HALLE Die Stadt

NAHVERKEHRSPLAN

ab 2007

- Entwurf -

Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Planen, Bauen und Straßenverkehr
Fachbereich Stadtentwicklung und -planung

16. Februar 2007

HALLE Die Stadt

NAHVERKEHRSPLAN

ab 2007

- Entwurf -

Auftraggeber:

Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Planen, Bauen und Straßenverkehr
Fachbereich Stadtentwicklung und -planung
Hansering 15
06100 Halle

Auftragnehmer:

ISUP GmbH Dresden
Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Tel.: 0351 / 8510 711
E-Mail: isup@isup.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Michael Haase

INHALT

1 ANLASS 5

2 VERKEHRSPOLITISCHE GRUNDSÄTZE UND ZIELE 6

3 BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG 7

3.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur 7
3.2 Verkehrsangebot 9
3.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr 9
3.2.2 Schienenpersonennahverkehr 10
3.2.3 Stadtverkehr 12
3.2.4 Regionalbusverkehr 21
3.3 Verknüpfung 22
3.3.1 Verknüpfung SPNV – Stadtverkehr/Regionalverkehr 22
3.3.2 Verknüpfung Regionalverkehr - Stadtverkehr 23
3.3.3 Verknüpfung Stadtverkehr - Stadtverkehr 23
3.3.4 Intermodale Verknüpfung 24
3.4 Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage 25
3.4.1 Übersicht 25
3.4.2 Nachfrage SPNV 26
3.4.3 Nachfrage Stadtverkehr 26
3.5 Tarif, Information und Service 28
3.5.1 Bestehende Tarife 28
3.5.2 Liniennetz- und Fahrplaninformation 29
3.5.3 Tarifinformation und Fahrscheinerwerb 30
3.5.4 Beratung und Service 31
3.6 Infrastruktur und Fahrzeugpark 32
3.6.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte 32
3.6.2 Strecken 33
3.6.3 Betriebshöfe 35
3.6.4 Fahrzeuge 35
3.7 Organisation 36

4 STRUKTURENTWICKLUNG UND NACHFRAGEPOTENTIALE 38

4.1 Strukturprognose 38
4.2 Potentiale für den öffentlichen Personennahverkehr 40

5 NETZE UND LINIENBÜNDEL 41

5.1 Vorbemerkungen 41
5.2 Strecken- und Liniennetze 41
5.2.1 Erschließungsqualität 41
5.2.2 Netzkonzept SPNV 41
5.2.3 Netzkonzept Regionalbusverkehr 42
5.2.4 Netzkonzept Stadtverkehr Halle (Saale) 42
5.3 Linienbündel 44
5.3.1 Straßenbahn 44
5.3.2 Stadtbus 44

6 MASSNAHMEN ZUR AUSGESTALTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES 46

6.1 Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte 46
6.2 Fahrwege 49
6.3 Fahrzeuge 51
6.4 Betrieblich-technische Einrichtungen 52
6.5 Barrierefreiheit 53
6.6 Intermodale Vernetzung 53
6.7 Organisation 55

7 ANFORDERUNGEN AN DAS ÖPNV-ANGEBOT 58

7.1 Bedienungsstandards 58
7.1.1 Bedienungsstandards SPNV 58
7.1.2 Bedienungsstandards Regionalverkehr 58
7.1.3 Bedienungsstandards Stadtverkehr 58
7.1.4 Alternative Bedienungsformen 61
7.2 Vernetzung 61
7.2.1 Verknüpfung SPNV – SPNV 61
7.2.2 Verknüpfung SPNV – Regionalbusverkehr 62
7.2.3 Verknüpfung Stadtverkehr – Stadtverkehr 62
7.2.4 Verknüpfung Stadtverkehr mit SPNV und Regionalverkehr 63
7.3 Tarif 63
7.4 Information und Service 64
7.4.1 Liniennetz- und Fahrplaninformation 64
7.4.2 Tarifinformation und Fahrscheinerwerb 66
7.4.3 Beratung, Service und Marketing 67

8 FINANZIERUNG 70

8.1 Finanzierungsgrundsätze 70
8.2 Entwicklung der Betriebskosten 70
8.3 Entwicklung der Einnahmen 71
8.4 Betriebskostendeckung 71
8.5 Finanzierungsbeteiligung des Aufgabenträgers 72
8.6 Investitionen 72

9 DOKUMENTATION DES ABSTIMMUNGSPROZESSES 73

10 VERZEICHNISSE UND QUELLEN 74

10.1 Abbildungsverzeichnis 74
10.2 Tabellenverzeichnis 74
10.3 Abkürzungsverzeichnis 75
10.4 Quellenverzeichnis 75
10.5 Anlagenverzeichnis 76

1 ANLASS

Die Stadt Halle (Saale) ist nach § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf ihrem Gebiet mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs.
Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe hat die Stadt Halle (Saale) am 18.06.1997 einen Nahverkehrsplan[1] beschlossen. Eine Fortschreibung für die Periode 2002 – 2006 wurde vom Stadtrat am 25.06.2003 verabschiedet[2]. Vorliegender, ab dem Jahr 2007 gültiger Nahverkehrsplan, wurde mit Beschluss vom … durch den Stadtrat in Kraft gesetzt[3].
Der Nahverkehrsplan bildet nicht nur die Basis für die zukünftige Ausgestaltung des straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Halle (Saale), sondern stellt auch die Entscheidungsgrundlage für Liniengenehmigungen und die Vergabe investiver Fördermittel dar. Er bildet mit seinen Anforderungen an die ÖPNV-Qualität und den Bedienungsstandard einen Rahmen für die unternehmerische Freiheit der Verkehrsunternehmen.

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung sind

- die EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-VO 1893/91
- das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27.12.93
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), zuletzt geändert am 07.07.2005
- das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und die zugehörigen Richtlinien
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20.01.2005
- der Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan – Zeitraum 2005 bis 2008 / 2015 vom 20.12.2005

Vorliegender Nahverkehrsplan berücksichtigt die in § 6 ÖPNVG LSA benannten Anforderungen an die Förmlichkeit seiner Aufstellung. In einem umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozess wurden die in Abschnitt 9 genannten Beteiligten einbezogen.

1 Beschluss Nr. 97/I-32/587 „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) für die Jahre 1997 – 2001“
2 Beschluss zur Vorlage III/2003/03142 vom 25.06.2003
3 Beschluss Nr. ……

2 VERKEHRSPOLITISCHE GRUNDSÄTZE UND ZIELE

Die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele der Stadt Halle (Saale) sind in ihrem Verkehrspolitischen Leitbild[4] /7/ fixiert. Es ordnet die Verkehrsentwicklung den übergeordneten Zielen

- attraktive Wirtschaftbedingungen
- attraktive Wohnbedingungen
- funktionsfähiger Naturhaushalt und
- vielfältiges Landschaftsbild

unter und leitet daraus die **Grundsätze**

- **Sozialverträglichkeit** (Verkehrssicherheit, selbständige Mobilität für alle Bevölkerungsschichten mit und ohne Pkw)
- **Umweltverträglichkeit** (Schutz vor schädlichen Einwirkungen auf Natur, Mensch und historische Bausubstanz, Beitrag zur Klimapolitik)
- **Orts- und Stadtverträglichkeit** (Erreichbarkeit der Stadt als Ganzes und ihrer Ortsteile, Identifikation der Bürger mit ihrem Umfeld, Grenzen hinsichtlich der Aufnahmefähigkeit für den Kfz-Verkehr) sowie
- **Wirtschaftlichkeit** (Sparsamkeit und Effizienz bei öffentlichen Investitionen, bestmögliche Nutzung vorhandener Ressourcen, Vermeidung konkurrierender Investitionen, Kostenbeteiligung nach dem Verursacherprinzip)

für die Planung der Verkehrsstruktur und –organisation ab. Für den Umweltverbund, dessen Teil der Öffentliche Personennahverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr und dem Radverkehr ist, sind im Verkehrspolitischen Leitbild die folgenden Oberziele benannt:

- Der Anteil des Umweltverbundes an der Verkehrsmittelwahl kann und soll tendenziell angehoben werden zum Nutzen des Stadtganzen.
- Ausschöpfen der realistischen Einsparpotenziale beim MIV

Die Konkretisierung für den **ÖPNV-Anteil** an der Verkehrsmittelwahl lautet dabei

- zunächst **Stabilisierung** (20 % aller Wege[5]) sowie anschließend
- allmähliche **Anhebung** (22 %).

Die im Jahr 2005 getroffenen Entscheidungen des Stadtrates zur Angebotsreduzierung im ÖPNV lassen mittelfristig nur eine Stabilisierung des ÖPNV-Anteils als realistisches Ziel erscheinen.

Diesem Ziel und den aufgeführten Grundsätzen dienen die in den nachfolgenden Abschnitten benannten Festsetzungen und Maßnahmen.

[4] Überarbeitung 2006 geplant

[5] Gemessen mit KONTIV-Design. Die Ergebnisse dieser Meßmethode sind nur eingeschränkt mit den Ergebnissen der SrV (vgl. Abschnitt 3.4.1) vergleichbar.

3 BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG

3.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Die Stadt Halle (Saale) erfüllt die Funktion des Oberzentrums für den südlichen Bereich des Landes Sachsen-Anhalt. Sie hat auf einer Fläche von 135 km² eine Bevölkerung von 233.874 Einwohnern (31.12.2006). Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1.733 EW/km². Die Bevölkerung hat in den vergangenen Jahren abgenommen. Von 2000 zu 2006 betrug dieser Rückgang 5,1 % und war damit weniger stark als in den Jahren davor.

	Einwohnerzahl per 31.12.			Entwicklung 2006 zu 2000
	1991	2000	2006	
Stadt Halle (Saale)	305.451	246.450	233.876	- 5,1 %

Tabelle 3.1 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Halle (Saale)

Das Stadtgebiet lässt sich in 6 Gruppen der Bevölkerungsdichte (Stand 2005) einteilen[6]:

- Gebiete mit 80 und mehr Einwohnern je Hektar (ca. 13 % aller Einwohner):
  Dies betrifft die innenstadtnahen Gründerzeitgebiete Paulusviertel (ca. 10.500 EW) und Südliche Innenstadt (ca. 19.200 EW). Die großen Wohngebiete Südstadt, Silberhöhe und Halle-Neustadt weisen diese Einwohnerdichten nicht mehr auf.
- Gebiete mit 50 bis 80 Einwohnern je Hektar (ca. 50 % aller Einwohner):
  Dazu gehören die Altstadt, die Nördliche Innenstadt (ca. 18.000 EW), die Gebiete Lutherplatz/Thüringer Bahnhof (ca. 8.200 EW), Giebichenstein (ca. 9.400 EW), Südstadt (ca. 17.300 EW), Silberhöhe (ca. 15.600 EW) und Halle-Neustadt (ca. 50.300 EW).
- Gebiete mit 10 bis 50 Einwohnern je Hektar (ca. 26 % aller Einwohner):
  Hierunter fallen Landrain / Frohe Zukunft (ca. 6.900 EW), die Ortslage Trotha (ca. 7.000 EW), Gesundbrunnen (ca. 9.900 EW), Freiimfelde / Kanenaer Weg (ca. 2.300 EW), das Gebiet Damaschkestraße (ca. 8.600 EW), die Ortslage Ammendorf / Beesen (ca. 7.700 EW), das Gebiet Heide-Nord / Blumenau (ca. 7.000 EW), Büschdorf (ca. 4.000 EW), Kröllwitz (ca. 5.000 EW) sowie Heide-Süd (ca. 3.300 EW).
- Gebiete mit 5 bis 10 Einwohnern je Hektar (ca. 5,6 % aller Einwohner):
  Dazu zählen Am Wasserturm / Thaerviertel, Diemitz, Dautzsch, Böllberg/Wörmlitz, Nietleben und Dölau, d.h. zu einem großen Teil Gebiete mit Siedlungscharakter.
- Gebiete mit 2 bis 5 Einwohnern je Hektar (ca. 4,6 % aller Einwohner):
  Diese Gebiete liegen innenstadtfern und tragen zum Teil noch ländlichen Charakter. Zu ihnen gehören Gottfried-Keller-Siedlung, Seeben, Reideburg, Dieselstraße, Kanena/Bruckdorf, Radewell/Osendorf, und die Ortslage Lettin.
- Gebiete mit unter 2 Einwohnern je Hektar (ca. 0,7 % aller Einwohner):
  Bei diesen fast unbewohnten Gebieten handelt es sich um Freiflächen wie z.B. die Saaleaue oder um gewerblich genutzte Flächen wie z.B. das Gebiet der DR sowie um die Gebiete Tornau; Mötzlich und Planena.

Gerade die Wohngebiete mit der größten Siedlungsdichte weisen im Verhältnis zur Einwohnerzahl die geringste Dichte an Arbeitsplätzen auf. Aus dieser starken räumlichen Trennung von Wohnen und Arbeiten resultiert ein erheblicher Teil der im ÖPNV erbrachten Verkehrsleistung.

