

## Sitzung des Planungsausschusses am 13.11.2012

### Änderungsantrag der FDP-Fraktion zur Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012“

Vorlage-Nr.: V/2012/11186

TOP: 4.1.13

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

#### Begründung:

zu 1. a.)

Die Stadt Halle (Saale) hat sich bereits 1997 im Verkehrspolitischen Leitbild zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an der Verkehrsmittelwahl anzuheben und Einsparpotenziale beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) auszuschöpfen. „Zu diesem Zweck ist die Aufhebung von Benachteiligungen des Umweltverbundes [...] erforderlich.“ Diese Prioritätensetzung ist immer noch erforderlich, da der ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV nach wie vor ungleiche Voraussetzungen hat (Kostendeckung nach Nutzer-/ Verursacherprinzip etc.) und sich zwangsläufig der Modal Split seitdem nicht signifikant verändert hat. Ihre Bedeutung ist sogar gewachsen (Mobilitätsgewährleistung für alle Einkommensklassen, Umwelt- und Klimaschutz). Daher soll auch der Verkehrsentwicklungsplan 2025 entsprechende Zielsetzungen enthalten, die zu erreichen, es der Umsetzung der im Nahverkehrsplan geforderten Maßnahmen bedarf.

zu 1. b.)

Die langfristige demografische Entwicklung (Einwohnerzahlen, räumliche Verteilung und Altersstruktur der Bevölkerung), dargestellt in Kapitel 4, ist in den Anforderungen an das Leistungsangebot im ÖSPV (Kap. 5) berücksichtigt. Hervorzuheben sind in dieser Hinsicht die Festsetzungen 5.3.3, 5.3.4, 5.4.1, 5.4.2, 5.5.2, 5.5.4, 5.5.5, 5.5.6, 5.6.2, 5.7.5, 5.8.3, 5.8.10, 5.8.13, 5.8.14, 5.8.15, 5.8.23 und 7.2.4.

zu 1. c.)

Der bis 2016 weiter sinkende Betriebskostenzuschuss für die HAVAG ist im Nahverkehrsplan selbst abgebildet (s. Finanzierungsplan in Kap. 8). Um dieser Rahmenbedingung Rechnung zu tragen, wurden die (kostenträchtigen) Erschließungs- und Bedienungsanforderungen (Kap. 5.2 und 5.3) gegenüber dem aktuellen Fahrplan nicht erhöht (mit Ausnahme des abendlichen Busverkehrs in einigen peripheren Stadtteilen, Rufbus möglich). Die Mindestbedienungshäufigkeit auf einzelnen Ästen des Straßenbahnnetzes im Süden der Stadt wurde als Konsequenz aus der dort anhaltenden Bevölkerungsabnahme angepasst (s. F 5.3.3), was dem Verkehrsunternehmen die erforderliche Freiheit zur Optimierung des Liniennetzes spätestens nach Umsetzung von Stufe 1 des Stadtbahnprogramms gibt. Weiteres Beispiel für möglichen Effizienzgewinn: Verringerung der Sperrzeit für den Einsatz von Rufbussen (s. F 5.3.10).

Auch hinsichtlich der Beförderungsqualität sind finanziell bedingte Anpassungen nötig. So wurde der zulässige Fahrzeugbesetzungsgrad angehoben, um wichtigere Standards erhalten zu können. Abgesehen von gesetzlich vorgegebenen Forderungen (z. B. Barrierefreiheit) sind alle signifikant kostenverursachenden Mehrleistungen als Ziele definiert, sodass deren Umsetzung betriebswirtschaftlich optimiert über einen längeren Zeitraum erfolgen kann (z. B. Fahrscheinerwerb in F 5.7.3). Weitere Serviceverbesserungen wie bei Liniennetzplänen und Ansagen (s. F 5.8.3 und 5.8.5) dürften mit geringem Aufwand zu realisieren sein.



Uwe Stäglin  
Beigeordneter