegen zu und von staatlichen Grundschulen sollen die Umsteigezeiten in der Regel 5 min nicht überschreiten. Wege zwischen Wohnung und Haltestelle sowie Haltestelle und Schule sowie ggf. erforderliche Umsteigewege sind in die Schulwegplanung einzubeziehen. Vor der Entscheidung über neue Schulstandorte soll der Aufgabenträger gehört werden.

Erläuterung: Grundschüler sind altersbedingt zumeist noch nicht in der Lage, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen. Für sie gelten daher erhöhte Sicherheitsanforderungen. Schulen in freier Trägerschaft können schulbezirksübergreifend besucht werden, wodurch die Umsteigezeiten nicht auf jeder Relation derart zu minimieren sind.

Anschlüsse

F 5.4.4 Auf Umsteigeverbindungen mit dem Stadtzentrum sind zu allen Verkehrszeiten fahrplanmäßige Übergangszeiten von in der Regel 5 min vorzusehen. Sofern Buslinien mehrere Verknüpfungspunkte bedienen und dieser Standard deshalb nicht durchgängig einzuhalten ist, ist die Summe der Zeitverluste für die Fahrgäste zu minimieren; jedoch darf eine fahrplanmäßige Umsteigezeit von 10 min nicht überschritten werden. Die Pflicht einer entsprechenden Fahrplangestaltung liegt schwerpunktmäßig bei dem/ den Busverkehrsunternehmen.

Erläuterung: Kurze Umsteigezeiten und sichere Anschlüsse sind von entscheidender Bedeutung für Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV. Wegen der Fahrplanzwänge in einem vielfach verknüpften System konzentriert sich die Festsetzung auf die radialen Verbindungen zur bzw. aus der Innenstadt, da dort die höchste Nachfrage auftritt.

F 5.4.5 Bei Taktzeiten von mehr als 15 min ist auf Verbindungen mit dem Stadtzentrum eine hohe Anschlusssicherheit zu gewährleisten (bezogen auf eine aussagefähige Stichprobe mindestens 98 % der fahrplanmäßigen Anschlüsse tatsächlich realisiert). Zu allen anderen Taktzeiten ist sie abhängig von den räumlichen und baulichen Gegebenheiten anzustreben.

Erläuterung: Auf Linien bzw. in Zeiten mit geringer Bedienungshäufigkeit können akzeptable Reisezeiten nur durch eine optimale Anschlussgestaltung erreicht werden. Die Festsetzung soll gewährleisten, dass Wartezeiten, die von den Fahrgästen als Verlustzeiten stark negativ bewertet werden, auf den wichtigen radialen Verbindungen 15 min auf keinen Fall überschreiten.

Intermodale Vernetzung

F 5.4.6 Die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in Straßenbahnen und Stadtbussen zu einem angemessenen Tarif ist unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und des Vorrangs von Rollstühlen und Kinderwagen weiterhin zu gewährleisten. Es ist darauf hinzuwirken, dass der MDV die Fahrradmitnahme in den Leistungsumfang der neuen Premium-Monatskarte aufnimmt.

Erläuterung: Das Angebot ist ein Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und zur Realisierung zeitgünstiger Wegeketten. Statt Fahrkarten mit integrierter Fahrradmitnahmeoption gibt es bislang kostengünstige Einzeltickets und separate Monatskarten für Fahrräder, die wenig gekauft werden.

F 5.4.7 Die bestehenden Bike+Ride-Anlagen (s. Tab. 3.8) sollen weiterbetrieben werden. Insbesondere an Zugangsstellen, wo wesentliche durch den ÖPNV schlecht erschlossene Quell- und Zielpotenziale im Umkreis von 1 bis 5 km liegen, wo vorhandene Abstellanlagen überlastet sind (z. B. am Hauptbahnhof) oder viele Fahrräder ungeordnet abgestellt werden, sind neue bzw. zusätzliche Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Auch neue Straßenbahndstellen sind mit Bike+Ride-Anlagen auszustatten.

Die Fahrradabstellanlagen sind gemäß der „Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in der Stadt Halle (Saale)“ anspruchsgerecht in einheitlichem Standard auszuführen. Wichtig sind die Standsicherheit, die Anschließbarkeit eines Laufrads und des Rahmens, eine ausreichende Beleuchtung sowie kurze (maximal 50 m) und übersichtliche Wege zu den Bahn- bzw. Bussteigen. Überdachung ist wünschenswert, insbesondere am Hauptbahnhof in Form einer Radstation. Die Wege zur Abstellanlage müssen für den Radverkehr geeignet sein.

Bike+Ride ist in die Informations- und Marketingaktivitäten der Verkehrsunternehmen zu integrieren.

Erläuterung: Durch das Fahrrad als Zu- und Abbringer des ÖPNV können individuelle Reiseketten optimiert, Reisezeiten verkürzt und die Einzugsbereiche der Haltestellen erweitert werden. Die Anwendung hoher Standards bei den Abstellanlagen verbessert die Akzeptanz bei den Nutzern. Mit relativ geringem Aufwand können damit neue Kundenpotenziale für den ÖPNV erschlossen werden. Zur besseren Ausschöpfung dieser Potenziale muss das Fahrrad in die Vermarktung des ÖPNV integriert werden.

F 5.4.8 Der bestehende Taxi-Rufservice in Straßenbahnen und Bussen ist weiterhin zu gewährleisten. In Zusammenarbeit mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe ist zu prüfen, ob in fußläufiger Entfernung zu aufkommensstarken Haltestellen Taxistandplätze eingerichtet werden. Sofern keine unmittelbare Sichtbeziehung besteht, soll an der Haltestelle eine entsprechende Wegweisung (z. B. mittels Haltestellenplan) erfolgen.

Erläuterung: Das Taxi bietet für viele individuelle Reiseketten, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, ein attraktives Zusatzangebot, um in Kombination mit dem ÖPNV schnell und bequem ans Ziel zu kommen.

F 5.4.9 Durch Kooperation der Verkehrsunternehmen des Stadtverkehrs mit Car-Sharing-Unternehmen soll ÖPNV-Kunden ein einfacher und kostengünstiger Zugang zu Car-Sharing-Angeboten gewährt werden. Car Sharing soll in die Informations- und Marketingaktivitäten der Verkehrsunternehmen integriert werden.

Erläuterung: Ein gutes Car-Sharing-Angebot (gemeinschaftliche Nutzung von Autos) erleichtert den Verzicht auf ein eigenes Auto, führt dadurch dem ÖPNV neue Kunden zu und entlastet die Straßen.

F 5.4.10 Die bestehenden Park+Ride-Anlagen (s. Tab. 3.8) sollen weiterbetrieben werden, soweit die erreichbare Auslastung dies rechtfertigt. Die Nutzung der Park+Ride-Anlagen ist durch Information und Marketing zu verbessern.

Erläuterung: Mit dem Pkw als Zu- und Abbringer des ÖPNV können Reisezeitverkürzungen erreicht und die Einzugsbereiche der Haltestellen erweitert werden. Allerdings können Park+Ride-Anlagen im Stadtgebiet die Stadtstraßen nur geringfügig entlasten und zur Auslastung der Straßenbahnen wenig beitragen, dem Zubringerbusverkehr sogar schaden. Der Aufwand und die Inanspruchnahme von gut erschlossenen Flächen, die auch andere Nutzungen anziehen, sind bei möglichen Neuerrichtungen abzuwägen.

5.5 Infrastruktur

Fahrwege

F 5.5.1 Bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum allgemein und speziell an den Fahrwegen sowie an der sonstigen Infrastruktur des ÖPNV sind die Ziele der Erhöhung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel einer Reduzierung der Verlustzeiten (z.B. an Lichtsignalanlagen, durch Langsamfahrstellen) und des Abbaus von Behinderungen durch den Individualverkehr zu berücksichtigen.

Erläuterung: Damit soll sowohl die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV als auch seine Attraktivität für die Fahrgäste verbessert werden.

F 5.5.2 Vorrangig sind schrittweise nach Maßgabe der Finanzierbarkeit die Einzelmaßnahmen des Stadtbahnprogramms Halle umzusetzen, das die Grundlage für die geplante Aufwertung der Straßenbahninfrastruktur im vorhandenen Netz bis zum Jahr 2025 bildet.

Erläuterung: Das Stadtbahnprogramm Halle wurde am 28.9.2011 vom Stadtrat grundsätzlich beschlossen (V/2011/09954). Damit sollen heute vorhandene betriebliche Einschränkungen wie Langsamfahrstrecken und Begegnungsverbote beseitigt, die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes erhöht, attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen und die Barrierefreiheit des Gesamtsystems verbessert werden. Die damit erreichte Verbesserung der Systemqualität soll zu einer Stabilisierung bzw. Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen, die Einsparung von Fahrzeugen und -personal ermöglichen und so die Wirtschaftlichkeit des ÖSPV in Halle verbessern.

F 5.5.3 Die Maßnahmen zur Beschleunigung von Straßenbahnlinien im Netz der Stadt Halle sind nach den folgenden Beschleunigungsstufen entsprechend Abbildung 19 vorzunehmen bzw. beizubehalten:

- Beschleunigungsstufe ALPHA: aktive Phasenbeeinflussung der LZA durch ÖSPV-Fahrzeuge (vorwiegend bei geringer Streckenbelegung)
- Beschleunigungsstufe BETA: Grünbandkoordinierung ÖSPV (vorwiegend bei hoher Streckenbelegung)
- Beschleunigungsstufe GAMMA: Phasenoptimierung bei LZA (vorwiegend Knotenpunkte).

Dazu ist ein mit allen Beteiligten abgestimmtes, maßnahmenkonkretes ÖPNV-Beschleunigungsprogramm zu erstellen.

Erläuterung: Die entsprechenden Planungen sollen gewährleisten, dass nicht allein die Fahrzeiten kürzer und stabiler werden, sondern sich auch Einsparungen von Fahrzeugen und -personal ergeben.

Haltestellen

F 5.5.4 Straßenbahn- und Bushaltestellen sollen auf direkten Wegen erreichbar, barrierefrei zugänglich und nutzbar sein (s. F 5.5.5) sowie die in Tab. 5.4 aufgeführte Ausstattung aufweisen.