[6] Aussagen auf der Basis des Statistisches Jahrbuchs der Stadt Halle /2/ und des 4. Quartalsberichtes 2005 /4/

Wichtige Arbeitsplatzstandorte befinden sich außer im Stadtzentrum u. a. in Bruckdorf, Ammendorf/Radewell, Industriegebiet Ost, Neustädter Versorgungsgebiet, Hafen Trotha, Krankenhaus Süd und im Raum Heide (Martin-Luther-Universität - Standort Weinbergweg - mit Klinikum).

Tabelle 3.2 zeigt die Entwicklung ausgewählter Arbeitsmarktdaten für die Stadt Halle (Saale). Es arbeiten deutlich mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt als darin wohnen. Zugleich liegt die Zahl der Einpendler deutlich über derjenigen der Auspendler.

Arbeitsmarktdaten Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Statistik über Pendlerströme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter	**1999**	**2004**	**2004 zu 1999**
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte			
nach Wohnort in Halle (Saale)	90.242	72.538	- 19,6 %
nach Arbeitsort in Halle (Saale)	108.423	92.826	- 14,4 %
Einpendler nach Halle (Saale)	44.417	42.146	- 5,1 %
Auspendler aus Halle (Saale)	24.821	22.203	- 10,5 %
Pendlersaldo	19.596	19.943	+ 1,8 %
Arbeitslos gemeldete Personen	27.136	23.621	- 13,0 %

Tabelle 3.2 Ausgewählte Arbeitsmarktdaten für die Stadt Halle (Saale)

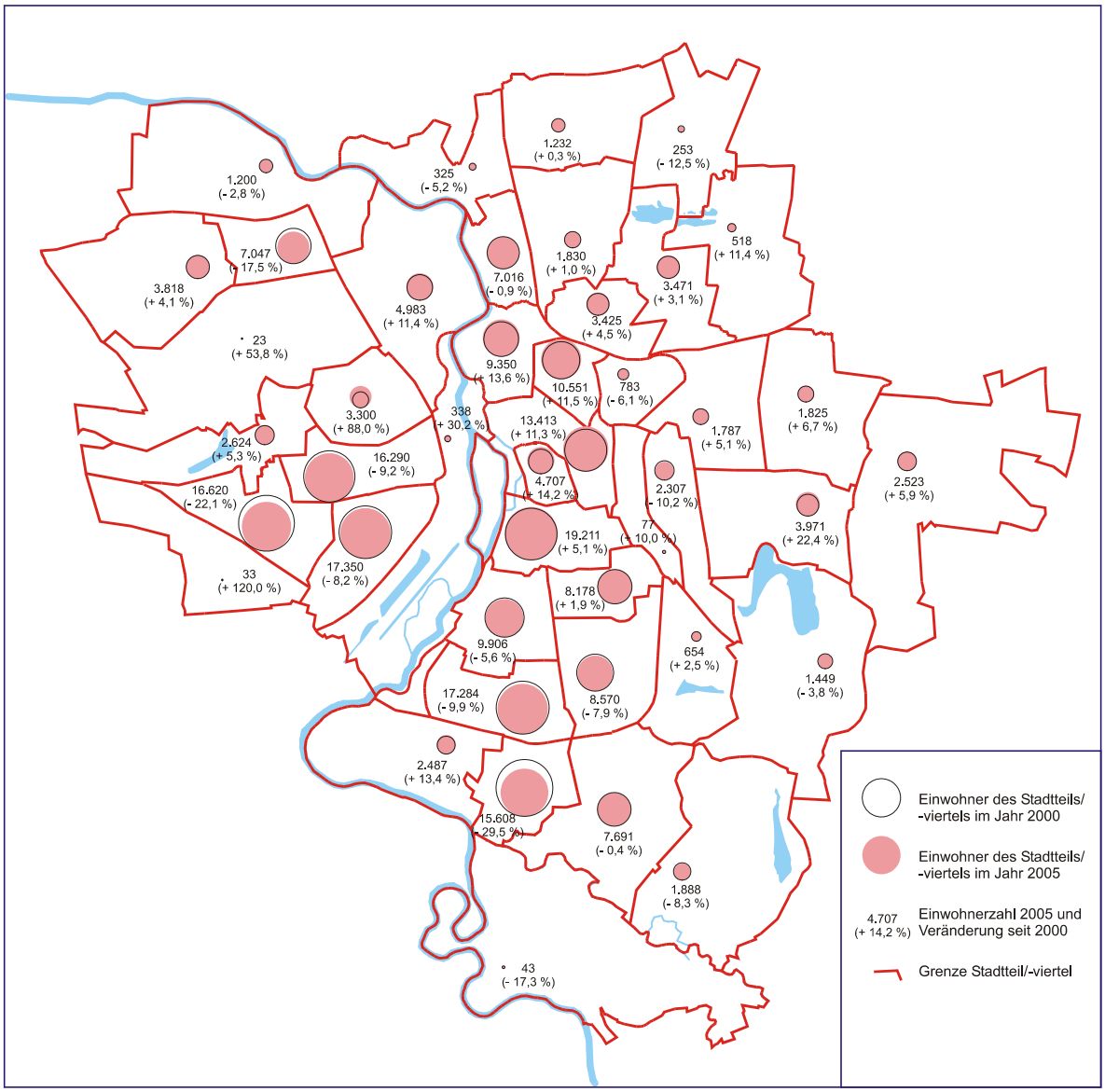


Abbildung 3.1 Einwohnerentwicklung Halle (Saale) 2000 bis 2005

3.2 Verkehrsangebot

3.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Der Hauptbahnhof Halle (Saale) wird zum Fahrplan 2005/2006 wie folgt bedient:

- durch ein ICE-Fahrtenpaar Frankfurt/M. – Leipzig
- durch ein ICE-Fahrtenpaar Dresden – Magdeburg (- Hannover)
- durch zwei ICE-Fahrtenpaare Berlin – Frankfurt/M.
- zweistündlich auf der IC-Linie 56 (Leipzig – Halle – Hannover – Oldenburg)
- zweistündlich auf der IC-Linie 55 (Leipzig – Halle – Hannover – Ruhrgebiet)
- zweistündlich auf der IC-Linie 51 (Berlin – Halle – Bebra – Ruhrgebiet)
- durch ein Fahrtenpaar der Nachlinie Berlin – Halle – München
- durch Fahrtenangebote an einzelnen Tagen des Jahres, z.B. Urlaubsexpress oder Veranstaltungs-Sonderzüge

Als Flughafen ist für das Gebiet vor allem Leipzig-Halle von Bedeutung.

3.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Netzstruktur

Die Stadt Halle (Saale) liegt im Zentrum eines Sterns aus insgesamt 7 Strecken, welche die umliegenden Mittel- und Oberzentren mit der Stadt verbinden. Hinzu kommt die bogenförmig in der Stadt verlaufende S-Bahnstrecke. Von den 14 Zugangsstellen zum SPNV, die auf Stadtgebiet liegen, werden bis auf Halle-Ammendorf alle von der S-Bahn bedient.

Linien-Nr.	Relation	Fahrzeugfolgezeit (Minuten)		
		Mo-Fr	Sa	So
RE 4	Halle – Halberstadt – Goslar – Hildesheim/Hannover	120		
RE 5	Halle – Flughafen – Leipzig	60		
RE 9	Halle – Nordhausen – Kassel-Wilhelmshöhe	120		
HEX	Halle – Aschersleben – Halberstadt – Vienenburg	120		
RB 20	Halle – Naumburg – Erfurt – Eisenach	60		
RB 43	Halle – Magdeburg	60		
RB 75	Halle- Sangerhausen (- Nordhausen)	60 (120 v)	120 v	
RB 80	Halle – Lutherstadt Wittenberg	120		
RB 81	(Halle-Nietleben -) Halle-Neustadt – Buna-Werke	6 Fahrten-paare	keine Bedienung	
RB 82	Halle Hbf – Merseburg – Naumburg	8 Fahrten-paare	1 Fahrt	
RB 86	Halle – Dessau	120		
RB 118	Halle – Eilenburg	120 v	120	
S 7	Halle-Nietleben – Halle (Saale) Hbf – Halle-Trotha	20		
S 10	Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – Leipzig Hbf	30		
		v ... verdichtet		

Tabelle 3.3 Linien und Fahrzeugfolgezeiten im SPNV (Fahrplan 2005/2006)

Fahrtenangebot

Die Strecken, die Halle mit dem Umland verbinden, werden zumeist stündlich mit einem Angebot des SPNV bedient, wobei Überlagerungen zwischen verschiedenen Linien oder Produkten die Regel sind. Nur zweistündlich wird die Strecke nach Eilenburg bedient, mehr als einen Halbstundentakt gibt es dagegen auf der Strecke Halle – Leipzig.
Auf der Relation Halle-Neustadt – Merseburg werden einige wenige Fahrtenpaare ohne Takt für den Berufsverkehr angeboten.

Der ÖPNV-Plan des Landes /1/ definiert Halle (Saale) nicht als Systemknoten des Integralen Taktfahrplanes (ITF), sondern sieht lediglich für bestimmte Anschlüsse eine maximale Übergangszeit von weniger als 20 Minuten vor. Eine Übersicht der am Hauptbahnhof in Halle (Saale) bestehenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Tagesverkehr zeigt Tabelle 3.4. Zum Fahrplan 2005/06 war diese Bedingung für 12 der 16 aufgeführten Anschlüsse erfüllt. Fehlende Anschlüsse gab es zwischen den Regionalbahnen von/nach Bitterfeld und den Regionalbahnen von/nach Naumburg und den Angeboten von/nach Halberstadt sowie zwischen dem Regionalexpress von /nach Halberstadt und der S-Bahn von/nach Leipzig.

Linie	ungerade Stunde		gerade Stunde	
	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
RE 4 Halle – Halberstadt – Goslar – Hildesheim/Hannover	57	-	-	04
RE 5 Halle – Flughafen – Leipzig	18	40	18	40
RE 9 Halle – Nordhausen – Kassel-Wilhelmshöhe	11	-	-	49
HEX Halle – Aschersleben – Halberstadt – Vienenburg	27	-	-	31
RB 20 Halle – Naumburg – Erfurt – Eisenach	35	24	35	24
RB 43 Halle – Magdeburg	16	42	16	42
RB 75 Halle- Sangerhausen (- Nordhausen)	33	25	33	25
RB 80 Halle – Lutherstadt Wittenberg	-	13	44	-
RB 81 (Halle-Nietleben -) Halle-Neustadt – Buna-Werke	keine Vertaktung			
RB 82 Halle Hbf – Merseburg – Naumburg	keine Vertaktung			
RB 86 Halle – Dessau	44	-	-	13
RB 118 Halle – Eilenburg	23	35	23	35
S7 Halle-Nietleben – Halle (Saale) Hbf – Halle-Trotha (zweite Angabe: Gegenrichtung)	04, 24, 44 bzw. 12, 32, 52	06, 26, 46 bzw. 14, 34, 54	04, 24, 44 bzw. 12, 32, 52	06, 26, 46 bzw. 14, 34, 54
S 10 Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – Leipzig Hbf	09, 39	20, 50	09, 39	20, 50

Tabelle 3.4 Zum Fahrplan 2005/2006 bestehende Ankunfts- und Abfahrtsminuten (Systemzeiten) der SPNV-Linien am Hauptbahnhof Halle (Saale)

In Tabelle 3.5 sind für ausgewählte Relationen des SPNV (umliegende Zentren) die Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten für das jeweils schnellste Angebot angegeben.

