



## Änderungsantrag

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **V/2012/11142**  
Datum: 16.10.2012  
Bezug-Nummer: V/2012/10569  
PSP-Element/ Sachkonto: 1.11101.06/58110220  
Verfasser: Heft, Uwe  
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 DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale) zur  
Beschlussvorlage Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012  
(Vorlagen-Nr.: V/2012/10569)**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat der Stadt Halle (Saale) beschließt:

Im Abschnitt 4.3.2 „Aktivierung von Potenzialen“ wird an den 1. Absatz angefügt

„Zu den Maßnahmen zur Aktivierung von Potentialen für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel gehört insbesondere ebenso der Abbau von Behinderungen im öffentlichen Verkehr (u. a. Optimierung von Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum, konsequente Investition in separate Fahrspuren für öffentliche Verkehrsmittel, die Begrenzung der jährlichen Preisveränderung auf das Niveau der Inflationsrate).“

gez. Dr. Bodo Meerheim  
Vorsitzender der Fraktion

## **Begründung:**

Die Entwicklung des Fahrgastaufkommens wird nicht allein von der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung beeinflusst. Behinderungen öffentlicher Verkehrsmittel werden im Bewusstsein der potenziellen Nutzer stärker subjektiv wahrgenommen, als Erfolgsgeschichten im ÖPNV. Hinzu kommt die exponentiell steigende Weitergabe von negativen Erlebnissen im ÖPNV gegenüber einer entspannten den Erwartungen gerecht werdenden Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Es ist die Verletzung der positiven Erwartungshaltung der potenziellen Nutzer durch Negativerlebnisse, welche dem ÖPNV mehr schadet, als z. B. Verzögerungen im ÖPNV z. B. durch einen Verkehrsunfall.

Ebenso können die potentiellen Kunden öffentlicher Verkehrsmittel nur begrenzt zu einer häufigeren Nutzung derselben animiert werden. Dazu muss das System ÖPNV jedoch optimal funktionieren.

Die Statistik des Fahrgastaufkommens im ÖPNV der Stadt Halle verdeutlicht neben saisonalen Schwankungen (Jahreszeiten, Ferien) insbesondere den negativen Einfluss stadtplanerischer, baulicher und finanzieller Eingriffe in den ÖPNV.<sup>1</sup>

So haben z. B. Linien mit separater Fahrspur ein deutlich nachhaltiges Fahrgastaufkommen. Aktives Baustellenmanagement hat erheblichen Einfluss auf die Dauer und den Umfang von Ersatzverkehren oder gar Fahrzeugausfällen.

Letztendlich registrieren potentielle Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sehr sensibel Preisveränderungen im System. Sowohl jährliche direkte Preiserhöhungen für den Fahrschein, als auch die indirekten Preiserhöhungen durch Leistungsreduzierung bei gleichbleibenden oder gar reduzierten Leistungen. Letzteres wird auch in der Stadt Halle (Saale) praktiziert. So wurde das Angebot im ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) seit Einführung des Tarifs für den Mitteldeutschen Verkehrsverbund um ca. 25% reduziert und im gleichen Zeitraum der Fahrpreis jährlich um ca. 2,5% erhöht.

Dies führt unterm Strich dazu, dass das Fahrgastaufkommen im ÖPNV der Stadt Halle (Saale) im überwiegenden Teil nur noch aus Fahrgästen ohne alternatives Beförderungsmittel gespeist wird.

Wohingegen es nicht oder nur wenig gelingt, die sogenannten „Wahlfreien“ (potentielle Fahrgäste mit alternativen Beförderungsmitteln zum ÖPNV; z. B. eigener PKW, regelmäßige Mitfahrgelegenheit in fremden PKW, Fahrrad) als Fahrgäste für den ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) zu gewinnen.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Quelle: Aufsichtsrat HAVAG

<sup>2</sup> Quelle: Modal Split der Stadt Halle 1996 – 2009, Aufsichtsrat HAVAG

**Sitzung des Planungsausschusses am 13.11.2012**  
**Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. zur Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012“**

**Vorlage-Nr.: V/2012/11142**

**TOP: 4.1.7.**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

**Begründung:**

Behinderungen des ÖPNV abzubauen, ist ein grundsätzliches Ziel der Verkehrsplanung. Folgerichtig finden sich in Kapitel 5.5 diverse Festsetzungen zur Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den ÖPNV. Die wichtigsten Gründe, den ÖPNV nicht zu benutzen, sind in Kapitel 4.3.2 ausgeführt. Darunter ist nicht die tatsächliche Reisezeit zu finden (nur der vermutete Zeitverlust gegenüber dem MIV). Mit Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind die Fahrgäste sogar ausgesprochen zufrieden. Daher ist nicht herzuleiten, dass der Abbau von Behinderungen des ÖPNV eine prioritäre Maßnahme zur Aktivierung von Nutzerpotenzialen sein soll. Die konsequenten Schlussfolgerungen aus den jährlichen Befragungsergebnissen sind im letzten Absatz des Kap. 4.3.2 aufgelistet; u.a. sich auf diejenigen Leistungsmerkmale zu konzentrieren, die eine besondere Unzufriedenheit der Kunden begründen, was den Fahrpreis einschließt. Gegen die Forderung, die jährliche Preisveränderung auf das Niveau der Inflationsrate zu begrenzen, spricht die Tatsache, dass der Kostenanstieg im ÖPNV in den letzten Jahren stets über dem allgemeinen Mittel lag und in absehbarer Zeit weiter liegen wird, vor allem weil der Anteil der Energiekosten im ÖPNV überdurchschnittlich hoch ist. Die Preisentwicklung beim MIV verläuft im Übrigen nicht günstiger.

Uwe Stäglin  
Beigeordneter