	Ausstattungsmerkmale
bei allen Haltestellen, prioritär Richtung Zentrum	- Haltestellenkennzeichnung (Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen, Haltestellenname, Liniennummern mit Fahrtzielen, Logo der Verkehrsunternehmen) - Fahrgastinformation (Aushangfahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformationen) - ausreichende Beleuchtung - Papierkorb
zusätzlich bei stark frequentierten Haltestellen (> ca. 500 Einsteiger/ Tag), prioritär Richtung Zentrum	- auch für Rollstuhlfahrer ausreichender Witterungsschutz in transparenter Ausführung - Sitzgelegenheiten - möglichst Fahrscheinautomat - Stadtplanauszug in Kombination mit Witterungsschutz
zusätzlich bei sehr stark frequentierten Haltestellen, wichtigen Umsteigehaltestellen (> ca. 2.000 Einsteiger/ Tag)	- dynamische Fahrgastinformation (vgl. F 5.8.6) - Fahrscheinautomat

Tab. 5.4 Standards für die Haltestellenausstattung

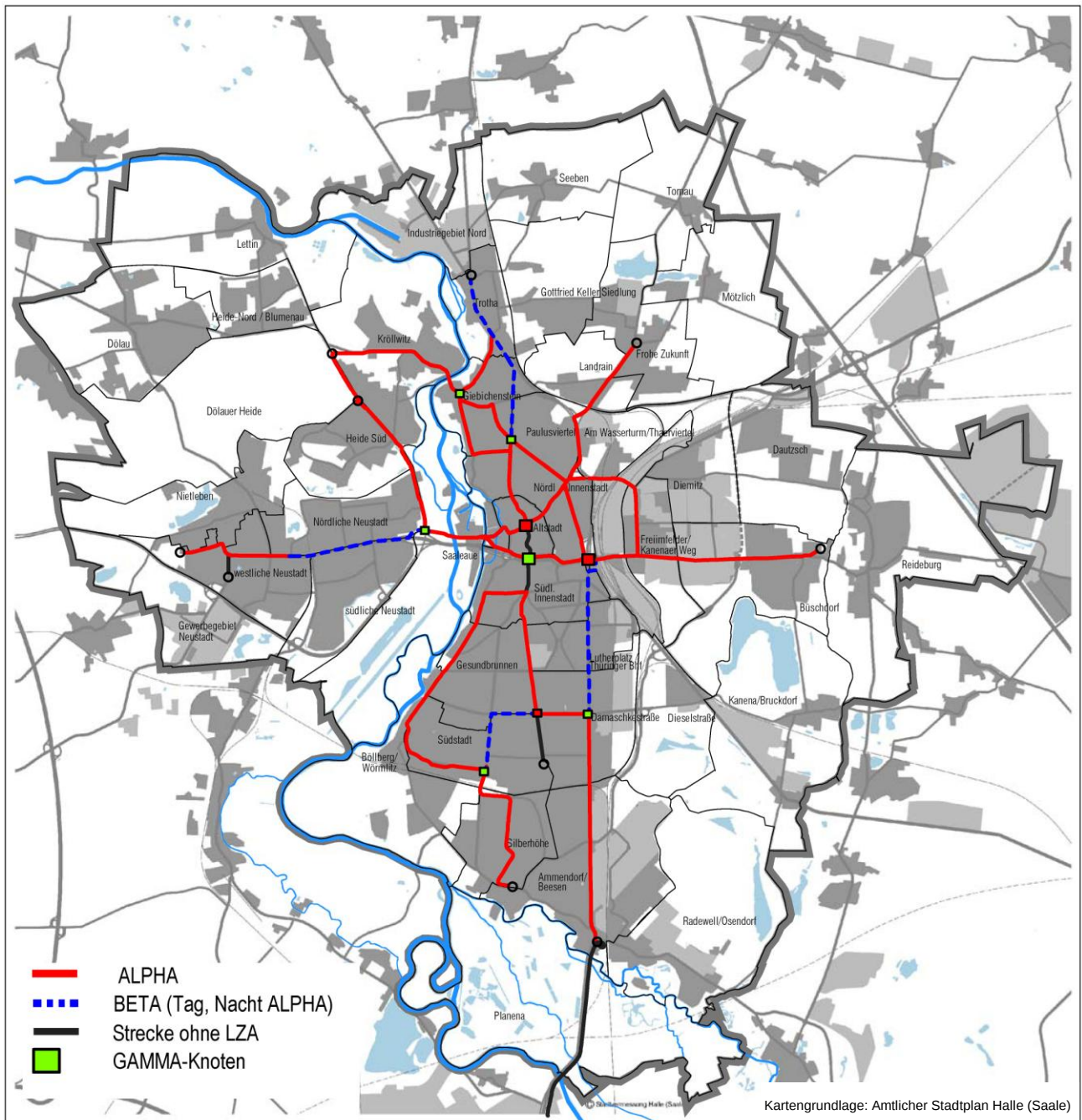


Abb. 19 Einordnung des Straßenbahnnetzes in Beschleunigungsstufen
(HAVAG, Planungsstand 5/ 2012)

Beim Neubau von Haltestellen sind diese Anforderungen zu beachten; bestehende Haltestellen sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten daran anzupassen.

Bei einem Wechsel des Verkehrsunternehmens ist die Übernahme der bestehenden Haltestellenausstattung, soweit sie in der Verantwortung des abgebenden Verkehrsunternehmens liegt, anzustreben, wobei die Konditionen zwischen Alt- und Neuunternehmen auszuhandeln sind. Für Haltestellen, die gemeinsam durch Straßenbahn und Bus genutzt werden, ist im Zweifel das Straßenbahnverkehrsunternehmen zuständig.

Durch die Verkehrsunternehmen sind in Zusammenarbeit mit dem Stadtmarketing nach Möglichkeit weiterführende Informationen an aufkommensstarken bzw. touristisch bedeutsamen Haltestellen bereitzustellen; das betrifft u. a. Angaben zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele.

Erläuterung: Die Festsetzung soll eine gute Nutzbarkeit der Haltestellen für unterschiedliche Fahrgastgruppen sicherstellen, ohne überhöhte Anforderungen an weniger stark genutzte Haltestellen mit begrenztem Platzangebot zu stellen. Sie entspricht der bisherigen Praxis und gilt für alle Haltestellen unabhängig von der jeweiligen Zuständigkeit.

F 5.5.5 Der Neubau barrierefreier Haltestellen hat sich nach den einschlägigen Regelwerken bzw. dem neuesten Stand der Technik zu richten, was zz. u.a. folgende Anforderungen bedingt:

- barrierefreier Zugang zur Haltestelle (abgesenkte Borde an Querungsstellen etc.),
- Absicherung bei Insellage in der Fahrbahn (Geländer, regelwerkskonforme Querungshilfen mind. an einer Seite der Haltestelle),
- nutzbare Breite der Wartefläche von mindestens 2,5 m (in Abhängigkeit von der verfügbaren Straßenraumbreite),
- taktile Oberflächengestaltung durch Bodenindikatoren,
- optisch kontrastierende Oberflächengestaltung,
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformationen,
- Aushänge (Fahrplan, Liniennetz etc.) in auch für ältere Menschen lesbarer Schrift und durch Kinder und Rollstuhlfahrer erreichbarer Höhe (mittlere Sichthöhe etwa 1,3 m, keine Blockade des Zugangs durch Sitzgelegenheiten).

Akustische Informations- und Signalgeber sind anzustreben.

Der technische Standard für Bahnsteighöhen in der Stadt Halle (Saale) beläuft sich zz. auf:

- 23 cm über Schienenoberkante bei Straßenbahnhaltestellen
- 18 cm über Fahrbahnrand bei Bushaltestellen

Erläuterung: Die Standards ergeben sich aus den Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von Menschen mit Behinderungen (vgl. Stadtratsbeschluss V/2010/09227 vom 28.09.2011). Die Aufzählung gibt nachrichtlich den aktuellen Stand wieder. Barrierefreies Bauen ist ein stetig fortlaufender Prozess. Künftige Änderungen der Regelwerke bzw. Weiterentwicklungen der Technik sind zu beachten.

F 5.5.6 Der barrierefreie Standard gemäß Festsetzung F 5.5.5 ist kontinuierlich an immer mehr Haltestellen herzustellen. Dafür, insbesondere für die Verringerung des Anteils der Straßenbahnhaltestellen mit Einstieg von der Fahrbahn, ist durch das jeweilige Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger eine am Fahrgastbedarf orientierte Prioritätenliste aufzustellen und fortzuschreiben. Wo der Einstieg von der Fahrbahn nicht in absehbarer Zeit abgeschafft wird, sind andere Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit des Fahrgastwechsels (z. B. Zeits Inseln) zu prüfen.

Erläuterung: Die Priorität für eine barrierefreie Umgestaltung liegt bei Haltestellen, in deren Einzugsbereich sich in größerem Umfang Wohnungen für Menschen mit Behinderungen bzw. häufig von behinderten oder älteren Menschen aufgesuchte Einrichtungen befinden. Für den Umbau von Bushaltestellen standen zuletzt und stehen in naher Zukunft ca. 250 T€ pro Jahr zur Verfügung.

F 5.5.7 Im Hinblick auf die Sauberkeit ist zu gewährleisten, dass in jedem Verantwortungsbereich bei mindestens 90 % der Haltestellen (bezogen auf eine aussagefähige Stichprobe) keine Beanstandung festgestellt wird. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder drei kleine Mängel festgestellt werden.

Als kleine Mängel zählen: offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen, erkennbar keine regelmäßige Reinigung der anderen Komponenten der Haltestellenanlage, überfüllte Abfallkörbe, herumliegender Abfall in der Haltestellenumgebung.

Als große Mängel zählen: offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, negativer Gesamteindruck der Haltestelle, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, herumliegender Abfall auf den Fahrgastwarteflächen, Geruchsbelästigungen, undichte Dächer der Unterstände, Zerstörungen an den Haltestelleneinrichtungen, nicht funktionierende Beleuchtung und Fahrscheinautomaten.

Erläuterung: Mangelnde Sauberkeit ist für viele wahlfreie Kunden ein Grund, nicht auf den ÖPNV umzusteigen bzw. sich vom ÖPNV abzuwenden. Der Zielwert von 90 % berücksichtigt, dass zwischen Feststellung eines Mangels und seiner Behebung ein Reaktionszeitraum gewährt werden muss. Da die Haltestellen in unterschiedlicher Zuständigkeit liegen, bezieht sich die Festlegung auf die einzelnen Verantwortungsbereiche.

Sonstige Infrastruktur

F 5.5.8 Das rechnergestützte Betriebsleitsystem (ITCS) ist durch das Straßenbahnverkehrsunternehmen weiterhin zu betreiben und anforderungsgerecht auszubauen. Andere Verkehrsunternehmen, die Linienleistungen des Stadtverkehrs erbringen, sind dazu verpflichtet, die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen zu schaffen, um sich an die ITCS-Leitstelle via Sprech- und Datenfunk anzuschließen. Bei Bedarf sind die entsprechenden Schnittstellen zur Anschlusssicherung und Visualisierung bereitzustellen.

Erläuterung: Für den Fall, dass andere Verkehrsunternehmen Linienleistungen im Stadtgebiet erbringen, soll für das rechnergestützte Betriebsleitsystem weiterhin die bisherige Funktionalität gewährleistet bleiben, z. B. im Hinblick auf die Überwachung der Anschlusssicherheit und die dynamische Fahrgastinformation.

5.6 Fahrzeuge

F 5.6.1 Bei einem ständig wachsenden Anteil des eingesetzten Fahrzeugparks im Stadtverkehr soll Niederflureinstieg möglich sein. Bis Ende 2012 sollen alle im Regelverkehr eingesetzten Stadtbusse und bis Ende 2013 all jene Straßenbahnen diesen Standard aufweisen.

Bis dahin soll auf allen Linien des Stadtverkehrs mindestens jeder zweite Kurs mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt werden, was in den Fahrplaninformationen deutlich zu machen ist.

Erläuterung: Die Festsetzung orientiert sich an den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen und der inzwischen nahezu abgeschlossenen Umsetzung.