Linie	Relation		Länge (km)	Fahrzeit (Min)	Beförderungsgeschwindigkeit (km/h)
	von	nach			
RE 4	Halle	Halberstadt	93	63	89
RE 4	Halle	Könnern	32	17	113
RE 5	Halle	Leipzig	38	27	84
RE 9	Halle	Nordhausen	98	88	67
RE 9	Halle	Lutherstadt Eisleben	38	35	65
RB 20	Halle	Naumburg	43	39	66
RB 20	Halle	Merseburg	14	13	65
RB 43	Halle	Köthen	36	29	74
RB 80	Halle	Lutherstadt Wittenberg	67	59	68
RB 80	Halle	Bitterfeld	25	24	62
RB 86	Halle	Dessau	56	53	63
RB 118	Halle	Eilenburg	49	46	64
S 7	Halle (Saale) Hbf	Halle-Nietleben	13	20	39
S 7	Halle (Saale) Hbf	Halle-Trotha	7	11	38
S 10	Halle	Schkeuditz	19	19	60

Tabelle 3.5 Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten im SPNV (Fahrplan 2005/2006, jeweils schnellstes Angebot)

Bewertung

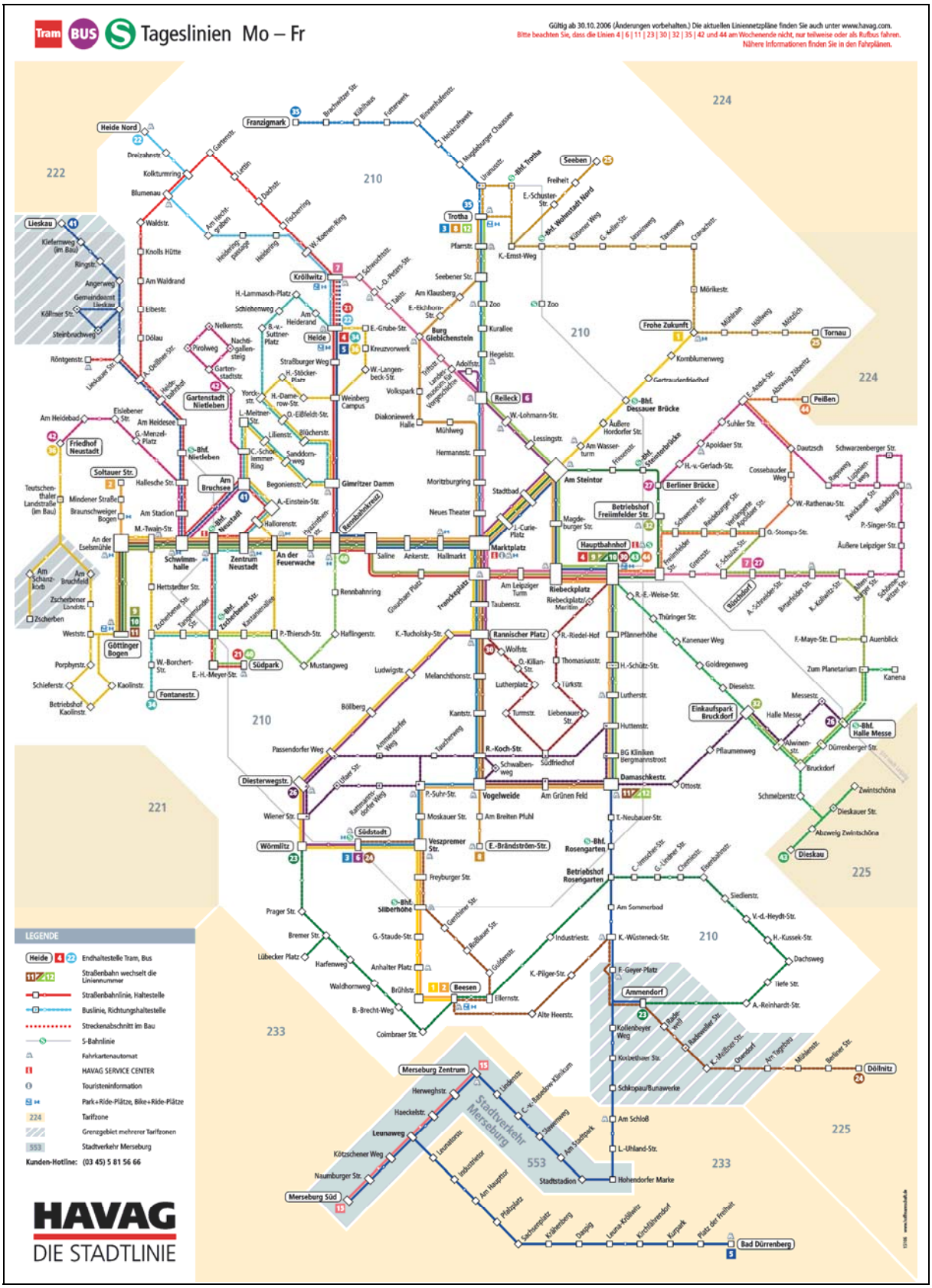
Die Stadt Halle (Saale) liegt im Zentrum eines ausreichend dichten Sterns aus SPNV-Verbindungen nach allen relevanten Richtungen hin. Innerhalb des Stadtgebietes kann

der SPNV insbesondere mit der S-Bahn wichtige Aufgaben übernehmen, jedoch ist die Lage der Strecken nicht ideal und führt zu Zeitverlusten und Mehraufwand.
Die stündliche Bedienung der SPNV-Strecken, z.T. durch Überlagerung zweier Zugprodukte entstehend, bildet ein akzeptables Grundangebot. Noch verbesserungswürdig ist die Anschlussbildung der Linien untereinander im Hauptbahnhof Halle (Saale).
Als nur teilweise konkurrenzfähig gegenüber dem Autoverkehr sind die relativ geringen Beförderungsgeschwindigkeiten auf den Strecken zu bewerten, wenn man die Zu- und Abgangszeiten zum bzw. vom Bahnhof einbezieht.

3.2.3 Stadtverkehr

Netzstruktur

Grundlage des Stadtverkehrsnetzes bildet das Streckennetz der Straßenbahn mit einer Länge des Gleisnetzes im Linienbetrieb innerhalb des Stadtgebietes von 129,1 km. Es wird im Tagesverkehr von insgesamt 12 Straßenbahnlinien (vgl. Tabelle 3.6) und im Nachtverkehr von 4 Linien befahren. Der mittlere Haltestellenabstand der Straßenbahn betrug im Jahr 2005 465 m.
17 Stadtbuslinien sind im Tagesverkehr und 5 im Nachtverkehr im Einsatz. Weitere 4 Linien bedienen spezielle Schülerfahrten. Der mittlere Haltestellenabstand beim Stadtbus betrug im Jahr 2005 545 m.


Tram BUS Tageslinien Mo – Fr
Gültig ab 30.10.2006 (Änderungen vorbehalten.) Die aktuellen Liniennetzpläne finden Sie auch unter www.havag.com.
Bitte beachten Sie, dass die Linien 4 | 6 | 11 | 23 | 30 | 32 | 35 | 42 und 44 am Wochenende nicht, nur teilweise oder als Ruftaxi fahren.
Nähere Informationen finden Sie in den Fahrplänen.
LEGENDE
Endhaltestelle Tram, Bus
Straßenbahn wechselt die Liniennummer
Straßenbahnlinie, Haltestelle
Buslinie, Richtungshaltestelle
Streckenabschnitt im Bau
S-Bahnlinie
Fahrkartenautomat
HAVAG SERVICE CENTER
Touristeninformation
Park+Ride-Plätze, Bike+Ride-Plätze
Tarifzone
Grenzgebiet mehrerer Tarifzonen
Stadtverkehr Merseburg
Kunden-Hotline: (03 45) 5 81 56 66
HAVAG
DIE STADTLINIE
Stadtverkehr Merseburg
Heide Nord
Franzigmark
Lieskau
Trotha
Seeben
Krollwitz
Heide
Frohe Zukunft
Tornau
Peißen
Gartenstadt Nietleben
Friedhof Neustadt
Am Bruchsee
Schwimmhalle
Zentrum Neustadt
An der Feuerwehr
Südpark
Göttinger Bogen
Fontanestr.
Reilleck
Dessauer Brücke
Berliner Brücke
Am Steintor
Marktplatz
Hauptbahnhof
Riebeckplatz
Rannischer Platz
Franckeplatz
Gimritzer Damm
Rennbahnkreuz
Weinberg Campus
Diakoniewerk Halle
Volkspark
Burg Giebichenstein
Zoo
Kuralee
Seebener Str.
Pfarrstr.
Freiheit
Mörikestr.
Kombiblumenweg
Gertraudenfriedhof
Dautzsch
Schwarzenberger Str.
Cossebauder Weg
W.-Rathenau-Str.
P.-Singer-Str.
Äußere Leipziger Str.
Auenblick
Zum Planetarium
Kanena
Messestr.
Halle Messe
Einkaufspark Bruckdorf
Bf. Halle Messe
Dürrenberger Str.
Bruckdorf
Zwintschöna
Dieskauer Str.
Abzweig Zwintschöna
Dieskau
Betriebshof Rosengarten
Bf. Rosengarten
Veszpremer Str.
E.-Brändström-Str.
Wörmlitz
Südstadt
Diesterwegstr.
Vogelweide
Am Grünen Feld
Damaschkestr.
Ottostr.
BG Kliniken Bergmannstrost
Südfriedhof
R.-Koch-Str.
Passendorfer Weg
Böllberg
Ammendorfer Weg
Tauchaerweg
Ufer Str.
Wiener Str.
Moskauer Str.
Am Breiten Pfuhl
T.-Neubauer-Str.
Bf. Silberhöhe
Prager Str.
Freyburger Str.
Gerhart-Hauptmann-Str.
Bremer Str.
Lübecker Platz
Harfenweg
Anhalter Platz
Waldhornweg
Brühlstr.
Beesen
B.-Brecht-Weg
Coimbraer Str.
Ellernstr.
Alte Heerstr.
K.-Pilger-Str.
Industriestr.
K.-Wüsteneck-Str.
F.-Geyer-Platz
Ammendorf
Kollenbeyer Weg
Korbetzheimer Str.
Schkopau/Bunawerke
Am Schloß
L.-Uhland-Str.
Hohendorfer Marke
Stadtstadion
Merseburg Zentrum
Merseburg Süd
Herweghstr.
Haeckelstr.
Leunaweg
Kötzschener Weg
Naumburger Str.
Leunastr.
Industriestr.
Am Hauptbf.
Platzplatz
Sachsenplatz
Kälberberg
Daspig
Leuna-Kröllwitz
Kirchhämmerdorf
Kurpark
Platz der Freiheit
Bad Dürrenberg
Döllnitz
Am Sommerbad
Siedlerstr.
V.-d.-Heydt-Str.
H.-Kussek-Str.
Dachsweg
Tiefe Str.
A.-Reinhardt-Str.
Radewell Str.
K.-Meißner-Str.
Overdorf
Am Tagebau
Mühlenstr.
Berliner Str.
Industriestr.
Chemiestr.
Eisenbahnstr.
C.-Ismaier-Str.
G.-Lindner-Str.
Am Steinbruch
Steinbruchweg
Am Heidebad
Friedhof Neustadt
Soltauer Str.
Am Stadion
Mindener Straße
Braunschweiger Bogen
Am Schanzkrob
Zscherbener Landstr.
Zscherben
Porphyrstr.
Schieferstr.
Kaolinstr.
Betriebshof Kaolinstr.
Weststr.
Hettstedter Str.
Zscherbener Str.
Tangermünder Str.
Bf. Zscherbener Str.
Kastanienallee
P.-Thiersch-Str.
Haflingerstr.
Mustangweg
Ludwigstr.
Melanchthonstr.
K.-Tucholsky-Str.
Rennbahnring
Saline
Ankerstr.
Hallmarkt
Taubenstr.
Am Leipziger Turm
Riebeckplatz/Meritim
R.-E.-Weise-Str.
Thüringer Str.
Pfannerhöhe
Kanenaer Weg
Goldregenweg
Dieselstr.
H.-Schütz-Str.
Lutherstr.
Huttenstr.
Pflaumenweg
Schwalbenweg
Turmstr.
Liebenauer Str.
Kantstr.
Lutherplatz
Türkstr.
Thomasiusstr.
R.-Riedel-Hof
O.-Killan-Str.
Wolfstr.
Am Leipziger Turm
Taubenstr.
Riebeckplatz/Meritim
Magdeburger Str.
Am Wasserturm
Lessingstr.
W.-Lohmann-Str.
Mühlweg
Hermannstr.
Moritzburgring
Stadtbad
Neues Theater
J.-Curie-Platz
Am Steintor
Frienstr.
Bf. Steintorbrücke
Apoldaer Str.
H.-v.-Gerlach-Str.
Suhler Str.
Äußere Hordorfer Str.
Betriebshof Freiimfelder Str.
Schwerzer Str.
Reideburger Str.
Verlängerte Apoldaer Str.
O.-Stomps-Str.
Freiimfelder Str.
Grenzstr.
F.-Schurig-Str.
Brückdorf
A.-Schneider-Str.
Breitenfelder Str.
K.-Kollwitz-Str.
Thalburger Str.
Schönewitzer Str.
E.-Maye-Str.
Am Bruchfeld
Am Schanzkrob
Teutschenthaler Landstraße (im Bau)
Am Heidesee
G.-Menzel-Platz
Eisleber Str.
Röntgenstr.
Lieskauer Str.
A.-Oelßner-Str.
Heidebahnhof
Pirolweg
Nelkenstr.
Nachtigallensteig
Gartenstadtstr.
Yorckstr.
H.-Lammasch-Platz
Schiebenweg
R.-v.-Suttner-Platz
H.-Stöcker-Platz
H.-Damerow-Str.
L.-Meitner-Str.
O.-Eißfeldt-Str.
Lilienstr.
Rücherstr.
C.-Schiemmer-Ring
Sanddornweg
Begonienstr.
A.-Einstein-Str.
Hallorenstr.
Hanoier Str.
Am Bruchsee
Hallesche Str.
M.-Twain-Str.
An der Eselsmühle
Am Bruchfeld
Am Schanzkrob
Zscherbener Landstr.
Zscherben
Weststr.
Porphyrstr.
Schieferstr.
Kaolinstr.
Betriebshof Kaolinstr.
W.-Borchert-Str.
E.-H.-Meyer-Str.
Fontanestr.
Kolkturmring
Blumenau
Waldstr.
Knolls Hütte
Am Waldrand
Eibestr.
Dölau
Steinbruchweg
Am Hechtgraben
Heidering
Heidering passage
Gartenstr.
Lettin
Dachstr.
Fischerring
W.-Koenen-Ring
Franzigmark
Bruchwitzer Str.
Kühlhaus
Futterwerk
Bärenfalleneistr.
Heizkraftwerk
Magdeburger Chaussee
Uranusstr.
Bf. Trotha
Freiheit
E.-Schuster-Str.
Ad. Wohnstadt Nord
Kästner Weg
G.-Keller-Str.
Jasminweg
Tauswag
Craushstr.
K.-Ernst-Weg
Pfarrstr.
Seebener Str.
Am Klausberg
E.-Eichhorn-Str.
E.-Grube-Str.
Kreuzvorwerk
W.-Langenbeck-Str.
Adolfstr.
Trifftstr.
Landesmuseum für Vorgeschichte
Volkspark
Hegelstr.
Straßburger Weg
Mühlstr.
Höllweg
Mötzlich
Tornau
Kombiblumenweg
Gertraudenfriedhof
E.-Andrä-Str.
Abzweig Zöbertz
Peißen
Suhler Str.
Apoldaer Str.
H.-v.-Gerlach-Str.
Dautzsch
Schwarzenberger Str.
Cossebauder Weg
Bagewag
Lützelstein-weg
Zwickauer Str.
Reideburg
W.-Rathenau-Str.
P.-Singer-Str.
Äußere Leipziger Str.
Auenblick
Zum Planetarium
Kanena
Messestr.
Halle Messe
Einkaufspark Bruckdorf
Bf. Halle Messe
Dürrenberger Str.
Bruckdorf
Zwintschöna
Dieskauer Str.
Abzweig Zwintschöna
Dieskau
Betriebshof Rosengarten
Bf. Rosengarten
Veszpremer Str.
E.-Brändström-Str.
Wörmlitz
Südstadt
Diesterwegstr.
Vogelweide
Am Grünen Feld
Damaschkestr.
Ottostr.
BG Kliniken Bergmannstrost
Südfriedhof
R.-Koch-Str.
Passendorfer Weg
Böllberg
Ammendorfer Weg
Tauchaerweg
Ufer Str.
Wiener Str.
Moskauer Str.
Am Breiten Pfuhl
T.-Neubauer-Str.
Bf. Silberhöhe
Prager Str.
Freyburger Str.
Gerhart-Hauptmann-Str.
Bremer Str.
Lübecker Platz
Harfenweg
Anhalter Platz
Waldhornweg
Brühlstr.
Beesen
B.-Brecht-Weg
Coimbraer Str.
Ellernstr.
Alte Heerstr.
K.-Pilger-Str.
Industriestr.
K.-Wüsteneck-Str.
F.-Geyer-Platz
Ammendorf
Kollenbeyer Weg
Korbetzheimer Str.
Schkopau/Bunawerke
Am Schloß
L.-Uhland-Str.
Hohendorfer Marke
Stadtstadion
Merseburg Zentrum
Merseburg Süd
Herweghstr.
Haeckelstr.
Leunaweg
Kötzschener Weg
Naumburger Str.
Leunastr.
Industriestr.
Am Hauptbf.
Platzplatz
Sachsenplatz
Kälberberg
Daspig
Leuna-Kröllwitz
Kirchhämmerdorf
Kurpark
Platz der Freiheit
Bad Dürrenberg
Döllnitz
Am Sommerbad
Siedlerstr.
V.-d.-Heydt-Str.
H.-Kussek-Str.
Dachsweg
Tiefe Str.
A.-Reinhardt-Str.
Radewell Str.
K.-Meißner-Str.
Overdorf
Am Tagebau
Mühlenstr.
Berliner Str.
Industriestr.
Chemiestr.
Eisenbahnstr.
C.-Ismaier-Str.
G.-Lindner-Str.
Am Steinbruch
Steinbruchweg
Am Heidebad
Friedhof Neustadt
Soltauer Str.
Am Stadion
Mindener Straße
Braunschweiger Bogen

