



Änderungsantrag

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2012/11143**
Datum: 17.10.2012
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:

F 5.3.8 streichen ...“nicht mehr als 1 min vor“

gez. Dr. Bodo Meerheim
Vorsitzender der Fraktion

Begründung:

Die Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel sind Unpünktlichkeit der selben mehr oder weniger gewöhnt.

Insbesondere, dass öffentliche Verkehrsmittel zu spät abfahren.

Dieses Qualitätskriterium öffentlicher Verkehrsmittel wird von den potenziellen Nutzern verstanden und akzeptiert.

Eine in Grenzen gehaltene Unpünktlichkeit – Verspätung – ist auch tolerierbar.

Es ist jedoch nicht akzeptabel, dass im ÖPNV der Stadt Halle (Saale) öffentliche Verkehrsmittel zu früh abfahren.

Durch das verfrühte Abfahren öffentlicher Verkehrsmittel erhöht sich die Verspätung für den Fahrgast, welcher Bus oder Bahn durch deren verfrühte Abfahrt verpasst hat mindestens auf den Takt der Linie, welche genutzt werden sollte.

D. h. bei dem im NVP vorgesehenen Grundtakt von 15/20 min muss der Fahrgast mindestens diese 15/20 min auf das nächste Fahrzeug warten.

Dies ist gegenüber der „geplanten“ Verspätung von 3 min inakzeptabel.

Kriterium für das Maß der Pünktlichkeit öffentlicher Verkehrsmittel und damit für dessen Zuverlässigkeit muss der Fahrgast und dessen Erwartungshaltung an das Abfahren öffentlicher Verkehrsmittel sein. Zu dieser Erwartungshaltung gehört nicht das verfrühte Abfahren öffentlicher Verkehrsmittel. Dies ist lebensfremd.

Fahrgäste planen mit Übergangszeiten und Anschlussfahrten, um ihr Ziel zu erreichen. In dieser Kalkulation ist eine „Verfrühung“ für die Fahrgäste völlig unkalkulierbar. Der entsprechende Unmut und ein wachsendes Negativimage für den ÖPNV ist bei Beibehaltung einer akzeptablen „Verfrühung“ vorprogrammiert und führt zu weiteren Fahrgastverlusten.

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

Vorlage-Nr.: V/2012/11143

TOP: 4.1.8.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

Begründung:

Die technischen und baulichen Gegebenheiten lassen im derzeitigen Betriebsablauf eine zu 100 % exakte Umsetzung der Fahrplanzeit nur bedingt zu. Gründe hierfür sind:

- Fahren im öffentlichen Verkehrsraum, was bei straßenabhängiger Gleisführung einen Zeitausgleich nicht zulässt
- starke Streuung der Haltestellenaufenthaltszeiten im Tagesverlauf aufgrund unterschiedlichen Fahrgastaufkommens
- Schaltung der LZA (Grünbandkoordination etc.)
- Fahrplanzeit in ganzen Minuten vs. reale Fahrzeit in Sekunden

Die Anwendung von Grünbändern bei der LZA-Steuerung auf Trassen innerhalb der Stadt Halle (Saale) führt zwangsläufig zu einer starken Streuung der Fahrzeiten zwischen den Knoten. Dies ist vor allem bedingt durch den Zeitpunkt des Eintritts in das Grünband, die Geschwindigkeit im Grünband, den Wartezeiten im Bereich des Grünbands (Haltestellenaufenthaltszeit etc.) und die Länge der koordinierten Strecke.

Die Erfassung der tatsächlichen Abfahrtszeiten erfolgt wiederum in Minuten und ohne Aufrunden, was bei der stichprobenartigen Auswertung (für die Qualitätskontrolle gemäß Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag) dazu führt, dass bereits eine Verfrühung von einer Sekunde als ganze Minute ausgegeben wird (10:26:59 Uhr wird 10:26 Uhr). Tatsächlich fahren statistisch verfrühte Busse und Bahnen zum allergrößten Teil nicht mehr als 30 Sekunden vor der Fahrplanzeit ab, überwiegend gar nur wenige Sekunden. In Anbetracht der Ungenauigkeit von Armband- und anderen Uhren sind diese Abweichungen tolerierbar. Bei der letzten Jahreserhebung (IV 2010 bis III 2011) erreichte die HAVAG unter Ansatz des Intervalls „-1 bis +3 min“ eine Pünktlichkeitsquote von rund 91 %. Der nun festgesetzte Wert von 95 % würde demnach schon eine erhebliche Verbesserung bedeuten. Im alten Nahverkehrsplan war überhaupt kein Ziel definiert.

Uwe Stäglin
Beigeordneter