F 5.6.2 Die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Straßenbahnen, Stadtbusse, Kleinbusse) sollen außerdem folgende Eigenschaften aufweisen:

- bequemer Ein- und Ausstieg sowie Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder und schweres Gepäck, insbesondere eine Rampe für Rollstühle, sofern der Höhenunterschied/ Abstand zwischen Fahrgastraum und Bahnsteig an mindestens einem barrierefreien Fahrzeugzugang nicht anderweitig auf höchstens 3 cm begrenzt ist,
- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung als Hilfestellung für Sehbehinderte,
- Festhaltemöglichkeiten für Rollstuhlfahrer und kleine Kinder, insbesondere in der Nähe der Kinderwagenstellplätze,
- Freihaltung von 100 % der Türfensterfläche und mindestens 85 %, der sonstigen Fensterfläche von Beklebungen jeglicher Art,
- geringe Belastung durch Geräusche, Gerüche, Erschütterungen oder überhitzte und stickige Luft im Innenraum,
- fahrzeugseitige Ausrüstung zur Ansteuerung der im jeweiligen Bedienungsgebiet dafür ausgestatteten Lichtsignalanlagen sowie Anbindung an die ITCS-Leitstelle via Sprech- und Datenfunk,
- Ausrüstung eines Teils der Fahrzeuge mit automatischen Zähleinrichtungen,
- Einhaltung der zum Zeitpunkt der Beschaffung jeweils gültigen Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten,
- Einhaltung des zum Zeitpunkt der Beschaffung aktuellen Stands der Technik bezüglich Fahrverhalten, -sicherheit und Energieverbrauch.

Bei Neubeschaffung sind zudem folgende Eigenschaften zu gewährleisten:

- eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (z.B. Rampe) für den Ein- und Ausstieg von Personen mit Rollstuhl,
- Festhaltemöglichkeiten an der Decke und

- Einhaltung der Euro-Abgasnorm 6.

Erläuterung: Die Festsetzung soll gewährleisten, dass die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge sicher, kundenfreundlich, barrierefrei und umweltfreundlich sind.

F 5.6.3 Im Hinblick auf die Sauberkeit ist zu gewährleisten, dass bei mindestens 90 % der im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge eines Verkehrsunternehmens (bezogen auf eine aussagefähige Stichprobe) keine Beanstandung festgestellt wird. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder drei kleine Mängel festgestellt werden.

Als kleine Mängel zählen: offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen und Fenstern, leichte Verschmutzungen am Boden, eine defekte Tür, kleine Verschleißerscheinungen, Abgasgeruch im Fahrzeug.

Als große Mängel zählen: offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen, Haltegriffen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, keine erkennbare regelmäßige Reinigung der anderen Komponenten des Fahrgastraums, herumliegender Abfall, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, Zerstörungen oder starke Verschleißerscheinungen im Fahrzeug, ungenügende Beleuchtung, Unbrauchbarkeit der Haltewunsch- und Notruftasten.

Erläuterung: Mit der Festsetzung sollen wichtige Anforderungen an die Attraktivität der Fahrzeuge kontrollier- und bewertbar gemacht werden.

5.7 Tarif

Ausgestaltung des Tarifs

F 5.7.1 Alle Verkehrsleistungen im Stadtgebiet sind zum MDV-Tarif anzubieten. Für alternative Bedienungsformen, die einen besonderen Service bieten (z. B. Haustürbedienung), kann ein angemessener Komfortzuschlag erhoben werden. Das Stadtgebiet muss einer einzigen Tarifzone zugeordnet sein. Die Vorgaben im "Handbuch zur Kooperation neuer Verbundpartner mit dem MDV" in seiner jeweils aktuellen Fassung sind einzuhalten, das etablierte Einnahmenaufteilungssystem ist anzuerkennen.

Erläuterung: Ein gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsangebote ist Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung und damit für einen arbeitsteilig organisierten ÖPNV. Der Standard ist bereits erreicht und soll weiterhin gewährleistet werden.

Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

F 5.7.2 In allen Fahrzeugen sowie an allen Haltestellen im Stadtgebiet sind grundlegende Informationen zum MDV-Tarif (Tarifsortiment, Zonenzuordnung, Preise usw.), mindestens zu Fahrkarten für den Sofortgebrauch, sowie Hinweise zum Fahrscheinerwerb auszuhängen. Wenn Platzgründe es erfordern, können in den Bussen und an gering frequentierten Haltestellen die Informationen auf die Tarife des Stadtverkehrs Halle beschränkt sein.

Den Fahrgästen sind (in Zusammenarbeit mit dem MDV) handliche Tarifübersichten zur Verfügung zu stellen.

Erläuterung: Übersichtlich gestaltete und einfach zugängliche Tarifinformationen können dazu beitragen, eine Nutzungsbarriere bei Gelegenheitskunden abzubauen.

F 5.7.3 Für den Einzugsbereich der Stadtverkehrslinien ist anzustreben, dass Fahrgäste den ÖPNV unabhängig von ihrer Zugangsstelle durch Erwerb einer Einzelfahrkarte zum Stadttarif mit Bargeld, EC- oder Kreditkarte an der Haltestelle, im Fahrzeug oder an einer Vertriebsstelle in Sichtweite mit werktäglich mindestens sieben Stunden Öffnungszeit unkompliziert nutzen können. Sobald dies gewährleistet ist, soll der Verkauf durch den Fahrer eingestellt werden, bei dem bis dahin ein Zuschlag erhoben werden kann.

Erläuterung: Die Festsetzung soll gewährleisten, dass der Fahrscheinkauf keine Hemmschwelle für die ÖPNV-Nutzung ist. Den Verkehrsunternehmen bleibt ein Gestaltungsspielraum für die Umsetzung. Die Möglichkeit, mit Bargeld zu bezahlen, spielt für bestimmte Kundengruppen (z. B. Ortsfremde) eine wichtige Rolle.

F 5.7.4 Der Erwerb des MDV-Fahrscheinsortiments soll an möglichst vielen Stellen des Netzes unkompliziert möglich sein. Das bestehende Netz der Fahrscheinautomaten und Verkaufsstellen ist durch die Verkehrsunternehmen weiterzuführen und bei Bedarf auszubauen. Der Vertrieb von Fahrkarten über elektronische Medien soll weiter ausgebaut und beworben werden.

Erläuterung: Das Vertriebsnetz, in welchem das volle Sortiment erhältlich ist, muss eine bestimmte Dichte erreichen, um die Vorteile des MDV für die Kunden erlebbar zu machen.

F 5.7.5 Im Bereich des Marktplatzes, am Hauptbahnhof und in Neustadt sind Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs für das gesamte MDV-Tarifangebot mit persönlicher Beratung und kundenfreundlichen Öffnungszeiten (mindestens Mo-Fr 9 h, Sa 4 h) durch das Straßenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten. Am Hauptbahnhof ist die Wiedereinführung der Sonntagsöffnung anzustreben.

Erläuterung: Die Festsetzung soll sicherstellen, dass auch Kunden, die mit Automaten nicht vertraut sind oder diese nicht bedienen können oder wollen, Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung vorfinden. Die persönliche Beratung ist vor allem für die wachsende Zielgruppe der älteren Menschen von Bedeutung und in vielen Fällen Voraussetzung für den Einstieg in ein Abonnement oder andere Formen einer stärkeren Kundenbindung.

5.8 Information und Service

Fahrplan- und Liniennetzinformation

F 5.8.1 Das Straßenbahnverkehrsunternehmen stellt den Stadtbusverkehrsunternehmen seine Fahrplanentwürfe mindestens drei Monate vor Einführung zur Verfügung, um Anpassung und Abstimmung der Fahrpläne zu ermöglichen.

Erläuterung: Damit soll ausreichend Zeit gewährt werden, um die Busfahrpläne zu integrieren.

F 5.8.2 Die im Stadtgebiet Linienleistungen erbringenden Verkehrsunternehmen haben jeweils rechtzeitig die relevanten Informationen aus ihrem Geschäftsbereich für die Zusammenstellung des Fahrplanhefts an den MDV zu übermitteln. Das Fahrplanheft soll weiterhin auch Informationen zu Bike+Ride- und Park+Ride-Stellplätzen und zu den Angeboten des SPNV sowie künftig auch zum Car Sharing und zu den auf Halle bezogenen Regionalbuslinien umfassen.

Es ist zu prüfen, wie die bei der Straßenbahn durch Linienüberlagerungen entstehenden Verbindungsalternativen auf Teilstrecken in den Fahrplantabellen besser sichtbar gemacht werden können.

Fahrplanänderungen sind im Layout, welches dem Fahrplangrundstandard entspricht, bekannt zu machen.

Durch die Verkehrsunternehmen sind handliche Linienfahrpläne, auch für den Spät- und Nachtverkehr herauszugeben. Aktuelle Aushangfahrpläne sind in einheitlichem Layout an allen Haltestellen so anzubringen, dass sie, möglichst auch bei Dunkelheit, für alle Fahrgäste gut lesbar sind.

Erläuterung: Gedruckte Fahrplaninformationen bleiben für bestimmte Nutzergruppen eine wichtige Informationsquelle. Sie müssen die wichtigsten für die ÖPNV-Nutzung relevanten Fakten übersichtlich und verständlich enthalten. Fahrplanänderungen müssen in gleicher Weise wie die Basisfahrpläne zur Verfügung stehen. Die Bedienung der Haltestellen muss vor Ort einfach erkennbar sein.

F 5.8.3 Das Straßenbahnverkehrsunternehmen soll auf der Basis der Zuarbeiten aller im Stadtgebiet Linienleistungen erbringender Verkehrsunternehmen einen Liniennetzplan erstellen, aktuell halten und den Fahrgästen in handlicher Form unentgeltlich zu Verfügung stellen. Der Liniennetzplan soll neben den Linien des Stadtverkehrs und der S-Bahn auch Informationen zu Bike+Ride- und Park+Ride-Standorten sowie zu für Menschen mit Behinderungen geeigneten

Haltestellen und den Standorten von Fahrscheinautomaten enthalten. Weiter muss daraus einfach ablesbar sein, welche Linien abends und am Wochenende sowie zeitweise als Rufbus verkehren. Wenn sich diese Informationen nicht übersichtlich in einem Plan unterbringen lassen, sind ggf. separate Liniennetzpläne für den Spät-/ Wochenendverkehr bereitzustellen.

Das Nachtnetz ist so darzustellen, dass die Bedienung zwischen 1 und 4 Uhr, unterschieden nach Nächten vor Arbeitstagen und Nächten vor arbeitsfreien Tagen, abgelesen werden kann.

Erläuterung: Liniennetzpläne müssen auch dem gelegentlichen Nutzer eindeutig Auskunft darüber geben, welche Linien für seinen Fahrtwunsch (ggf. abhängig von der Tageszeit) in Frage kommen, ob er sein Auto oder sein Fahrrad an der Haltestelle abstellen kann, ob die Haltestelle barrierefrei zugänglich und mit einem Fahrscheinautomaten ausgestattet ist, und ob er ggf. seinen Fahrtwunsch vorab telefonisch anmelden muss. Bei der Komplexität des Angebots ist dies eine Aufgabe, für die geeignete Lösungen noch erarbeitet werden müssen.

F 5.8.4 In den Straßenbahnen und Bussen des Stadtverkehrs sowie an den Straßenbahnhaltestellen sind aktuelle Liniennetzpläne für das gesamte Stadtgebiet auszuhängen, an Bushaltestellen mindestens ein Teilnetzplan, der die an der Haltestelle verkehrenden Linien und die anschließende Straßenbahnverbindung bis zur Innenstadt zeigt.