Bedienung

Im Jahr 2005 wurden durch die Straßenbahn etwa 9,046 Mio. Nutzwagen-Kilometer, durch die Busse der HAVAG etwa 5,141 Mio. Nutzwagen-Kilometer und somit in der Summe durch die HAVAG etwa 14,187 Mio. Nutzwagen-Kilometer angeboten. Dieser Wert ist in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen.
Die 12 Straßenbahnlinien verkehren Montag bis Freitag im Grundtakt von 15 Minuten und am Wochenende mit drei Ausnahmen im Grundtakt von 20 Minuten (vgl. Tabelle 3.6).

Linie	Relation	Fahrzeugfolgezeiten in Minuten (Tagesverkehr)			Betriebszeiten ca. (beide Richtungen bedient)		
		Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
1	Frohe Zukunft – Am Steintor – Marktplatz – Böllberg – Südstadt - Beesen	15	20	20	4.30 – 24.00	3.45 – 24.00	3.45– 24.00
2	Soltauer Straße – Marktplatz – Am Steintor – Vogelweide - Beesen	15	20	20	4.00 – 0.45 (zu Sa bis 4.15)	durchgehend	durchgehend bis 1.15
3	Trotha - Zoo - Reileck - Marktplatz - Vogelweide - Südstadt	15	20	20	5.00 - 20.00	8.00 - 19.45	10.00 - 19.45
4	Heide - Rennbahnkreuz - Franckeplatz - Hauptbahnhof	15	-	-	5.30 – 19.15	-	-
5	Heide – Marktplatz – Am Steintor – Ammendorf (- Bad Dürrenberg)	15	20	20	4.45 – 20.00	8.00 – 20.00	10.00 – 20.00
6	Reileck - Am Steintor - Marktplatz - Böllberg - Südstadt	15	-	-	6.15 – 18.15	-	-
7	Kröllwitz - Reileck - Marktplatz - Franckeplatz - Hauptbahnhof - Büschdorf	15	20	20	4.00 – 0.30 (zu Sa bis 4.15)	durchgehend	durchgehend bis 0.30
8	Trotha - Burg Giebichenstein - Volkspark - Marktplatz - Vogelweide - Elsa-Brändström-Straße	15	20	20	5.00 – 21.45 (zu Sa bis 23.00)	6.00 – 22.30	6.00 – 21.45
9	Göttinger Bogen - Rennbahnkreuz - Franckeplatz - Hauptbahnhof	15	20	20	4.00 – 20.15	8.00 – 20.00	10.00 - 20.00
10	Göttinger Bogen - Rennbahnkreuz - Marktplatz - Am Steintor - Berliner Brücke - Hauptbahnhof	15	20	20	5.45 – 20.00	7.45 – 20.00	9.45 – 20.00
11	Göttinger Bogen - Rennbahnkreuz - Marktplatz - Vogelweide - Damaschkestraße	15	-	-	6.00 – 18.30	-	-
12	Trotha - Zoo - Reileck - Am Steintor - Hauptbahnhof - Damaschkestraße	15	20	20	4.00 – 20.15	8.00 – 20.00	10.00 – 20.00
Spät-/Nachtlinien							
94	Heide - Rennbahnkreuz - Marktplatz - Am Steintor - Betriebshof Freiimfelder Straße	20	20	20	19.45 - 0.30 (zu Sa bis 4.00 stdl.)	6.00 - 8.00 u. 19.45 - 24.00	8.00 - 10.00 u. 19.45 - 24.00
			30	30		0.00 - 6.00	0.00 - 8.00

Linie	Relation	Fahrzeugfolgezeiten in Minuten (Tagesverkehr)			Betriebszeiten ca. (beide Richtungen bedient)		
		Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
95	Trotha - Reileck - Am Steintor - Marktplatz - Vogelweide - Ammendorf	20	20	20	19.45 – 0.30	6.00 – 8.15 u. 19.45 – 0.30	8.00 – 10.15 u. 19.45 – 0.30
			30	30		3.45 – 6.00	3.45 – 8.00
		60	60		nur Nacht zu Sa bis 4.15	0.30 – 4.15	
- ... keine Bedienung							

Tabelle 3.6 Fahrzeugfolgezeiten und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr (Fahrplan 2006/2007)

Das Angebot der Straßenbahn wird durch 17 Stadtbuslinien, vier spezielle Schülerlinien (Busse 51, 52, 53, 55), zwei spezielle Nachtlinien und einen Diskobus ergänzt. Die Bedienungshäufigkeit der Stadtbuslinien schwankt jedoch in wesentlich größeren Spannbreiten. Einen 15-Minuten-Takt gibt es Montag-Freitag auf insgesamt 3 Linien (vgl. Tabelle 3.7). In Tagesrandzeiten und am Wochenende kommt zum Teil Rufbus zum Einsatz. Die Anmeldung dafür muss bis 30 Minuten vor dem ausgewiesenen Fahrtbeginn bei einer kostenlosen Telefonnummer erfolgen.

Linie	Relation	Fahrzeugfolgezeiten in Minuten (Tagesverkehr)			Betriebszeiten ca. (beide Richtungen bedient)		
		Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
21	Heide – Dölau – Zentrum Neustadt - Südpark	30/20	40	40	4.45 – 24.00	4.15 – 24.00	4.15 – 23.15
22	Heide-Nord – Kröllwitz - Heide	15	40	40	3.45 – 0.45 (zu Sa bis 3.30)	durchgehend	durchgehend
23	Ammendorf - Siedlerstraße - Beesen - Lübecker Platz - Wörmlitz	30	60	60	4.30 – 19.45, dann Rufbus	9.00 – 23.30 (Rufbus)	10.00 – 23.30 (Rufbus)
24	Südstadt – Beesen – Ammendorf - Döllnitz	30	60	60	4.30 – 21.30	5.45 – 20.45	8.45 - 20.45
25	Seeben – Trotha – Frohe Zukunft – Mötzlich - Tornau	30/60	60/120	60/120	5.00 – 20.00, dann Rufbus	6.30 – 19.45, dann Rufbus	8.30 – 19.30, dann Rufbus
26	S-Bahnhof Halle-Messe – Damaschkestraße - Diesterwegstraße	30	30	30	5.30 – 20.30, dann Rufbus	6.00 – 21.00, dann Rufbus	8.00 – 21.00, dann Rufbus
27	Berliner Brücke - Dautzsch - Reideburg - Büschdorf	15/30	40	40	4.15 – 0.30	5.15 – 0.30	5.45 – 0.30
30	Rannischer Platz - Lutherplatz - Südfriedhof - Türkstraße - Hauptbahnhof	30	40	-	6.00 - 17.00	9.00 – 16.15	-
32	(Betriebshof Freiimfelder Straße -) Büschdorf – Franz-Maye-Straße (- Einkaufspark Bruckdorf)	30	40	40	5.30 – 17.30	7.30 – 19.30 (Rufbus)	8.30 – 20.00 (Rufbus)
34	Heide – Gimritzer Damm – S-Bahnhof Neustadt – Fontanestr.	30	40	40	4.15 – 0.00, zu Sa bis 3.15	durchgehend	durchgehend

Linie	Relation	Fahrzeugfolgezeiten in Minuten (Tagesverkehr)			Betriebszeiten ca. (beide Richtungen bedient)		
		Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
35	Trotha – Brachwitzer Str. (- Franzigmark)	u	-	-	5.30 – 17.45, dann Rufbus	-	-
36	Heide – Gimritzer Damm – S-Bahnhof Zscherbener Str. – Friedhof Neustadt	30	40	40	5.30 – 20.30	8.15 – 19.30	10.00 – 19.30
40	Südpark - S-Bahnhof Zscherbener Straße - Rennbahnring - Rennbahnkreuz	15	20	20	4.00 - 0.30, zu Sa bis 1.15	4.00 - 1.15	4.00 - 1.15
41	Lieskau – S-Bahnhof Nietleben – Schwimmhalle – Am Bruchsee	u	60	60	5.00 – 20.00	7.00 – 18.45	7.00 – 18.45
42	Friedhof Neustadt – Am Bruchsee – Gartenstadt Nietleben	60	60	-	5.45 – 19.45	7.45 – 19.30 (Rufbus)	-
43	Rennbahnkreuz - Hauptbahnhof – Bruckdorf – Kanena - Dieskau	30	30	60 (bei Messe 30)	4.30 – 22.15	4.45 – 22.15	4.45 – 21.30
44	Peißen – Hauptbahnhof	60	60	-	8.00 – 21.00	8.00 – 18.30 (zeitweilig bis 20.30)	-
Spät-/Nachtlinien							
91	Freiimfelder Straße - Marktplatz - S-Bahnhof Neustadt - Göttinger Bogen	u	-	-	0.45 – 3.30	-	-
97	Heide-Nord – Trotha /Rennbahnkreuz – Marktplatz – Südstadt – Genthiner Straße - Ammendorf	u	-	-	0.45 – 4.00	-	-
99	Einkaufspark Bruckdorf – Hauptbahnhof – Rannischer Platz – Einkaufspark Bruckdorf	60 (nur Mi u. Fr)	60	-	22.15 – 4.30	22.15 – 4.30	-
u ... unregelmäßig - ... keine Bedienung							

Tabelle 3.7 Fahrzeugfolgezeiten und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr (Fahrplan 2006/2007)

Eine Übersicht zur Anzahl der auf den einzelnen Ästen des Netzes Montag bis Freitag im Zeitraum 5.00 – 22.00 Uhr stattfindenden Fahrplanfahrten zeigt Abbildung 3.3. Einen Stundenwert (Zeitraum 16.00 – 17.00) zeigt Abbildung 3.4.

