



Änderungsantrag

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2012/11108**
Datum: 23.10.2012
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: Herr Oliver Paulsen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.11.2012	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	13.11.2012 04.12.2012	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	14.11.2012 05.12.2012	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	21.11.2012 12.12.2012	öffentlich Entscheidung

Betreff: Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012., - Vorlagen-Nummer: V/2012/10569

Beschlussvorschlag:

Der Entwurf ‚Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012‘ wird in folgenden Festlegungen geändert:

1. Zielsetzung der Verkürzung der Taktzeiten (Seite 43)

F 5.3.1 Die Straßenbahnlinien haben mit folgenden Grundtaktten zu fahren (Tab. 5.2):
[...]

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

Eine nutzer- und nutzerinnenfreundliche Verkürzung der Taktzeiten, insbesondere in der Tagesverkehrszeit, wird angestrebt.

2. Verbesserung Tarif- und Linieninformationen (Seiten 52 und 53)

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 **deutlich sichtbar und verständlich aufbereitet** auszuhängen. Wenn Platzgründe es erfordern, können in den Bussen und an gering frequentierten Haltestellen die Informationen auf die Tarife des Stadtverkehrs Halle beschränkt sein. [...]

und

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.

Die Verständlichkeit und Übersichtlichkeit der Fahrplan- und Liniennetzinformation sind kontinuierlich zu verbessern. Es ist **dazu insbesondere zu prüfen**, wie die bei der Straßenbahn durch Linienüberlagerungen entstehenden Verbindungsalternativen auf Teilstrecken in den Fahrplantabellen besser sichtbar gemacht werden können. [...]

3. Verbesserung Fahrkartenkauf

(Seiten 52 und 53)

F 5.7.3 Für den Einzugsbereich der Stadtverkehrslinien ist **anzustreben umzusetzen**, dass Fahrgäste den ÖPNV unabhängig von ihrer Zugangsstelle durch Erwerb einer Einzelfahrkarte zum Stadttarif mit Bargeld, ~~und EC- oder Kreditkarte an der Haltestelle,~~ **immer im Fahrzeug und entweder an der Haltestelle** 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.~~

und

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 Verkaufsentaguren ist durch die Verkehrsunternehmen weiterzuführen ~~und bei Bedarf,~~ auszubauen **und deutlich besser erkennbar zu bewerben**. Der Vertrieb von Fahrkarten über elektronische Medien soll weiter ausgebaut und beworben werden.

4. Mobilitätsstationen

(Seite 47)

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, **idealerweise in Form umfassender Mobilitätsstationen**, zu schaffen. Auch neue Straßenbahndstellen sind mit Bike+Ride-Anlagen auszustatten. [...]

gez. Oliver Paulsen
Fraktionsvorsitzender

Begründung:

zu 1. Zielsetzung der Verkürzung der Taktzeiten – Festlegung F 5.3.1

Die Schnelligkeit der Verbindung, und damit die Taktzeit stellt einen zentralen Entscheidungsfaktor für die ÖPNV-Nutzung dar, insbesondere von wahlfreien Nutzerinnen und Nutzern. Die reale und die gefühlte Schnelligkeit der Beförderung haben im Vergleich zum MIV eine extrem hohe Bedeutung. Eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird daher immer auch an diesem Wert ansetzen müssen. Trotz des 2005er Stadtratsbeschlusses und der finanziellen Realität der Stadt sollte daher an dem Ziel der Verbesserung der Angebotsqualität und damit der Bedienungshäufigkeit im Straßenbahn- und Busnetz festgehalten werden.

zu 2. Verbesserung Tarif- und Linieninformationen – Festlegungen F 5.7.2 und F 5.8.2

Im Kleinen wirksame Maßnahmen zum Abbau von Hürden in der - insbesondere spontanen - Nutzung des ÖPNV sollten verbindlicher festgeschrieben werden, dazu können wir uns den Ausführungen der beauftragten Stadtplaner zur Verbesserung der Verständlichkeit der Netz- und Fahrpläne sowie der Tarifinformationen nur nachdrücklich anschließen. Als Beispiel sei nur die Schwierigkeit erwähnt, mit der sich nicht nur Ortsfremde bei der korrekten Verwendung eines Kurzstreckentickets konfrontiert sehen.

zu 3. Verbesserung Fahrkartenkauf – Festlegungen F 5.7.3 und F 5.7.4

Ein weiterer Fokus einer umfassenden Angebotsverbesserung muss auf den möglichst komplikationslosen Erwerb von Fahrkarten gelegt werden. Dies muss simpel, aber wirksam, mit einer deutlich besseren Kennzeichnung von Verkaufsstellen beginnen. Weiterhin bleibt die Korrektur des unflexiblen Ticketkaufs in den Straßenbahnen wichtige Aufgabe – das quasi-alleinige Setzen auf die Geldkarte für die Automatenzahlung hat sich als Fehler erwiesen. Damit und mit den horrenden Aufschlägen für eine Barzahlung schreckt die Stadt insbesondere spontane sowie ortsfremde Nutzerinnen und Nutzer ab. Dabei wird der inhärente Vorteil der Straßenbahn als eigentlich auch spontan nutzbares Verkehrsmittel verschenkt. Die bisherige Inflexibilität kostet Nutzerinnen und Nutzer.

zu 4. Mobilitätsstationen – Festlegung F 5.4.7

Bike + Ride und Park + Ride jeweils für sich sind noch lange nicht der Weisheit letzter Schluss in der Schaffung attraktiver Umsteigeangebote. Mit unserem Antrag zur Schaffung von Mobilitätsstationen (Vorlage V/2012/10994) haben wir einen Weg moderner intermodaler Verknüpfung aufgezeigt. Diese Zielsetzung sollte sich daher auch im Nahverkehrsplan wiederfinden.