Erläuterung: Fahrgäste sollen sich beim Ein- oder Umsteigen und während der Fahrt über ihre Fahrtroute vergewissern können.

F 5.8.5 In den Fahrzeugen ist die nächste Haltestelle anzuzeigen und in deutscher und, wo sinnvoll (z.B. Hauptbahnhof), englischer Sprache mit gleichmäßiger, Fahrgeräusche überschallender Lautstärke anzusagen. Zudem wird angestrebt, akustisch über Umsteigemöglichkeiten zu informieren; mindestens in den zentralen Korridoren zwischen Hauptbahnhof und Heide bzw. Burg Giebichenstein in der Regel auch auf Englisch.

Erläuterung: Fahrgäste benötigen während der Fahrt einen Hinweis auf ihre Ausstiegshaltestelle, besonders bei mangelnder Ortskenntnis. Die Information ist für Menschen mit Hör- oder Sehbehinderung erforderlich. Anzahl und Anteil ausländischer Einwohner (u. a. Studenten) und Touristen nehmen zu. Technische Hindernisse (z.B. zu kurze Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen) können Komprimierungen erforderlich machen. In Kleinbussen und Taxis reichen persönliche Hinweise des Fahrers.

F 5.8.6 An Haltestellen mit großen Ein- oder Umsteigerzahlen, insbesondere solchen, die (auch in absehbarer Zeit noch) durch mehrere Linien bedient werden, sind dynamische Informationsanzeiger (mit Angabe von Linie, Fahrziel, Abfahrtszeit, ggf. Bahnsteig, bedarfsweise Sonderinformationen) einzurichten. In jedem Jahr sind drei Haltestellen neu auszurüsten, bis der Bedarf nach Satz 1 gedeckt ist. Sofern bei aufkommensstarken Haltestellen eine grundlegende Umgestaltung vorgesehen ist, soll dabei auch die dynamische Fahrgastinformation berücksichtigt werden.

Erläuterung: Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen ersparen das Fahrplanlesen und vereinfachen die Informationsübermittlung bei Verspätungen, Umleitungen und anderen Sondersituationen. Sie sind darüber hinaus ein Marketinginstrument, um die Angebotsqualität, z. B. auch vorbeifahrenden Autonutzern, zu verdeutlichen.

F 5.8.7 Durch die Verkehrsunternehmen und durch den MDV ist die Integration der im Stadtgebiet erbrachten Verkehrsleistungen und der aktuellen Tarifinformationen in regionale und überregionale elektronische Fahrplan- und Tarifauskunftssysteme (z. B. INSA²², Bahn.de) zu gewährleisten. Die notwendigen Daten sind auch bei Fahrplan- bzw. Tarifänderungen rechtzeitig bereitzustellen.

Erläuterung: Mit der Verbreitung des Internets, auch auf Mobiltelefonen, und der Reduzierung des Fahrtenangebots aufgrund von wirtschaftlichen Zwängen nimmt die Bedeutung der elektronischen Fahrplanauskunft weiter zu. Sie stellt die Vermittlung des ÖPNV-Angebots an einen großen Kundenkreis sicher. Voraussetzung für derartige elektronische Systeme ist, dass alle Fahrplandaten aktuell im Datenpool abgelegt sind.

²² Das länderübergreifende Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt der NASA GmbH wird auch vom MDV verwendet.

F 5.8.8 Durch das Straßenbahnverkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass unter einer kommunizierten Telefonnummer Auskünfte zum gesamten ÖPNV-Angebot in Halle angeboten werden.

Erläuterung: Trotz der wachsenden Bedeutung des Internets ist für bestimmte Zielgruppen und Situationen eine funktionierende Telefonauskunft unerlässlich.

F 5.8.9 Netz-, Angebots- und Tarifänderungen sowie andere wichtige Informationen sind den Kunden in Zusammenarbeit mit dem MDV unter Nutzung geeigneter Medien rechtzeitig zu vermitteln.

Erläuterung: Über Veränderungen im ÖPNV-Angebot sollen jeweils möglichst viele Kunden informiert werden, um sich rechtzeitig darauf einstellen zu können. Als Medien kommen insbesondere Presse, Rundfunk, Newsletter, Amtsblatt, Hauswurfsendungen und in den Fahrzeugen ausgelegte Flyer in Frage.

Beratung

F 5.8.10 Im Bereich des Marktplatzes ist durch das Straßenbahnverkehrsunternehmen eine mindestens montags bis freitags jeweils 10 h geöffnete sowie barrierefrei zugängliche und nutzbare Mobilitätszentrale zu betreiben, die verkehrsmittelübergreifende Beratung zu Mobilitätsfragen und diesbezügliche Serviceleistungen anbietet und das gesamte Fahrscheinsortiment und Informationsmaterial zum ÖPNV bereithält.

Erläuterung: Mobilitätszentralen leisten einen wichtigen Beitrag zur Vermarktung des ÖPNV. Ein zentraler Innenstadtstandort sichert die Zugänglichkeit aus allen Stadtteilen.

F 5.8.11 Das in Bussen und Bahnen sowie im stationären Service eingesetzte Personal muss fachliche Kompetenz (Ausbildung, Vertrautheit mit den Gegebenheiten und Besonderheiten des örtlichen ÖPNV und des MDV, Fähigkeit zur Konfliktbewältigung), Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit den Kunden, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache) besitzen.

Erläuterung: Der Einsatz von qualifiziertem und motiviertem Personal ist eine wesentliche Voraussetzung für die Gewinnung und Bindung von Kunden.

F 5.8.12 Unter Federführung des Straßenbahnverkehrsunternehmens und Beteiligung aller im Stadtverkehr tätigen Verkehrsunternehmen ist einem regelmäßig tagenden Fahrgastbeirat die Möglichkeit zu geben, die Sichtweisen und Interessen der ÖPNV-Nutzer zu artikulieren. Die Beratungsergebnisse sind dem Aufgabenträger zur Kenntnis zu geben.

Erläuterung: Ohne regelmäßigen Kontakt zwischen Verkehrsunternehmen und Nutzern werden oftmals im Detail liegende Probleme zu spät oder gar nicht erkannt.

Ergänzende Festsetzungen zu Barrierefreiheit und Familienverträglichkeit

F 5.8.13 In Fahrplanheften und Fahrzeugen sowie an den Haltestellen ist den Ansprüchen Sehbehinderter durch gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Informationen entgegenzukommen. Internetinformationen sind nach den einschlägigen Standards²³ barrierefrei zu gestalten. Dazu gehört i. d. R. auch eine textbasierte Variante, die vorgelesen werden kann, und aus welcher der Inhalt ohne Erkennen von Abbildungen und Grafiken erschließbar ist. An Haltestellen ist die akustische Informationswiedergabe anzustreben.

Erläuterung: Auch Menschen mit Sehbehinderungen ist ein einfacher Zugang zu Informationen über den ÖPNV zu ermöglichen. Mit dem demografischen Wandel erhält diese Forderung zunehmende Bedeutung.

F 5.8.14 Für Menschen mit Behinderungen sind relevante Angaben, insbesondere zur Barrierefreiheit von Haltestellen und zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen, vorrangig in die allgemeinen Informationsmaterialien der Verkehrsunternehmen zu integrieren. Soweit dies in übersichtlicher

²³ Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BITV)

Form nicht möglich ist, sind durch das Straßenbahnverkehrsunternehmen für diesen Personenkreis spezielle Materialien verfügbar zu machen.

Erläuterung: Derartige Informationen sind für viele Nutzer von Bedeutung und sollten weiterhin so breit wie möglich verfügbar gemacht werden.

F 5.8.15 Um zeitnah auf Probleme reagieren und für unterschiedliche Gruppen von Menschen mit Behinderungen geeignete Lösungen einführen zu können, ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen deren Vertretern, den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen.

Erläuterung: Die im Nahverkehrsplan festgelegten Standards zu Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsangeboten verfolgen das Ziel, Menschen mit Behinderungen die volle Nutzbarkeit der ÖPNV-Angebote zu ermöglichen. Es kann nur erreicht werden, wenn die in ihren Einschränkungen sehr unterschiedlichen Betroffenengruppen regelmäßig in die Ausgestaltung der Barrierefreiheit einbezogen werden. Da Mobilitätseinschränkungen auch aus speziellen Lebenssituationen (Eltern mit Kleinkindern, ältere Menschen) erwachsen können, ist von einem großen Betroffenenkreis auszugehen.

F 5.8.16 Um Konflikte bei der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des Stadtverkehrs zu vermeiden, ist durch die Verkehrsunternehmen und den MDV regelmäßig für die notwendige Rücksichtnahme zu werben und auf den in den Beförderungsbedingungen festgelegten Vorrang der Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen hinzuweisen.

Erläuterung: Neben den reinen Stellplatzkonflikten führen Behinderungen des Ein- und Ausstiegs sowie Verschmutzungen mitunter zu Ärger unter den Fahrgästen. Solchen Situationen ist durch geeignete Maßnahmen vorzubeugen, auch um die Akzeptanz der Fahrradmitnahme langfristig zu gewährleisten.

F 5.8.17 In den Nachtbussen und generell im Rufbusverkehr ist das „Aussteigen auf Zuruf“ an geeigneten Stellen abseits der Haltestellen anzubieten und publik zu machen, um Fahrgästen kürzere Wege zu ihren Zielen zu ermöglichen.

Erläuterung: Der Service besteht bereits. Die damit erreichbare Verkürzung der Wege trägt auch zur Verringerung von Angstgefühlen auf nächtlichen Wegen bei.

F 5.8.18 Die Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrzeuge genau so am Bahn-/ Bussteig halten, damit Blindenleitsystem und Türenposition übereinstimmen.

Erläuterung: Es kommt mitunter vor, dass Straßenbahnen und Busse so an der Haltestelle stehen, dass das Einstiegsfeld und die Fahrzeurtüren versetzt sind. Den Fahrern kann das exakte Halten z.B. durch Markierungen im Gleisbereich erleichtert werden.

F 5.8.19 Die Stadt regt beim Land eine Änderung des § 71 Schulgesetz LSA mit dem Ziel an, eine Regelung zur Kostenerstattung für die Schülerbeförderung zu erreichen, die unter Berücksichtigung eines Eigenanteils für eine Schülerzeitkarte einen günstigeren Tarif und eine käufliche Zugangsmöglichkeit für alle Eltern beinhaltet.

Erläuterung: Damit wäre eine solche Schülerzeitkarte für alle Kinder attraktiv und es würde ein sozial vertretbarer Zugang zur Nutzung der öffentlichen Mobilitätsangebote ermöglicht. Eine vergleichbare Regelung gilt z.B. in Sachsen.

Analyse des Nachfragepotenzials

F 5.8.20 Fahrgastzahlen sind, möglichst haltestellen- bzw. liniengenau, dem Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen in abgestimmter Form vierteljährlich zur Verfügung zu stellen. Durch die Verkehrsunternehmen sind regelmäßig die Kundenzufriedenheit zu messen und die Ergebnisse dem Aufgabenträger zu übermitteln. Die Befragungen zum Mobilitätsverhalten und zu den Erwartungen an das Verkehrssystem sind im gleichen Rhythmus weiterzuführen. Es ist darauf zu achten, dass die Ergebnisse über die Jahre vergleichbar und somit Veränderungen belegbar sind.