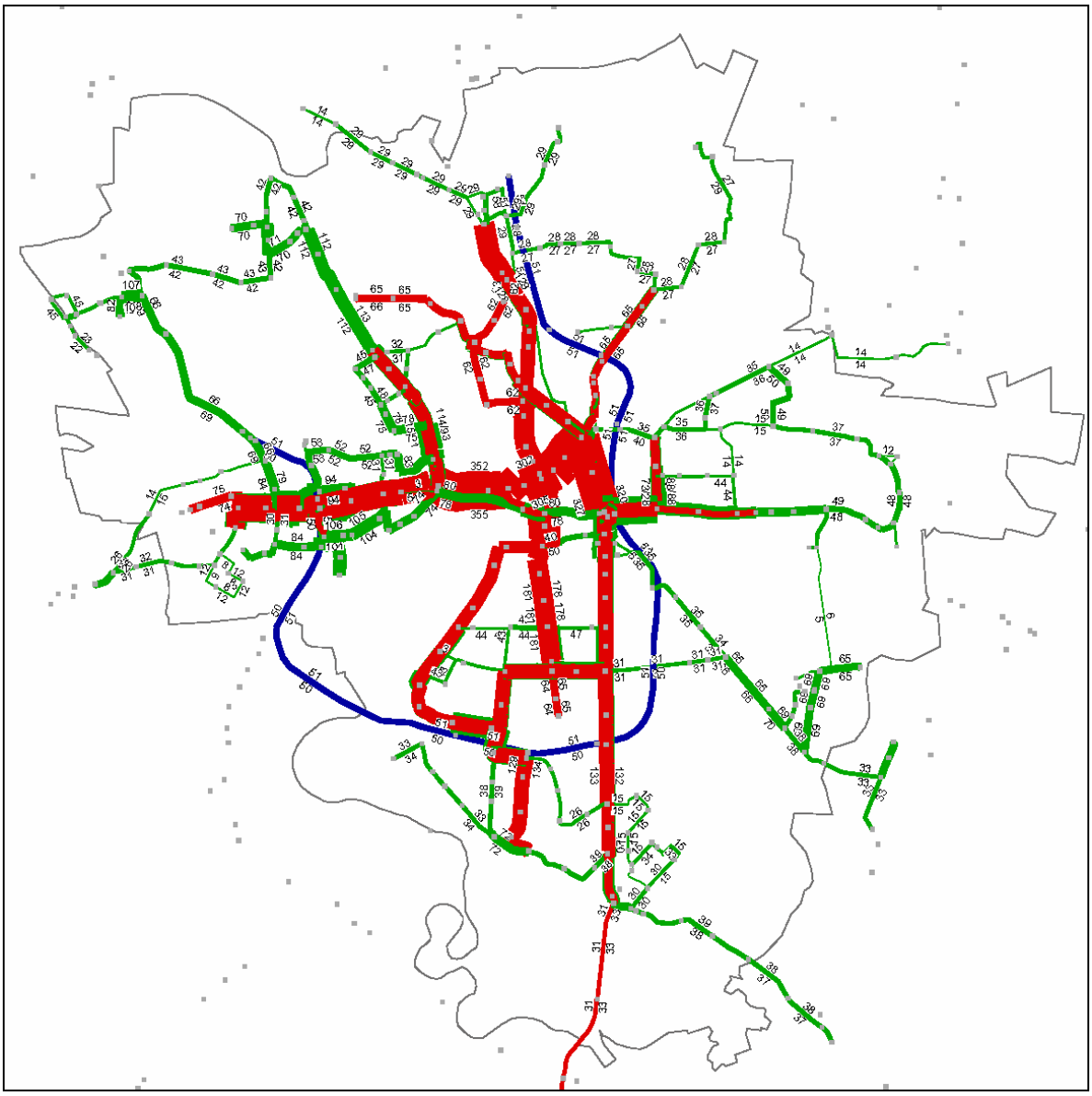


Abbildung 3.3 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag – Freitag von 5.00 – 22.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006)

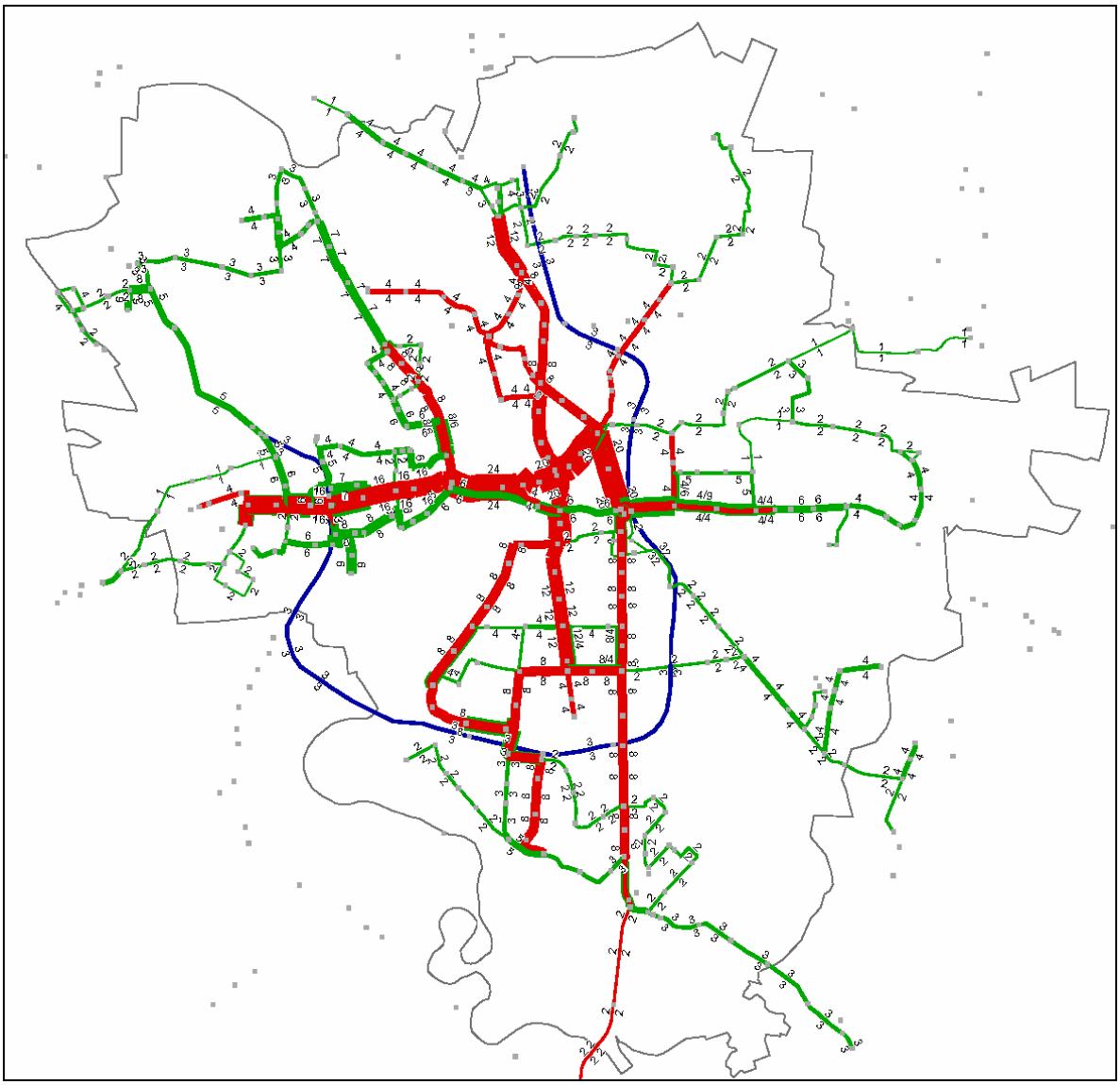


Abbildung 3.4 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag - Freitag von 16.00 – 17.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006)

Im Spätverkehr erfolgt ein durchgehender Einsatz auch der Straßenbahn. Im Nachverkehr am Wochenende wird die Straßenbahn eingesetzt, sonst vorrangig der Bus. Abbildung 3.5 zeigt die Bedienung des Netzes im Spätverkehr, Abbildung 3.6 diejenige des Nachtverkehres.

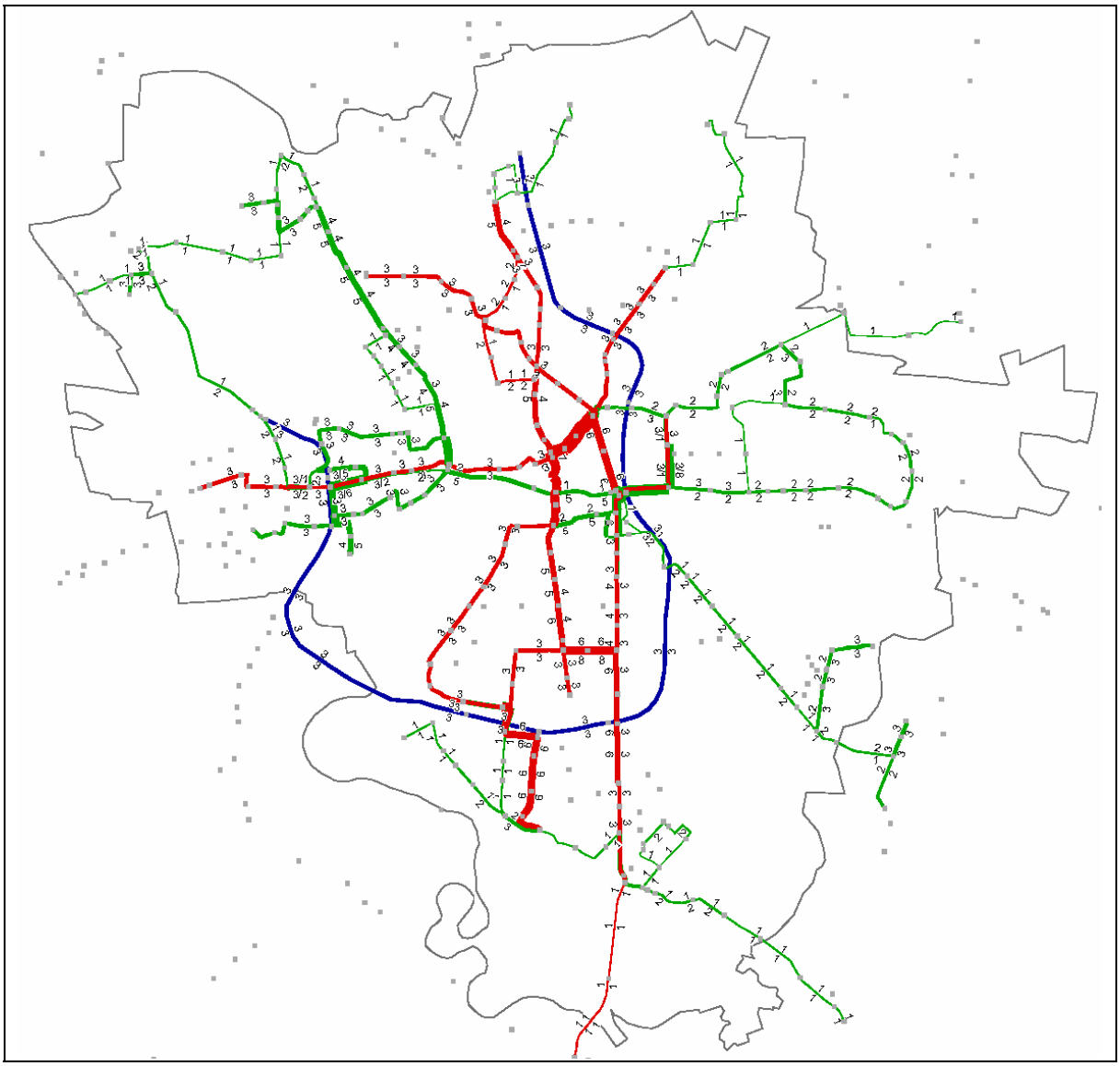


Abbildung 3.5 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag - Freitag von 21.00 – 22.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006)

Wichtige Verknüpfungspunkte des dargestellten Spätnetzes sind der Joliot-Curie-Platz (Sammelanschluss der Linien 1, 2, 7 und 95), am Grünen Feld (Richtungsanschluss Linien 2 und 95), Reileck (Umsteigemöglichkeit Linien 7 und 95) sowie Rennbahnkreuz (Linien 2, 22, 34 und 40).

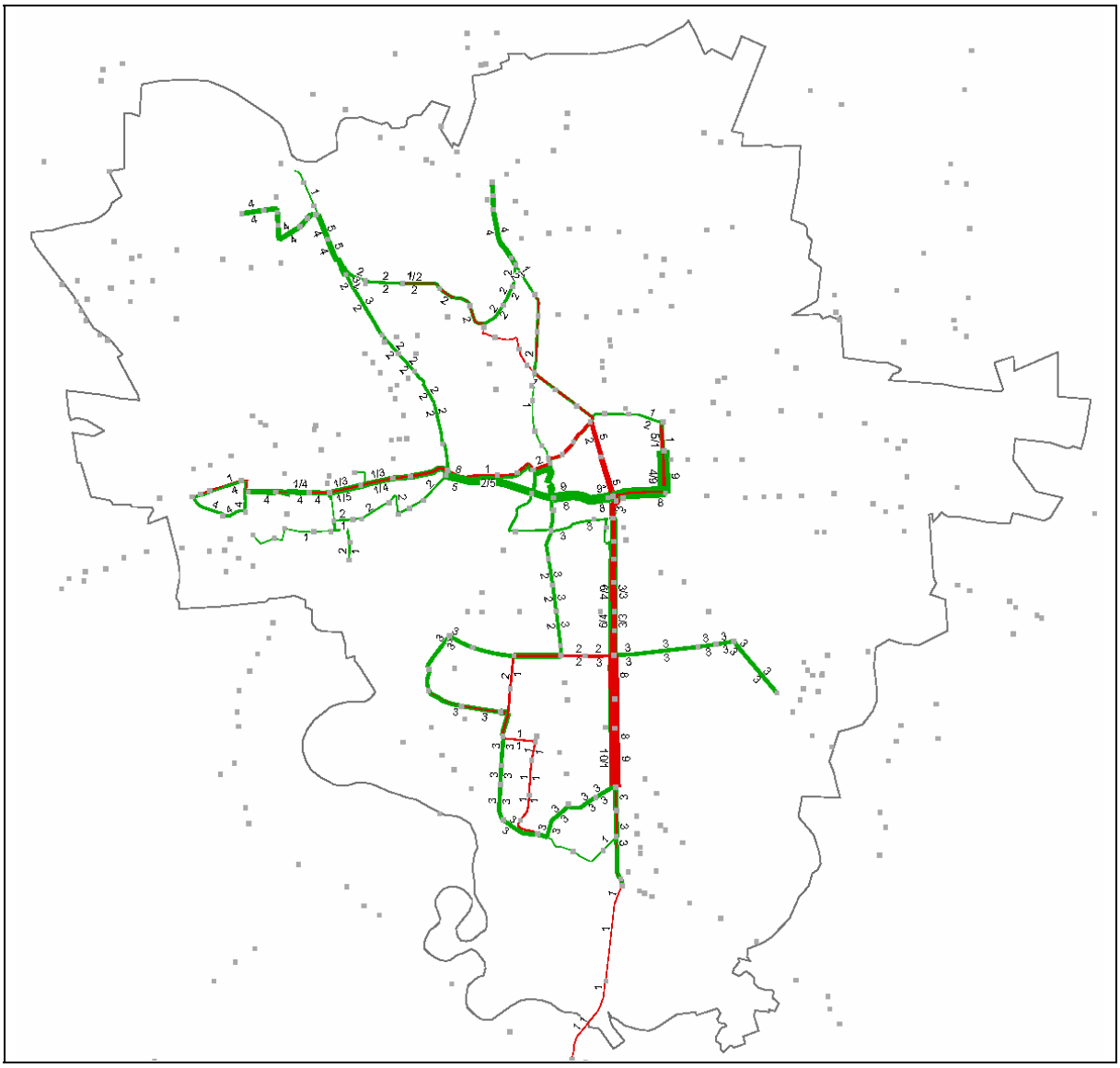


Abbildung 3.6 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag - Freitag von 1.00 – 4.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006)

Die Abbildung verdeutlicht, dass auch zu den Nachtstunden wesentliche Teile der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind (Nachtnetz).

Durch die HAVAG werden zu besonderen Anlässen (z.B. Museumsnacht) zusätzliche Fahrtplanangebote (Sonderfahrplan, Zusatzlinien) gemacht.

Bewertung

Die Stadt Halle (Saale) verfügt über ein dichtes Stadtverkehrsnetz, welches alle wesentlichen Bereiche der Stadt erschließt. Mit Ausnahme von Heide-Nord sind alle dicht besiedelten Stadtbereiche an den schienengebundenen Nahverkehr (Straßenbahn bzw. S-Bahn) angebunden.
Die Bedienung dieses Netzes entspricht in den Tagesgruppen Montag – Freitag und Sonnabend im wesentlichen dem bisher bekannten Bedarf. Der Spät- und Nachtverkehr ist als vergleichsweise attraktiv einzustufen.
Am Sonntag Vormittag setzt wegen der geringen Nachfrage erst etwa 10.00 Uhr die volle Straßenbahnbedienung mit entsprechenden Takten ein, vorher besteht oft nur eine Bedienung mit Linien des Spät- und Nachtverkehrs.

3.2.4 Regionalbusverkehr

Netzstruktur

Auf insgesamt 8 Achsen kommen 10 Regionalbuslinien der OBS in das Stadtzentrum von Halle (Saale), halten auf Stadtgebiet jedoch meist nur an wenigen Haltestellen (vgl. Tabelle 3.8).
Eine weitere Linie der PNVG streift das Stadtgebiet Halle (Saale) im Bereich Ammendorf.

Bedienung

Eine Vertaktung findet auf den Regionalbuslinien nicht statt. Die Fahrten folgen den bekannten Bedürfnissen des Schülerverkehrs bzw. z.T. des Berufsverkehrs (vgl. Tabelle 3.8). Zumeist gibt es eine Konzentration der Fahrplanfahrten in der Frühspitze, danach eine größere Lücke am Vormittag, der etwa stündliche Schülerrückfahrten zwischen zwölf und drei folgen. Häufig werden einzelne Fahrtenangebote zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr gemacht, vereinzelt auch Spätfahrten im Bereich bis 22.00 Uhr angeboten.

Linien-Nr.	Linienführung			Inhaber der Konzession	Anzahl Fahrten am Tag je Richtung (auf Halle bezogen)			
	von	über	nach		Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So
301	Landsberg	Queis	Halle ZOB	OBS	10	8	3	2
302	Landsberg	Reußen	Halle ZOB oder M.-Twain-Str.	OBS	8	3	0	0
304	Zörbig	Landsberg	Halle ZOB	OBS	9	8	4	2
305	Zörbig	Maschwitz	Halle ZOB	OBS	12	9	4	2
306	Niemberg	Halle-Center Peißen-	Halle ZOB	OBS	11	9	1	0
310	Mösthinsdorf	Ostrau	Halle ZOB	OBS	10	9	6	3
311	Schlettau	Lobejün	Halle ZOB	OBS	15	12	3	1
313	Döblitz	Sennewitz	Halle ZOB	OBS	8	7	0	0
314	Könnern	Rothenburg	Halle ZOB	OBS	14	12	5	3
316	Könnern	Rothenburg	Halle ZOB	OBS	4	3	0	0
321	Hettstedt	Gerbstedt	Halle ZOB	OBS	10	8	4	3
322	Hettstedt	Friedeburg	Halle ZOB	OBS	9	9	0	0
323	Höhnstedt	Salzmünde	Halle ZOB	OBS	1	0	0	0

Linien-Nr.	Linienführung			Inhaber der Konzession	Anzahl Fahrten am Tag je Richtung (auf Halle bezogen)			
	von	über	nach		Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So
324	Müllerdorf	Salzmünde	Halle ZOB	OBS	11	10	2	2
325	Schochwitz	Höhnstedt	Halle ZOB	OBS	18	17	5	3
332	Querfurt	Obhausen	Halle ZOB	OBS	20	16	6	4
335	Bad Lauchstädt	Merseburg	Halle ZOB	OBS	18	18	6	6
336	Zaschwitz	Bennstedt	Schwimmhalle Neustadt	OBS	2	0	0	0
342	Lochau	Dieskau	Halle ZOB oder M.-Twain-Str.	OBS	8	5	0	0
343	Gottenz	Dölbau	Halle ZOB oder M.-Twain-Str.	OBS	10	10	3	2
344	Günthersdorf	Halle ZOB	Halle Neustadt M.-Twain-Str.	OBS	10	7	5	0
352	Gröbers	Halle ZOB	Salzmünde	OBS	1	0	0	0
361	Eisleben	Seeburg	Halle ZOB	VGS	4	4	3	3
724	Merseburg	H.-Ammendorf	Schkeuditz	PNVG	15	11	4	2

Tabelle 3.8 Linien und Fahrtenangebot des Regionalbusverkehrs in Halle (Saale) zum Fahrplan 2005/2006

Bewertung

Der Regionalbus spielt für das städtische Verkehrsangebot nur eine geringe Rolle. Das Bedienungsangebot ist wegen der unregelmäßigen Fahrten und der nicht durchgängigen Bedienung oft nur für Schüler und ggf. Berufstätige interessant.

3.3 Verknüpfung

3.3.1 Verknüpfung SPNV – Stadtverkehr/Regionalverkehr

Hauptverknüpfungspunkt ist Halle (Saale) Hauptbahnhof. Im Zuge des Umbaus des Riebeckplatzes wurden Straßenbahnhaltestellen in unmittelbarer Bahnsteignähe errichtet, so dass die Übergangswege deutlich verkürzt werden konnten und nunmehr zwischen 50 und 100 m betragen. Alternativ stehen zu den Treppen auch Aufzüge zur Verfügung. Zwischen Hauptbahnhof und dem danebenliegenden Busbahnhof (Haltestellen Regionalverkehr) beträgt die Entfernung etwa 100 m.

Verknüpfungspunkt	Linien SPNV	Linien Straßenbahn	Linien Bus	max. Fußwegentfernung
Halle (Saale) Hauptbahnhof / ZOB	RE 4, RE 5, RE 9, HEX, RB 20, RB 43, RB 75, RB 80, RB 82, RB 86, RB 118, S 7, S 10	2, 5, 5E, 7, 9, 12	27, 27E, 37, 43, 44, 53, 91, Disco 99, Regionalbusverkehr	ca. 100 m
S-Bahnhof Trotha	S 7, HEX		25	ca. 260
S-Bahnhof Dessauer Brücke	S 7	1		ca. 120 m
S-Bahnhof Steintorbrücke	S 7		27	ca. 100 m

Verknüpfungspunkt	Linien SPNV	Linien Straßen-bahn	Linien Bus	max. Fuß-weg-entfernung
S-Bahnhof Rosengarten	S 7	4, 5, 5E		ca. 100 m
S-Bahnhof Silberhöhe	S 7	1, 2	28	ca. 140 m
Südstadt	S 7	1, 6, 11	24, 28	ca. 170 m
S-Bahnhof Zscherbener Straße	S 7, RB 81		21, 34, 36, 40	ca. 200 m
S-Bahnhof Neustadt	S 7, RB 81	2, 9, 10, 11	21, 34	ca. 200 m
S-Bahnhof Nietleben	S 7		21, 41	ca. 80
Ammendorf	RE 21, RB 82	4, 5E	24, 28	ca. 200
S-Bahnhof Halle Messe	S 10		26	ca. 100

Tabelle 3.9 Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Stadtverkehr/Regionalverkehr (Fahrplan 2005/06)

Bewertung

Die Stadt Halle (Saale) verfügt, bedingt durch die S-Bahn, über eine relativ hohe Zahl von Verknüpfungspunkten zwischen dem SPNV und dem Stadtverkehr sowie dem Regionalverkehr. Damit bestehen gute Grundvorrausetzungen für ein arbeitsteiliges ÖPNV-System. In Bezug auf die Fußwegentfernungen und die Barrierefreiheit bestehen z.T. noch Mängel.

3.3.2 Verknüpfung Regionalverkehr - Stadtverkehr

Neben dem bereits erwähntem Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof/ZOB hält der Regionalbus nur an ausgewählten weiteren Haltestellen und bietet dort die Verknüpfung mit dem Stadtverkehr der HAVAG.

Bewertung

Die Verknüpfung entspricht weitgehend den Anforderungen, bestehende Mängel sind mit denen des Stadtverkehrs identisch.

3.3.3 Verknüpfung Stadtverkehr - Stadtverkehr

Die starke Vernetzung der Stadtverkehrslinien führt zu einer Vielzahl möglicher Umsteige- und Verknüpfungspunkte. Die wichtigsten sind, soweit nicht gleichzeitig Verknüpfungspunkt mit dem SPNV, in Tabelle 3.10 dargestellt.