Erläuterung: Die Gestaltung des ÖPNV-Angebots und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern eine regelmäßige Analyse des Nachfragepotenzials. Dabei spielen sich verändernde Quellen und Ziele, die tatsächliche

Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie auch subjektive Einschätzungen der (potenziellen) Kunden eine Rolle. Die Festsetzung soll geeignete Datengrundlagen gewährleisten, um Veränderungen im Fahrgastaufkommen und bei den Kundenerwartungen zeitnah berücksichtigen zu können und so die Attraktivität des ÖPNV und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs zu sichern.

Marketing

F 5.8.21 Bei der Angebotsplanung der Verkehrsunternehmen sind Marketingaspekte von vornherein zu berücksichtigen. Dazu gehören eine klar erkennbare Produktpolitik, zielgruppengenaue Leistungs-, Service- und ggf. Sondertarifangebote, eine professionelle Kommunikation der Qualitäten des ÖPNV und der Vorteile seiner Nutzung sowie weitere Aktivitäten und Materialien, die geeignet sind, Identifikation und Bindung wichtiger Kundengruppen zu stärken. Im Rahmen des MDV sind dabei mögliche Synergieeffekte auszuschöpfen.

Erläuterung: Ein umfassendes professionelles Marketing kann dazu beitragen, das Image des ÖPNV und das Kundenvertrauen zu verbessern, das allgemeine Informationsniveau über Leistungen und Qualitäten des ÖPNV, auch über den gegenwärtigen Kundenkreis hinaus zu heben, um damit neue Kunden zu gewinnen und vorhandene Kunden stärker zu binden.

F 5.8.22 Die bisherigen Maßnahmen des individuellen Marketings zur Fahrgastgewinnung sind, sofern die Ergebnisse es weiter rechtfertigen, fortzusetzen.

Erläuterung: Individuelles Marketing richtet sich direkt an einzelne Kunden und deren Mobilitätsbedürfnisse. In der Vergangenheit wurden damit gute Kosten-Nutzen-Quotienten erreicht.

F 5.8.23 Durch die Verkehrsunternehmen sind zusammen mit dem Aufgabenträger Konzepte zu entwickeln, die geeignet sind, ältere Menschen für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen und stärker an diesen zu binden.

Erläuterung: Der Anteil der älteren Menschen an der Stadtbevölkerung wird weiter zunehmen. Für die ÖPNV-Nachfrage gewinnt das Verkehrsverhalten dieser Gruppe daher weiter an Bedeutung. Zugleich steigt auch der Anteil älterer Menschen, die einen PKW zur Verfügung haben und zwischen diesem und dem ÖPNV wählen können. Maßnahmen zur stärkeren Bindung an den ÖPNV können sein: Tarifangebote, die auf die Nutzungszeiten und -bedürfnisse älterer Menschen zugeschnitten sind, zielgruppengenaue Informationen zum erreichten Standard bei Barrierefreiheit, Bequemlichkeit, Sauberkeit etc., spezielle Serviceangebote (ggf. gegen Entgelt), Marketingansätze in Bezug auf die Neuausrichtung der Verkehrsgewohnheiten beim Übergang in den Ruhestand.

F 5.8.24 Zur Kundenbindung und -gewinnung sind den Haushalten durch das Straßenbahnverkehrsunternehmen regelmäßig gedruckte Informationen zum Angebot des öffentlichen Stadtverkehrs zuzustellen.

Erläuterung: Damit soll eine flächendeckende Grundinformation der Bevölkerung zum ÖPNV-Angebot erreicht werden.

F 5.8.25 Die Verkehrsunternehmen sollen die Bildungsverantwortlichen bzw. Lehrer bei Aktivitäten unterstützen, die Schüler an die Nutzung des ÖPNV heranzuführen, Verständnis für Notwendigkeiten und Abläufe im ÖPNV wecken und einen Blick hinter die Kulissen des Betriebs ermöglichen.

Erläuterung: Die Schüler sollen dazu befähigt werden, selbstständig und eigenverantwortlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Selbstständige Mobilität ist wichtig für Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit, das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit, die Entwicklung von Eigenverantwortung und Sozialverhalten. Die im Schüleralter gesammelten Erfahrungen prägen die späteren Verkehrsgewohnheiten. Darüber hinaus können entsprechende Aktivitäten auch zur Vermeidung von Unfällen und Vandalismus beitragen.

6 ORGANISATION DES ÖSPV

F 6.1 Die Organisationsstruktur des ÖSPV in Halle (Saale) ist unter Berücksichtigung der veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen so weiterzuentwickeln, dass die Aufgabenträgerfunktion der Stadt gestärkt wird, die Anforderungen des Nahverkehrsplans bei der Vergabe von Liniengenehmigungen durchgesetzt werden können und die Vorteile des steuerlichen Querverbunds insbesondere für die Straßenbahn erhalten bleiben.

Erläuterung: Die bestehende Organisationsstruktur mit der Einbindung der HAVAG über Gesellschafterverträge und den Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag sichert der Stadt den zur Durchsetzung der städtischen Ziele und Interessen notwendigen Einfluss. Veränderungen des Rechtsrahmens können jedoch dazu führen, dass Verkehrsunternehmen, bei denen die Stadt nicht Gesellschafterin ist, im Stadtverkehr tätig werden und/ oder die gegenwärtigen vertraglichen und finanziellen Regelungen zu ändern sind.

F 6.2 Die Straßenbahnlinien des Stadtverkehrs sind als ein einziges Linienbündel zu betrachten.

Erläuterung: Die Zuordnung der Straßenbahnlinien zu einem Linienbündel hat technische, wirtschaftliche und verkehrliche Gründe (z. B. gemeinsame Werkstattnutzung, gemeinsamer Fahrzeugpool und Personaleinsatz, Linienüberlagerungen) und nützt auch der Kundenfreundlichkeit des ÖPNV. Erst durch Überlagerung verschiedener Linien entsteht die Gesamtqualität im Straßenbahnnetz. Eine Aufspaltung in mehrere Linienbündel lässt keine sinnvollen Ergebnisse erwarten.

F 6.3 Die Genehmigungen für Linienverkehre mit Stadtbussen sind in den in Tabelle 6.1 definierten Linienbündeln zu erteilen:

Linienbündel	Bedienungsgebiete (gemäß kommunaler Gebietsgliederung)	Linien (2012 bestehende Genehmigungen)
1 (Nord)	Stadtbezirk Nord ohne Stadtteile Am Wasserturm/ Thaerviertel, Giebichenstein, Paulusviertel	25, 35, 55
2 (Ost)	Stadtbezirk Ost und Stadtteile Damaschkestraße, Gesundbrunnen, Lutherplatz/ Thüringer Bahnhof, Südliche Innenstadt, Südstadt	26, 27, 30, 31, 32, 43, 51, 53
3 (Süd)	Stadtteile Böllberg/ Wörlitz (ohne Böllberg), Silberhöhe und Stadtviertel Ortslage Ammendorf/ Beesen, Radewell/ Osendorf	23, 24
4 (West)	Stadtbezirk West ohne Stadtteil Saaleaue	21, 22, 34, 36, 40, 41, 42, 52
5 (Nacht)	gesamtes Stadtgebiet (ausschließlich Nachtverkehr)	91, 97, 99

Tab. 6.1 Linienbündel im Stadtbusverkehr

Erläuterung: Die Bildung der Linienbündel soll ein verkehrlich integriertes Angebot und zugleich betriebswirtschaftliche Synergieeffekte, z. B. durch linienübergreifenden Fahrzeugeinsatz, ermöglichen.

F 6.4 Die Verkehrsunternehmen (Konzessionäre) haben, auch beim Einsatz von Subunternehmern, die folgenden Anforderungen zu gewährleisten:

1. Subunternehmer benötigen für ihren Einsatz eine Genehmigung nach § 46 PBefG für die jeweilige Form des Gelegenheitsverkehrs. Vor Einsatz der Subunternehmer ist diese der Genehmigungsbehörde vom Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung vorzulegen.
2. Ist der Einsatz von PKW im Linienverkehr durch Subunternehmen vorgesehen, unterliegen diese den Bestimmungen für den Taxen- oder Mietwagenverkehr nach den Bestimmungen des PBefG.
3. Beim Einsatz von PKW im Linienverkehr sollte dem örtlichen Taxen- und Mietwagenverkehr der Vorrang eingeräumt werden. Der Eigentümer der Liniengenehmigung hat die Leistungsvergütung für Taxen entsprechend den örtlichen Tarifbestimmungen für das Taxigewerbe vorzunehmen. Abweichende Tarifregelungen sind nur unter Einhaltung der örtlichen Rechtsverordnung für das Taxigewerbe zulässig.

4. Für die zur Erbringung der Linienverkehrsleistungen eingesetzten Beschäftigten ist mindestens ein jeweils gültiger Tariflohn des Verkehrsgewerbes zu zahlen.

Erläuterung: Zur Wahrung einheitlicher Qualitätsstandards sind, ungeachtet der Verantwortung des Betreibers des Linienverkehrs, an die Verkehrsunternehmen hohe Maßstäbe bezüglich Verkehrssicherheit und Verbraucherschutz zu setzen. Mangels eindeutiger rechtlicher Normen für Subunternehmen im Linienverkehr sind im Nahverkehrsplan ergänzende Regelungen zu verankern, die diesen Anspruch gewährleisten.

F 6.5 Bei einem Wechsel des Anbieters von Linienverkehrsleistungen ist das neu eintretende Verkehrsunternehmen darauf zu verpflichten, die für die jeweilige Verkehrsleistung bis dahin genutzten öffentlich finanzierten oder mitfinanzierten Infrastruktureinrichtungen (z.B. Haltestellen, Betriebshöfe) und Fahrzeuge, soweit sie nicht bereits abgeschrieben sind, zu übernehmen oder, wenn eine Übernahme nicht sinnvoll ist, zu nutzen und ggf. anfallende Betriebskosten in angemessenem Umfang mitzufinanzieren. Das Verkehrsunternehmen, das die Leistung bisher erbracht hat, soll diese Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge gegen marktgerechte Entschädigung eines ggf. finanzierten Eigenanteils dem neu eintretenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen.

Falls das bisher tätige Verkehrsunternehmen die Fahrzeuge und nicht ortsfeste Infrastruktur für Leistungserbringungen außerhalb von Halle benötigt und jene nicht mehr dem Stadtverkehr zur Verfügung stehen, sind der Stadt ihre eigenen, nachgewiesenen Investitionen angemessen zu erstatten. Insofern wäre zudem Satz 1 hinfällig.

Erläuterung: Für den Fall, dass andere Verkehrsunternehmen Linienleistungen im Stadtgebiet übernehmen, soll sichergestellt werden, dass öffentlich (mit)finanzierte Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge weiterhin bestimmungsgemäß genutzt und dem „neuen“ Verkehrsunternehmen auch tatsächlich zur Verfügung gestellt werden. Um welche Einrichtungen und Fahrzeuge es sich dabei jeweils handeln soll, ist bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen und der Vergabe von Linienverkehrsgenehmigungen jeweils festzulegen.

7 FORDERUNGEN ZUM SPNV UND ZUM REGIONALBUSVERKEHR

7.1 Vorbemerkung

Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt beim Land Sachsen-Anhalt und wird wahrgenommen durch die NASA GmbH. Die Stadt Halle (Saale) hat begrenzte Einwirkungsmöglichkeiten im Rahmen der in § 3 (2) ÖPNVG vorgesehenen Anhörung bei der Aufstellung des ÖPNV-Plans des Landes (zuletzt aufgestellt im Februar 2011 für den Zeitraum 2010 bis 2015/ 2025).

Die Verantwortung für den die Stadt betreffenden Regionalbusverkehr liegt bei den Landkreisen Saalekreis und Mansfeld-Südharz als Aufgabenträger. Hier hat die Stadt Einwirkungsmöglichkeiten über die in § 6 (1) ÖPNVG vorgeschriebene Abstimmung benachbarter Nahverkehrspläne und Beteiligung bei der Einrichtung von Straßenbahn- und Omnibuslinien. Außerdem ist bei Linienverkehrsgenehmigungen das Einvernehmen mit den entsprechend der jeweiligen Linienführung territorial zuständigen Genehmigungsbehörden, d. h. bei den in das Stadtgebiet einbrechenden Regionalbuslinien auch mit der Stadt Halle (Saale) herzustellen (§ 11 PBefG).

Ergänzend gibt der MDV Empfehlungen u. a. zur Fahrplankoordination und zur Systemverknüpfung. Als Gesellschafterin kann die Stadt auch über diesen Weg Einfluss auf die Gestaltung von Verkehrsleistungen nehmen, die nicht in ihrer Aufgabenträgerschaft liegen.

Die Stadt Halle (Saale) wird ihre Einwirkungsmöglichkeiten auf die Verkehrsbedienung im SPNV und im Regionalbusverkehr nutzen, um an deren Ausgestaltung im Sinne der eigenen Interessen mitzuwirken. Dazu dienen folgende Festsetzungen:

7.2 Schienenpersonennahverkehr

F 7.2.1 Die Stadt Halle (Saale) wird sich beim Land dafür einsetzen, dass die Mitte 2012 befahrenen SPNV-Strecken erhalten und weiterhin mindestens mit der im Fahrplan 2011/ 12 ausgewiesenen Anzahl von Fahrten, montags bis freitags jedoch mindestens im Stundentakt bedient werden.

Erläuterung: Die Funktionen der Stadt als Oberzentrum und Arbeitsplatzstandort mit übergeordneter Bedeutung erfordern eine gute regionale Erreichbarkeit aus allen Richtungen.

F 7.2.2 Über das Fahrplanangebot 2011/ 12 hinaus setzt sich die Stadt für folgende Maßnahmen ein:

- Realisierung einer durchgehenden S-Bahn-Verbindung zwischen Halle-Nietleben und Leipzig im 30-min-Takt (Prüfung der Verdichtung auf einen 15-min-Takt zur Hauptverkehrszeit), bei Gewährleistung des Angebots zwischen Hauptbahnhof und Trotha.
- Verdichtung des Angebots zwischen Halle und Naumburg sowie zwischen Halle und Bitterfeld montags bis freitags in der Tagesverkehrszeit auf einen 30-min-Takt.

Erläuterung: Die genannten Relationen haben eine besondere Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr bzw. den Einkaufs- und Pendlerverkehr. Die Maßnahmen (außer 15-min-Takt) sind Teil des ÖPNV-Plans des Landes und sollen im Rahmen der S-Bahn Mitteldeutschland umgesetzt werden. Sie können zu einer generellen Aufwertung des SPNV im Sinne einer attraktiven Alternative zum MIV beitragen. Ein 30- bzw. 15-min-Takt sind mit der Bedienungsfrequenz des Stadtverkehrs in HVZ und NVZ kompatibel.

F 7.2.3 Die Stadt wird sich beim Land für die Realisierung eines Taktknotens des integralen Taktfahrplans am Hauptbahnhof mit möglichst kurzen Übergangszeiten zur S-Bahn einsetzen.

Erläuterung: Kurze und verlässliche Übergangszeiten erhöhen die Umsteigebereitschaft und damit die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel generell. Die Realisierung des Taktknotens ist im aktuellen ÖPNV-Plan des Landes vorgesehen. Für die Stadt sind dabei kurze Umsteigezeiten zwischen dem Regionalverkehr und der S-Bahn als Stadtverkehrsmittel von besonderem Interesse.

F 7.2.4 Die Stadt wird sich gegenüber dem Land dafür einsetzen, dass auf den durch das Stadtgebiet führenden SPNV-Strecken Fahrzeuge eingesetzt werden, die u. a. folgende Anforderungen erfüllen:

- barrierefreie Einstiege,
- hoher Reisekomfort,
- optische und akustische Fahrgastinformationen,
- ausreichend bemessene Mehrzweckabteile, welche die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Gepäck und Fahrrädern in allen Verkehrszeiten ermöglichen.

Erläuterung: Die an die Straßenbahnen und Busse gestellten Anforderungen sollen im Interesse der Attraktivität des gesamten ÖPNV und seiner verkehrsträgerübergreifenden Konkurrenzfähigkeit auch für die Fahrzeuge des SPNV gelten.

7.3 Regionalbusverkehr

F 7.3.1 Die Stadt Halle (Saale) wird im Rahmen ihrer Beteiligung an der Nahverkehrsplanung und den Liniengenehmigungsverfahren benachbarter Landkreise darauf hinwirken, dass in das Stadtgebiet einbrechende Linien des Regionalbusverkehrs an geeigneten Straßenbahnhaltstellen im äußeren Stadtgebiet enden, wo Direktverbindungen ins Stadtzentrum bestehen. Priorität haben dabei die Verknüpfungspunkte Schwimmhalle (Neustadt) und Trotha, wo durch vier bzw. drei Straßenbahnlinien eine sehr hohe Bedienfrequenz erreicht wird. Bei der Fahrplangestaltung sind Umsteigezeiten von maximal 5 min anzustreben.

Gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den Regionalbusverkehr sind diesbezüglich im Sinne eines integrierten, kundenorientierten und wirtschaftlichen Leistungsangebots Rahmenvorgaben für die in das Stadtgebiet hineinführenden Linienverkehre abzustimmen, die vor dem Hintergrund

der begrenzten Finanzmittel eine bestmögliche Erreichbarkeit des Oberzentrums Halle aus dem Umland sicherstellen. Dabei sind auch mögliche Verknüpfungen an den SPNV-Stationen (ggf. auch außerhalb des Stadtgebiets) zu berücksichtigen.

Erläuterung: Der bestehende Parallelverkehr mit Regionalbussen ist aus wirtschaftlichen, verkehrlichen und ökologischen Gründen nicht zu verantworten. Bei guter Koordination der Fahrpläne sollte die Notwendigkeit des Umsteigens nicht vom Besuch des Stadtzentrums abhalten, zumal die Straßenbahn häufig näher an die Ziele heranführt. Auch aus den Stadtbuslinien muss auf dem Weg in die Altstadt i.d.R. in die Straßenbahn umgestiegen werden. Mindestens an den genannten Straßenbahnhaltstellen ist direktes Umsteigen zwischen Bus und Straßenbahn voraussichtlich problemlos zu organisieren. Das pausenbedingte Abstellen der Regionalbusse ist in Trotha am Ort und in Neustadt am S-Bahnhof Neustadt möglich. Die frei werdenden Kapazitäten können zur Verbesserung des Angebots im Saalekreis (z.B. Linienerläuterung, Taktverdichtung) genutzt werden.

F 7.3.2 Die Stadt Halle (Saale) wird sich dafür einsetzen, dass die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen mindestens die zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung jeweils gültige Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten einhalten.

Erläuterung: Um die Luftbelastung im Stadtgebiet zu begrenzen und die städtischen Umweltziele einzuhalten, ist der Einsatz abgasarmer Fahrzeuge notwendig. Die Norm für den Stadtverkehr ist deckungsgleich.

8 FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) gelten die Grundsätze

- des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand und
- des Vorranges investiver Maßnahmen vor konsumtiven Ausgaben bei Leistungen der öffentlichen Hand.

Der Stadt obliegt nach § 4 ÖPNVG als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr die Finanzverantwortung.

Als mittelbarer Gesellschafter des städtischen Verkehrsunternehmens ist die Stadt nach Maßgabe des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrags verpflichtet, Betriebskostenunterdeckungen, insbesondere für die Vorhaltung der Straßenbahninfrastruktur, durch Gesellschaftereinlagen auszugleichen. Gegenwärtig (seit 2010) wird der ÖPNV-Betrieb (bis auf den Betriebshof Rosengarten) im Querverbund der Stadtwerke Halle GmbH vollständig finanziert (s. Anhang 4). Die Förderung der Betriebskosten des Betriebshofs Rosengarten endet 2016.

Über die Betriebskostenzuschüsse hinaus sind öffentliche Mittel notwendig für

- Investitionen in die Infrastruktur (Straßen, Straßenbahntrassen, Zugangsstellen etc.) und
- verkehrsverbundbedingte Aufwendungen (Ausgleich von Tarifierungsverlusten, Betriebskosten der Verbundgesellschaft).

Investitions- und Finanzierungsplanung ist ein ständig laufender Prozess. Die Übersichten in den Anlagen 3 und 4 stellen Planungsstände dar und werden angepasst, insbesondere wenn es beim Stadtbahnprogramm Halle zu Abweichungen kommt, sowie zu gegebener Zeit für die Jahre 2017 ff. fortgeschrieben und dem Nahverkehrsplan beigelegt.

Für die gemäß §§ 8 und 9 ÖPNVG für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Landesmittel gilt: Der ÖPNV ist gemäß § 1 II ÖPNVG eine Pflichtaufgabe der kreisfreien Stadt Halle (Saale). Mithin sind alle o. g. Zuschüsse, auch haushalterisch entsprechend zu behandeln. Daraus ergibt sich eindeutig, dass die ÖPNVG-Mittel zweckgebunden zu verwenden sind. Andere Maßnahmen als solche, die direkt oder indirekt dem ÖPNV zu Gute kommen, sind aus diesen Einnahmen nicht zu finanzieren.