Verknüpfungspunkt	Linien Straßenbahn	Linien Bus	Bemerkung
Marktplatz	1, 2, 4, 5, 5E, (7), 8, 9, 10, 11		seit 2005 Bahnsteige
Trotha	8, 10, 12	25, 35	Bahnsteige
Reileck	4, 7, 10, 12		Bahnsteige
Burg Giebichenstein	7, 8		Einstieg von Fahrbahn
Am Steintor	1, 2, 4, 5, 5E, 7, 9, 12	27	Einstieg von Fahrbahn
Frohe Zukunft	1	25	kein Halt am gleichen Bahnsteig
Freiimfelder Straße	7, 9	27, 27E, 37, 44	Einstieg von Fahrbahn
Büschdorf	9	27, 27E, 32	
Damaschkestraße	2, 4, 5, 5E	26	Bahnsteige
Betriebshof Rosengarten	4, 5, 5E	28	Bahnsteige
K.-Wüsteneck-Str.	4, 5, 5E	24	Einstieg von Fahrbahn
Ammendorf	5E	24, 29	ungünstige Querungsverhältnisse

Verknüpfungspunkt	Linien Straßenbahn	Linien Bus	Bemerkung
Vogelweide	2, 4, 8, 11	26	Bahnsteige
R.-Koch-Straße	4, 8, 11	26	Einstieg von Fahrbahn
Rannischer Platz	1, 4, 6, 8, 11	27	Einstieg von Fahrbahn, kein Wetterschutz
Franckeplatz	1, 4, 6, 8, 11		Bahnsteige
Veszpremer Straße	1, 2, 11	24, 28	Bahnsteige (Bus am Tram-Bahnsteig)
Beesen	1, 2	23, 24	Bahnsteige
Rennbahnkreuz	2, 5, 5E, 6, 9, 10, 11	37, 40, 43	Bahnsteige
An der Feuerwache	2, 9, 10, 11	36	Bahnsteige
Zentrum Neustadt	2, 9, 10, 11	21, 34	Bahnsteige (Bus am Tram-Bahnsteig)
Schwimmhalle	2, 9, 10, 11	21, 41, 42	Bahnsteige (Bus am Tram-Bahnsteig)
Göttinger Bogen	9, 10, 11	36	Bahnsteige
Gimritzer Damm	5, 5E, 6	34, 36	Bahnsteige (Bus am Tram-Bahnsteig)
Weinbergweg	5, 5E, 6	36	
Heide	5, 5E, 6	21, 22, 34, 36	z.T. lange Übergangswege
Kröllwitz	7	21, 22	Bahnsteige

Tabelle 3.10 Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs Halle (Saale) im Tagesverkehr (Fahrplan 2005/06)

Bewertung

Die Vielzahl der Verknüpfungspunkte hat für die Funktionsfähigkeit des Stadtverkehrssystems im Falle von Umleitungen u.ä. positiven Einfluss. Ein erheblicher Teil der Verknüpfungspunkte konnte in der Vergangenheit rekonstruiert werden und wird den heutigen Anforderungen gerecht. Handlungsbedarf besteht insbesondere am Rannischen Platz und am Steintor.

3.3.4 Intermodale Verknüpfung

Möglichkeiten, den Pkw (Park+Ride) oder das Fahrrad (Bike+Ride) an Zugangsstellen des öffentlichen Personenverkehrs abzustellen, existieren wie in Tabelle 3.11 angegeben.

Zugangsstelle	Abstellplätze Pkw	Plätze Bike+Ride (Zubringer Fahrrad)
An der Eselsmühle	keine	10 Bügel ohne Dach
An der Feuerwache	keine	10 Bügel ohne Dach
Endstelle Kröllwitz	85 (P+R)	65 Plätze, überdacht
Endstelle Trotha	80 (P+R)	16 Bügel ohne Dach
Göttinger Bogen	20 (P+R)	
Rennbahnkreuz (Halle-Saale-Schleife)	20 (P+R)	10 Plätze, überdacht
Hallmarkt	keine	4 Bügel ohne Dach
Hubertusplatz (Endstelle Heide)	20 (P+R)	7 Bügel ohne Dach
Marktplatz	keine	mehrere Bügel in Umgebung
Schwimmhalle	keine	ca. 20 Bügel in Umgebung
Zentrum Neustadt	keine	
Hauptbahnhof	72 Stellplätze in kostenpflichtigem Parkplatz (max. 4 EUR/Tag)	9 Bügel an Ausgang E.-Kamieth-Straße, 60 Bügel am Bahnhofsplatz, keine Überdachungen; 29 Bügel in Straßenbahn-Unterführung
S-Bahnhof Dessauer Brücke	keine	8 Plätze, überdacht

Zugangsstelle	Abstellplätze Pkw	Plätze Bike+Ride (Zubringer Fahrrad)
S-Bahnhof Halle Messe	150 (P+R)	22 Plätze, überdacht
S-Bahnhof Neustadt	keine	9 Bügel ohne Dach, weitere ca. 40 Bügel in Umgebung
S-Bahnhof Nietleben	5	
S-Bahnhof Rosengarten	10	
S-Bahnhof Silberhöhe	40	9 Plätze, überdacht
S-Bahnhof Südstadt	keine	2*9 Plätze, überdacht
S-Bahnhof Steintorbrücke	keine	
S-Bahnhof Halle-Trotha	25	16 Plätze, überdacht
S-Bahnhof Wohnstadt Nord	keine	2*8 Plätze, überdacht
S-Bahnhof Zoo	keine	
S-Bahnhof Zscherbener Straße	50	8 + 16 Plätze, überdacht

Tabelle 3.11 Standorte von Park+Ride und Bike+Ride in Halle (Saale)

Im HAVAG-Liniennetzplan sind P+R-Plätze und B+R-Plätze mit ausgewiesen. Der Fahrplan enthält eine Liste mit P+R-Standorten an Bahnhöfen. Auf der Website der HAVAG werden sowohl P+R- als auch B+R-Standorte mit Angabe der jeweiligen HAVAG-Haltestelle gelistet. Die Angaben der drei benannten Informationsquellen sind nicht deckungsgleich, so dass potentiellen Kunden die Orientierung erschwert wird.
Fahrräder können in Halle, dem Saalkreis und dem Landkreis Merseburg-Querfurt in allen Nahverkehrsmitteln, sofern der Platz es zulässt, kostenlos mitgenommen werden.

Bewertung

In Bezug auf die intermodale Verknüpfung existiert ein z.T. attraktiv gestaltetes Grundangebot, welches aber nur wenig bekannt ist. Nur ein Teil der vorhandenen B+R-Anlagen wird sowohl der Anforderung nach Überdachung als auch nach sicherem Anschließen des Fahrradrahmens gerecht.

Die Mitnahmemöglichkeiten für das Fahrrad sind sehr gut, führen durch die starke Nutzung teilweise jedoch zu Konflikten mit Fahrgästen, die einen Kinderwagen oder Rollstuhl mitführen.

3.4 Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage

3.4.1 Übersicht

Die Stadt Halle (Saale) beteiligt sich regelmäßig an den Verkehrserhebungen des „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ /3/, so dass die Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung gut nachvollzogen werden kann. Der Modal Split hat sich wie folgt entwickelt:

Verkehrsmittel	SrV 1991	SrV 1994	SrV 1998	SrV 2003
zu Fuß	37 %	31 %	29,4 %	27,6 %
Fahrrad	6 %	10 %	9,3 %	9,2 %
Kfz (Fahrer und Mitfahrer)	34 %	36 %	37,2 %	44,5 %
ÖPNV	23 %	23 %	23,8 %	17,5 %
darunter Bus			*6,1 %*	*2,5 %*
darunter Straßenbahn			*15,1 %*	*13,0 %*
darunter Eisenbahn			*2,6 %*	*2,0 %*
sonstige	-	-	0,3 %	1,2 %
Summe Halle (Saale)	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabelle 3.12 Entwicklung des Modal Split der Einwohner der Stadt Halle (Saale) (Gesamtverkehr mittlerer Werktag ohne Fußwege < 5 Minuten)

Im Jahr 2003 wurde bei 17,5 % aller Wege der ÖPNV zur Ortsveränderung genutzt. Der ÖPNV hat seinen Marktanteil seit 1991 demnach bis 1998 etwa gehalten. Der deutliche Rückgang des Messwertes im Jahr 2003 ist zumindest teilweise auf die baubedingte Sperrung der Nord-Süd-Hauptachse am Franckeplatz im Befragungszeitraum zurückzuführen[7]. Den Hauptteil der Leistung realisiert die Straßenbahn, gefolgt vom Bus.

3.4.2 Nachfrage SPNV

Hinsichtlich der Nachfrage im SPNV werden die Angaben des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt wiedergegeben:

Bahnhof / Haltepunkt	Nachfrageniveau
Halle (Saale) Hauptbahnhof	> 10.000
Halle Rosengarten	1.000 – 2.000
Halle Silberhöhe	2.000 – 4.000
Halle-Neustadt	1.000 – 2.000
Halle-Nietleben	250 - 500
Halle Messe	k.A.

Tabelle 3.13 Nachfrageniveau wichtiger SPNV-Zugangsstellen in Halle (Saale) (Quelle: ÖPNV-Landesplan /1/)

3.4.3 Nachfrage Stadtverkehr

Durch die HAVAG wurden im Jahr 2005 in den Straßenbahnen etwa 44,5 Mio. Personen befördert, in den Bussen waren es etwa 16,1 Mio. Personen. Die Beförderungsleistung lag bei der Straßenbahn bei 282,8 Mio. Personenkilometern, bei den Bussen bei 102,6 Mio. Personenkilometern, so dass sich ein unternehmensbezogener Gesamtwert von 385,4 Mio. Personenkilometern ergibt.
Die letzten verfügbaren Verkehrserhebungen, die auch Befragungen enthielten und damit die Darstellung von Quelle-Ziel-Verflechtungen ermöglichen, stammen aus der MDV-Erhebung im Jahr 2000. Die Ergebnisse sind in Abbildung 3.7 dargestellt.

[7] So ist bei den Zählwerten der HAVAG der Folgejahre kein derartiger Fahrgastrückgang nachweisbar.

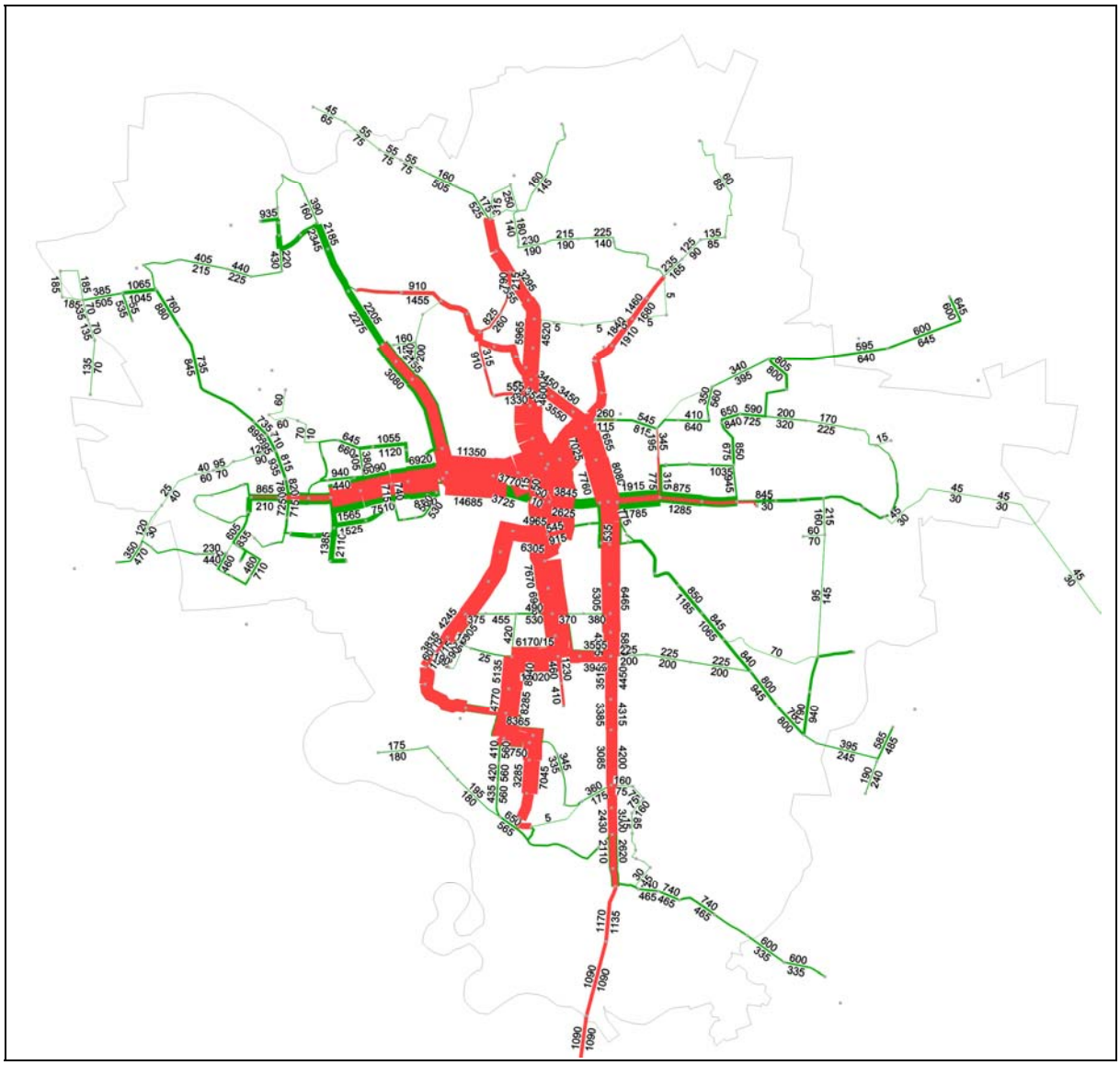


Abbildung 3.7 **Durch die HAVAG in der Tagesgruppe Montag-Freitag realisierte Verkehrsnachfrage 2000 (Tram, Stadtbus, Datenquelle Verkehrserhebung MDV, Umlegung auf Fahrplanangebot 2001/2002)**