9 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

9.1 Abbildungen

Abb. 1	Organisation des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale)	8
Abb. 2	Liniennetz Stadtverkehr HAVAG Tagesverkehr	12
Abb. 3	Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs (Werktag 24h, 2010)	16
Abb. 4	Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, (Werktag 2010, 16-17 Uhr)	17
Abb. 5	Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, (Werktag 2010, 21-22 Uhr)	18
Abb. 6	Fahrwege im Straßenbahnnetz	25
Abb. 7	Einwohnerentwicklung 2010-2020.....	32
Abb. 8	Bevölkerungsanteil der Senioren 1993-2020	32
Abb. 9	Einwohnerentwicklung in den Stadtbezirken 1995-2020	32
Abb. 10	Einwohnerentwicklung im Stadtgebiet 2008-2020	32
Abb. 11	Arbeitsplatzentwicklung im Stadtgebiet 2008-2020	33
Abb. 12	Im Linienverkehr der HAVAG beförderte Personen 1993-2011.....	34
Abb. 13	Hochgerechnete Streckenbelegung aller Tram- und Buslinien der HAVAG je Verkehrstag, 2. Quartal 2010	34
Abb. 14	Relationen der ÖSPV-Nachfrage an einem Werktag 2008	35
Abb. 15	Linienfeine Umlegung der Fahrgastnachfrage auf Grundlage des Fahrplans an einem Werktag 2008.....	35
Abb. 16	Relationen der ÖSPV-Nachfrage bei unverändertem Verkehrsangebot (Werktag 2020).....	36
Abb. 17	Differenz zur Analyse 2008.....	36
Abb. 18	Linienfeine Umlegung der Fahrgastnachfrage (Werktag 2020).....	37
Abb. 19	Einordnung des Straßenbahnnetzes in Beschleunigungsstufen.....	50

9.2 Tabellen

Tab. 1.1	Liniengenehmigungen im Stadtverkehr Halle.....	7
Tab. 3.1	Linien und Fahrzeugfolgezeiten im SPNV.....	11
Tab. 3.2	Ankunfts-/ Abfahrtszeiten des SPNV in Halle Hbf	11
Tab. 3.3	Takt- und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr	13
Tab. 3.4	Takt- und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr	15
Tab. 3.5	Linien und Fahrtenangebot des Regionalbusverkehrs von/ nach Halle	20
Tab. 3.6	Verknüpfungen zwischen Stadtverkehr und SPNV/ Regionalbusverkehr	21
Tab. 3.7	Verknüpfungen innerhalb des Straßenbahn-/ Stadtbusnetzes	22
Tab. 3.8	Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen	23
Tab. 3.9	Zustand der SPNV-Zugangsstellen.....	24
Tab. 3.10	Fahrscheinarten der Preisstufe 1 (Stadtgebiet Halle) im MDV-Tarif	27
Tab. 4.1	Bevölkerungsentwicklung 1995-2011.....	31
Tab. 4.2	Arbeitsmarktentwicklung 1999-2010	31
Tab. 4.3	Entwicklung des Modal Split der von Hallensern werktags zurückgelegten Wege 1991-2008	33
Tab. 4.4	Ein-/ Aussteiger an den SPNV-Zugangsstellen in Halle	34
Tab. 5.1	Definition der Verkehrszeiten.....	40
Tab. 5.2	Zu realisierende Grundtakte	43
Tab. 5.3	Maßnahmen an Verknüpfungspunkten	46
Tab. 5.4	Standards für die Haltestellenausstattung.....	51
Tab. 6.1	Linienbündel im Stadtbusverkehr	61

9.3 Abkürzungen

DB AG	Deutsche Bahn AG
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
ITCS	Intermodal Transport Control System (ehem. Rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
LZA	Lichtzeichenanlage
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OBS	Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TVZ	Tagesverkehrszeit
VBfV	Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

9.4 Quellen

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 28.1.1998, zuletzt geändert am 5.4.2011

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG) vom 20.1.2005, zuletzt geändert am 22.12.2010

Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) vom 5.9.2006

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27.12.1993, zuletzt geändert am 12.12.2007

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 8.8.1990, zuletzt geändert am 22.11.2011

Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan Fortschreibung vom 8.2.2.11 für den Zeitraum 2010 bis 2015/ 25

Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BITV)

Vertrag zwischen der Stadt Halle (Saale), der Halleschen Verkehrs-AG und der Verwaltungsgesellschaft für die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Stadt Halle (Saale) mbH (VVG) über die finanzielle Absicherung der Bedienung des Stadtgebietes Halle mit Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausgabe 2010

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH: Prüfung der Einhaltung der ÖPNV-Qualitätsstandards in Halle (Saale), November 2010 und November 2011.

PTV Planung Transport Verkehr AG Dresden: Stadtbahnprogramm Halle – Liniennetzgestaltung der HAVAG, März 2010.

PTV Planung Transport Verkehr AG Dresden: Verkehrserhebung HAVAG 2008, 2009.

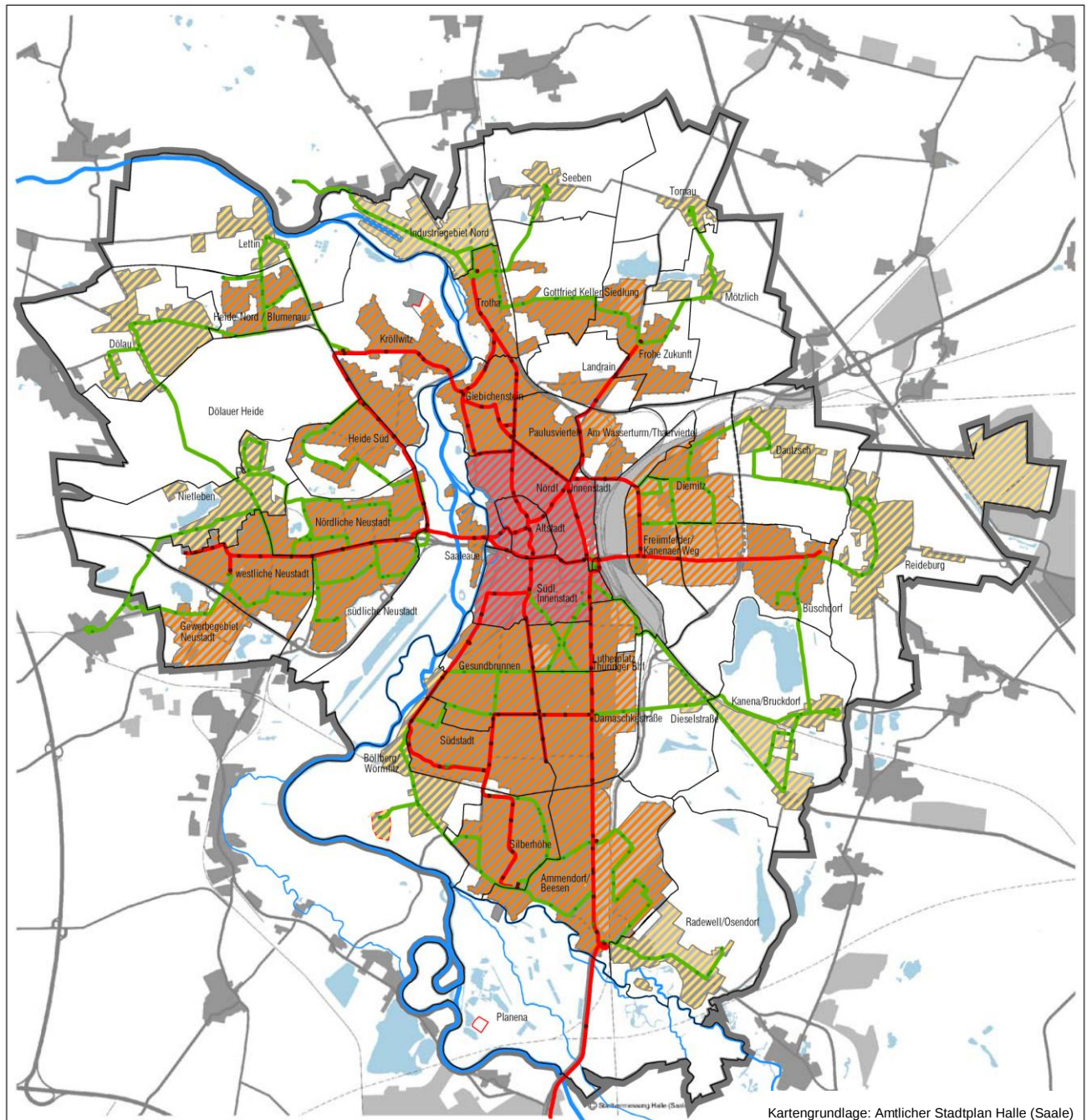
Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH: Mobilitätsverhalten 2010, Stadt Halle, März 2011

Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH: Veränderungspotentiale für den ÖPNV in Halle 2010, März 2011

TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung: System Repräsentativer Verkehrsbefragungen, Auswertungsberichte für die Stadt Halle (Saale) (1993-2009)

10 ANLAGEN

1. Erschließung des Stadtgebiets (zu F 5.2.1)
2. Mindestbedienung Straßenbahn (zu F 5.3.3)
3. Investitionsplan 2012-2016
4. Finanzierungsplan 2012-2016



Erschließung des Stadtgebiets

Anlage 1 (zu Festsetzung 5.2.1)

Maximale Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle mit Mindestbedienung:

 400 m

 500 m

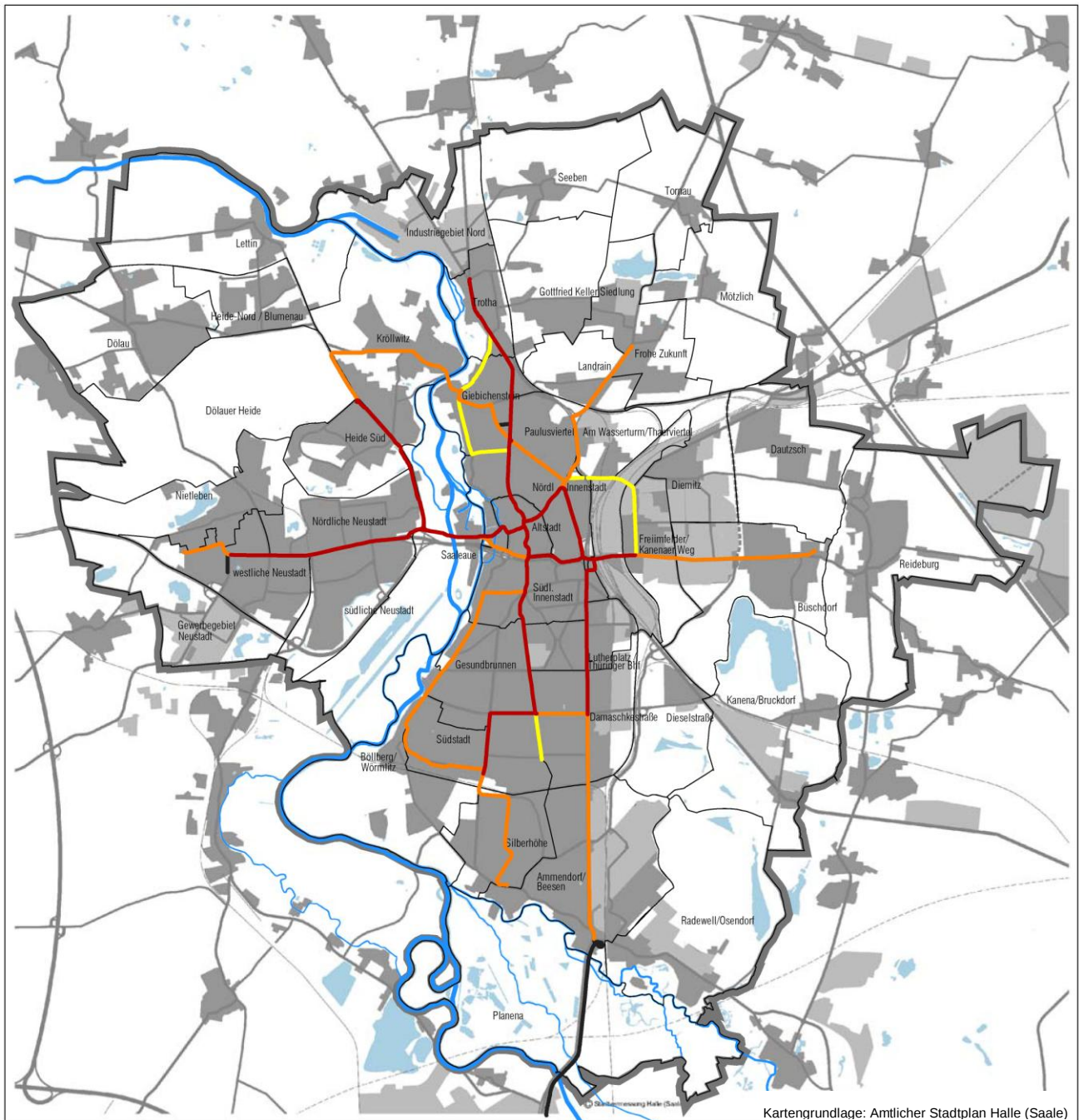
 800 m

— Abgrenzung der Stadtteile

Zur Orientierung:

— Straßenbahnnetz, Stand Juli 2012

— Stadtbusnetz, Stand Juli 2012



Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan Halle (Saale)

Mindestbedienung Straßenbahn

Anlage 2 (zu Festsetzung 5.3.3)

Streckenast mit pro Richtung mindestens:

6 Fahrten/ h in der TVZ,
3 Fahrten/ h in der SVZ1,
2 Fahrten/ h in der SVZ2

Streckenast mit pro Richtung mindestens:

4 Fahrten/ h in der TVZ,
3 Fahrten/ h in der SVZ1 (Ast Freimfelde: bis 20 Uhr,
Äste Giebichenstein, E.-Brändström-Str.: Mo-Fr ab 5,
Sa bis 22 Uhr)

Streckenast mit pro Richtung mindestens:

4 Fahrten/ h in der TVZ,
3 Fahrten/ h in der SVZ1,
2 Fahrten/ h in der SVZ2

**ohne Vorgabe bzw. Strecke nach Merseburg
gemäß Nahverkehrsplan Saalekreis**

Maßnahme [alle Werte in T€]		2012				2013				2014				2015				2016			
	Investor	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land (Regio)	Eigen- mittel HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land (Regio)	Eigen- mittel HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land* (Regio)	Eigen- mittel HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land* (Regio)	Eigen- mittel HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land* (Regio)	Eigen- mittel HAVAG
Mobile Technik	HAVAG	30	0	0	30	222	0	0	222	657	0	0	657	30	0	0	30	30	0	0	30
	HAVAG	4.210	1.634	840	1.736	6.108	2.338	840	2.930	511	0	840	-329	21	0	0	21	21	0	0	21
	HAVAG	6	0	0	6	116	0	0	116	415	0	0	415	363	0	0	363	235	0	0	235
Zwischensumme:		4.246	1.634	840	1.772	6.446	2.338	840	3.268	1.583	0	840	743	414	0	0	414	286	0	0	286
Stationäre Anlagen																					
1. Funktechnik/ Maschinen + Ausrüstung	HAVAG	3.955	2.388	0	1.567	1.480	336	0	1.144	1.495	504	0	991	1.208	312	0	896	980	280	0	700
2. Gebäude/ Betriebshöfe	HAVAG	1.510	0	1.129	381	2.010	0	800	1.210	1.500	0	800	700	1.250	0	800	450	6.667	0	3.700	2.967
Zwischensumme:		5.465	2.388	1.129	1.948	3.490	336	800	2.354	2.995	504	800	1.691	2.458	312	800	1.346	7.647	280	3.700	3.667
Infrastruktur																					
1. Gleisanlagen/ Projekte	HAVAG	8.677	6.306	595	1.776	11.166	8.139	851	2.176	18.066	14.583	1.104	2.379	17.808	14.554	1.070	2.184	21.943	18.400	850	2.693
2. Stromversorgungsanlagen	HAVAG	440	38	0	402	220	0	0	220	1.302	128	0	1.174	1.670	576	0	1.094	750	0	0	750
3. Brückenbauwerke	HAVAG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Umsteiganlagen/ Kundenservice	HAVAG	100	0	0	100	295	0	0	295	485	0	0	485	250	0	0	250	210	0	0	210
5. Bushalte-/ Schnittstellen	Stadt	326	60	285	0	708	366	342	0	704	363	341	0	250	0	250	0	250	0	250	0
Zwischensumme:		9.543	6.404	860	2.278	12.389	8.505	1.193	2.691	20.557	15.074	1.445	4.038	19.978	15.130	1.320	3.528	23.153	18.400	1.100	3.653
Investitionen gesamt:		19.254	10.426	2.829	5.998	22.325	11.179	2.833	8.313	25.135	15.578	3.085	6.472	22.850	15.442	2.120	5.288	31.086	18.680	4.800	7.606

* Bereits ab 2012 gilt folgende Regelung in § 8 (3) ÖPNVG: "Die Höhe der Zuweisungen verändert sich in den nachfolgenden Jahren entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel." Da das Regionalisierungsgesetz 2013 einer Novellierung unterzogen werden soll, ist ab 2014 mit signifikanten Änderungen der Beträge zu rechnen.

Investitionsplan 2012 bis 2016 (Teil Infrastruktur)

Stand November 2011

Maßnahme [alle Werte in T€]	2012				2013				2014				2015				2016			
Infrastruktur	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land (Regio)	Eigen- mittel Land HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land (Regio)	Eigen- mittel Land HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land (Regio)	Eigen- mittel Land HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land (Regio)	Eigen- mittel Land HAVAG	Gesamt	Fördermittel Land, GVFG Bund	ÖPNVG Land (Regio)	Eigen- mittel Land HAVAG
1. Gleisanlagen/ Projekte																				
Straßenbahn Halle-Neustadt, 3. HA (Deilitzscher Str.)	3.559	3.068	0	491	696	546	0	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausbau Beesener Str. (Melanchthonstr.-Huttenstr.)	2.126	1.813	56	257	170	126	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausbau Gimsitzer Damm	300	180	0	120	1.800	1.530	0	270	1.500	1.350	0	150	0	2.250	0	250	0	0	0	0
Ausbau Weiße Mauer, Merseburg	92	0	69	23	358	0	268	90	358	0	268	90	349	0	262	87	36	0	27	9
Ausbau/ Umgestaltung Torstraße	210	189	0	21	100	72	0	28	4.230	3.923	0	307	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausbau/ Umgestaltung Rannischer Platz	138	101	0	37	2.093	1.894	0	199	406	339	0	67	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausbau/ Umgestaltung Böllberger Weg (Nord)	787	328	210	249	745	465	114	166	4.858	4.361	227	270	7.287	6.542	341	404	0	0	0	0
Ausbau/ Umgestaltung Am Steinfor + L.-Wucherer-Str.	678	287	120	271	415	155	65	195	3.986	3.530	114	342	3.417	3.026	98	293	3.986	3.530	114	342
Ausbau/ Umgestaltung Dessauer Straße	227	123	90	14	123	46	26	51	180	68	38	74	1.827	1.621	71	135	4.263	3.782	166	315
Verlängerung Frohe Zukunft	157	88	0	69	94	33	0	61	254	152	0	102	300	216	0	84	4.260	3.791	0	469
Ausbau/ Umgestaltung Große Steinstraße	74	38	12	24	123	63	20	40	74	38	12	24	129	75	18	36	3.294	3.036	88	170
Ausbau/ Umgestaltung Große Ulrichstraße	167	91	38	38	3.025	2.707	91	227	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Endstelle und Verknüpfungspunkt Vesprenner Straße	0	0	0	0	166	57	0	109	248	85	0	163	477	305	0	172	3.574	3.132	0	442
Durchbindung Schleife Südstadt	0	0	0	0	88	32	0	56	132	48	0	84	119	43	0	76	0	0	0	0
Ausbau/ Umgestaltung Bernburger Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	36	0	54	135	53	0	82
Merseburger Straße + Verknüpfungspunkt Rosengarten	0	0	0	0	1.010	413	267	330	1.663	689	445	549	1.010	413	267	330	2.044	1.030	434	580
Umgestaltung Bereich Gleichenstein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71	27	13	31	119	46	21	52
sonstige Planungsleistungen	50	0	0	50	50	0	0	50	50	0	0	0	50	0	0	0	50	0	0	50
einfache jährliche Reproduktion	80	0	0	80	80	0	0	80	75	0	0	75	150	0	0	150	150	0	0	150
Schienschnieranl./ Steuerung ESA (Ersatz/ Neubau)	32	0	0	32	30	0	0	30	32	0	0	32	32	0	0	32	32	0	0	32
Summe:	8.677	6.306	595	1.776	11.166	8.139	851	2.176	18.066	14.583	1.104	2.379	17.808	14.554	1.070	2.184	21.943	18.400	850	2.693
5. Bushalte-/ Schnittstellen																				
Bushaltestellen (Herstellung Barrierefreiheit)	200	0	200	0	200	0	200	0	200	0	200	0	200	0	200	0	200	0	200	0
Bushaltestellen (Instandsetzung)	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0
Schnittstelle Nietleben (Ausbau)*	76	60	15	0	458	366	92	0	454	363	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe:	326	60	265	0	708	366	342	0	704	363	341	0	250	0	250	0	250	0	250	0

* Investitionen 2014 vorbehaltlich der Klärung von denkmalsrechtlichen Belangen

Finanzierungsplan 2012 bis 2016

Stand November 2011

	Plan 2012	Plan 2013	Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016
H A V A G	Nutz-Zug-km Straßenbahn	5.531.148	5.189.273	5.189.273	5.189.273
	Nutz-Wagen-km Bus	3.256.380	3.173.380	3.173.380	3.173.380
	davon HAVAG	1.516.222	1.480.222	1.480.222	1.480.222
	Subunternehmer	1.740.158	1.693.158	1.693.158	1.693.158
	Nutz-km gesamt	8.787.528	8.362.653	8.362.653	8.362.653
	Betriebskostenzuschuss Bedarf [€]	22.784.466	21.865.395	20.637.641	19.718.454
M D V	davon ÖPNVG-Landesmittel (Regio) [€]*	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
	davon Querverbundsmittel [€]**	19.684.466	18.765.395	17.537.641	16.618.454
	davon Eigenmittel der Stadt [€]**	0	0	0	0
	Betriebskostenzuschuss [€]	271.000	271.000	271.000	271.000
	davon ÖPNVG-Landesmittel (Regio) [€]*	271.000	271.000	271.000	271.000
	davon Eigenmittel der Stadt [€]	0	0	0	0
	Ausgleich verbundbedingter Belastungen	911.500	958.000	958.000	958.000
	davon Landesmittel [€]	0	0	0	0
	davon Eigenmittel der Stadt [€]	911.500	958.000	958.000	958.000

* Ab 2012 gilt folgende Regelung in § 8 (3) ÖPNVG: "Die Höhe der Zuweisungen verändert sich in den nachfolgenden Jahren entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel." Da das Regionalisierungsgesetz 2013 einer Novellierung unterzogen werden soll, ist ab 2014 mit signifikanten Änderungen der Beträge zu rechnen.

** Gegenwärtig (seit 2010) wird der ÖPNV-Betrieb (bis auf Betriebshof Rosengarten) im Querverbund vollständig finanziert. Wenn der Zuschussbedarf (abzgl. Regio-Förderung) die verfügbaren Querverbundsmittel der Stadtwerke Halle GmbH übersteigt, ist die Stadt gemäß Verkehrsbedienungsvertrag verpflichtet das Defizit auszugleichen.