3.5 Tarif, Information und Service

3.5.1 Bestehende Tarife

MDV-Tarif

Zum 01.08.2001 trat im Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) der Verbundtarif in Kraft. Er gilt seit der Verbunderweiterung in den Jahren 2004 und 2005 in den kreisfreien Städten Leipzig und Halle (Saale) sowie in den Landkreisen Delitzsch, Torgau-Oschatz, Döbeln, Leipziger Land, Muldentalkreis, Merseburg-Querfurt, Weißenfels, Burgenlandkreis, Saalkreis und Altenburger Land.
Der MDV-Tarif ist ein Flächentarif mit insgesamt 61 Zonen. Die Stadt Halle (Saale) bildet 1 Zone. Der MDV-Tarif gilt in den Stadtverkehren, Regionalbusverkehren und im SPNV und umfasst die Angebote von insgesamt 28 Verkehrsunternehmen.
Die Preisstufen richten sich nach der Anzahl der befahrenen Zonen, Preisstufe 7 gilt im Gesamtnetz. Die Preise der Preisstufe 1 unterscheiden sich in den Zonen Halle, Leipzig und dem übrigen Verbundraum.

Fahrkarte	Preis	Fahrkarte	Preis
Einzelfahrkarte	1,60 / 1,40* EUR	Wochenkarte	13,60 EUR
4-Fahrten-Karte	5,60 EUR	Monatskarte	40,50 EUR
Einzelfahrkarte Kurzstrecke	1,10 / 1,00* EUR	9-Uhr-Monatskarte	32,50 EUR
4-Fahrten-Karte Kurzstrecke	4,40 EUR	Jahreskarte	393,00 EUR
Einzelfahrkarte Kind	1,10 / 1,00* EUR	Wochenkarte Azubi	10,90 EUR
4-Fahrten-Karte Kind	4,40 EUR	Monatskarte Azubi	32,50 EUR
Tageskarte	4,40 / 4,00* EUR	Abo-Monatskarte	33,75 EUR
Tageskarte Kind	2,90 / 2,60* EUR	9-Uhr-Abo-Monatskarte	27,09 EUR
Tageskarte Gruppe (5 Pers.)	10,50 /9,50* EUR	Abo-Monatskarte Azubi	27,09 EUR
	* am Automaten im Fahrzeug		

Tabelle 3.14 Fahrkartenarten und Preise für die Preisstufe 1 Stadt Halle im MDV-Tarif (Tarifstand 01.08.2006)

Wochen- und Monatskarten (normal) sind übertragbar, jedoch ist mit ihnen keine Mitnahmeregelung verbunden. Abo-Monatskarten (normal) und Jahreskarten berechtigen Montag – Freitag von 19.00 bis 4.00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen ganztägig zur Mitnahme eines Erwachsenen und bis zu 3 Kindern von 6 bis 13 Jahren. Anstelle einer Person kann auch ein Hund mitgenommen werden.
Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr werden kostenlos befördert (maximal 4 je Begleitperson). Ebenso ist das jeweils 1. größere Gepäckstück (Skier, Schlitten, Kinderwagen ..) kostenlos. Für weitere Gepäckstücke und Hunde ist der Kindertarif zu bezahlen.
Ein spezielles Angebot für Schüler sind SchülerZeitKarten. Sie gibt es über den Schulträger für die Tarifzone Halle, aber auch für mehrere Tarifzonen.
Studenten der Martin-Luther-Universität Halle erwerben mit der Einschreibgebühr automatisch das Semesterticket „Freizeit“, welches am Abend und nachts sowie am Wochenende ganztags in der Tarifzone Halle gilt. Durch eine Zusatzgebühr kann das Semesterticket „Plus“ erworben werden, welches ganztägig in der Tarifzone Halle gilt. Es kann durch eine weitere Zusatzgebühr auf benachbarte Tarifzonen ausgedehnt werden.

Tarif SPNV

Im SPNV gilt innerhalb des Verbundraumes der MDV-Tarif. Bei Fahrten, die den Verbundraum verlassen, gilt der Haustarif der DB AG. Dieser ist ein sowohl im Einzelkarten- als auch im Zeitkartenbereich ein Relationstarif.
Weitere Tarifangebote des SPNV sind das in den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gültige Sachsen-Anhalt-Ticket und das Hopperticket. Fernverkehrsfahrscheine

von BahnCard-Inhabern mit Ziel Halle gelten in der Tarifzone Halle für eine Anschlussfahrt (City-Ticket).
Fahrräder werden im SPNV in Sachsen-Anhalt und im SPNV des Zweckverbandes Nahverkehrsraum Leipzig kostenlos befördert.

Bewertung Tarife

Mit der Einführung des MDV-Tarifs zum 01.08.2001 und seiner Ausweitung in den Folgejahren sind sehr wichtige Schritte der Tarifintegration in einem relativ großen Raum gelungen. Fahrgästen ist es damit möglich, für ihren konkreten Fahrtwunsch im Verbundraum ohne Preisbarrieren diejenigen Verkehrsmittel zu wählen, welche für sie den größten Vorteil bieten.
Einige Punkte des MDV-Tarifs sind noch verbesserungswürdig. Dabei handelt es sich insbesondere um die fehlende gleitende Gültigkeit von Wochen- und Monatskarten, mit welcher die Verwendbarkeit für den Fahrgast unnötig eingeschränkt wird.

3.5.2 Liniennetz- und Fahrplaninformation

Gedruckte Fahrplaninformationen

Durch den MDV wird jährlich ein Fahrplanheft für die Stadt Halle (Saale) herausgegeben, welches auch die Fahrplanangebote des SPNV ab Halle enthält. Es entspricht in der Gestaltung den anderen Fahrplanheften des MDV, enthält sowohl die Angebote der Stadtverkehre als auch diejenigen der Regionalbusverkehre und des SPNV und verwendet die inzwischen im ÖPNV übliche Symbolik zur Produktunterscheidung. Die Fahrplantabellen sind durch farbige Unterlegung nach den Tagesgruppen Montag – Freitag, Sonnabend sowie Sonntag/Feiertag gegliedert.
Neben den Fahrplantabellen enthält das Heft

- eine Übersicht der Verkehrsbetriebe mit Kontaktinformationen,
- Hinweise zum Fahrkartenverkauf (Verkaufseinrichtungen und Standorte der Automaten),
- Übersichtsgrundrisse der wichtigsten Haltestellen und Verknüpfungspunkte,
- eine Auflistung der Park+Ride-Möglichkeiten (nur SPNV) und der Übergänge zum Zug,
- Auszüge aus den Beförderungsbedingungen,
- ein Linienverzeichnis und
- als Beilage einen Liniennetzplan der HAVAG sowie eine Tarifzonenübersicht für das gesamte Verbundgebiet des MDV.

Zusätzlich werden durch die HAVAG Flyer zum Nachtliniennetz sowie zu einzelnen Linien mit deren Fahrplänen angeboten.

Information in den Fahrzeugen

Die Außeninformation erfolgt bei den neu beschafften Bussen der HAVAG über Matrixanzeige, bei den Straßenbahnen über eine Zielfilmanzeige. Die größeren Niederflurfahrzeuge (MGT6D) werden schrittweise auf Matrixanzeige umgestellt.
In den Straßenbahnen der HAVAG erfolgt die Kundeninformation mittels eines Streckenplanes, welcher das Straßenbahnnetz und optisch markiert den Linienweg der aktuellen Linie zeigt. Zudem wird optisch die nächstfolgende Haltestelle angezeigt.
In den Bussen der HAVAG erfolgt die Kundeninformation über den Liniennetzplan des Busnetzes sowie die Haltestellenanzeige, vereinzelt zusätzlich über Haltestellenansagen. Die Busse sind überwiegend mit optischen Haltestellenanzeigen ausgestattet und teilweise mit akustischen Ansagen. Bis Ende 2006 sollen alle Busse sowohl optische als auch akustische Einrichtungen besitzen.
In der S-Bahn wird die nächstfolgende Haltestelle akustisch bekannt gegeben.

Information an den Haltestellen

Die Haltestellenausstattung der HAVAG-Haltestellen erfolgt nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen. In die Haltestellenstele sind das Haltestellenzeichen, der Haltestellenname, die Liniennummern und –ziele, der Unternehmensnahme und z.T. Einrichtungen für die akustische Fahrgastinformation integriert. Der farbig gegliederte Aushangfahrplan ist entweder an der Haltestellenstele oder an der Wand des transparenten Wetterschutzhäuschens untergebracht. Sofern ein Wetterschutz vorhanden ist, sind die Sitze an dessen Wand, zumeist nicht unterhalb des Fahrplanes, untergebracht.

Telefonische Fahrplanauskunft

Im Fahrplanheft sind zu allen beteiligten Verkehrsunternehmen sowie zur MDV-Geschäftsstelle Telefonnummern angegeben, jedoch erfolgt kein ausdrücklicher Hinweis auf die Existenz einer telefonischen Fahrplanauskunft. Die HAVAG gibt in ihren Publikationen eine Auskunftsnummer (0345 / 581 56 66) an. Das Service-Telefon der NASA GmbH beantwortet Fahrplananfragen.

Elektronische Fahrplanauskunft

Durch die HAVAG werden auf ihrer umfangreichen Website (u.a. Liniennetzpläne, Tarifauskünfte, aktuelle Fahrplanänderungen) www.havag.com die Seiten des Fahrplanheftes statisch im PDF-Format verfügbar gemacht. Die Online-Fahrplanauskunft des MDV ist direkt über die Hauptseite der HAVAG erreichbar. Wer dauerhaft aktuelle Informationen benötigt, kann den E-Mail-Newsletter der HAVAG kostenlos abonnieren und erhält damit prägnante Informationen zu Fahrplanänderungen, Umleitungen, Baustellen u.ä. (seit 02/2006 außer Betrieb)
Der MDV bietet auf seinen Webseiten eine Online-Fahrplanauskunft mit den aktuellen Soll-Daten an. Sie umfasst auch Tarifinformationen zu den gewählten Verbindungen. Zudem sind die Fahrplantabellen der im Verbund verkehrenden Zug-, Bus- und Straßenbahnlinien abrufbar.

Bewertung

Die im Fahrplanheft des MDV zur Verfügung gestellten Informationen sind umfangreich und vielseitig. Wünschenswert wäre die Integration von Informationen über B+R-Standorte und P+R-Standorte mit Übergang zum Stadtverkehr inklusive der Angabe der zugehörigen Haltestelle im Fahrplanheft. Die Tarifinformationen sind sehr knapp gehalten.
Eine Verbesserung der optischen Fahrgastinformationen in den S-Bahn-Fahrzeugen ist wünschenswert. Zudem sollten die Liniennetzpläne in allen Fahrzeugen leicht verfügbar sein.
Die Ausstattungsgrundsätze der modernisierten Haltestellen entsprechen den Anforderungen.
Die vorhanden Möglichkeiten der elektronischen Fahrplanauskunft entsprechen den Anforderungen.

3.5.3 Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

Tarifinformation

Hinsichtlich des MDV-Tarifs stehen Informationsmaterialien für den gesamten Verbundraum zur Verfügung. Die notwendigen Tarifinformationen sind in einer separaten Tariffibel und darüber hinaus im Internet zu finden. An den stationären Fahrkartenautomaten sind

die wichtigsten Tarifinformationen angebracht, bei modernen Automaten erfolgt eine Nutzerführung über Bildschirm.

Fahrscheinerwerb

Die HAVAG betreibt insgesamt 3 eigene Verkaufsstellen im Stadtgebiet (HAVAG-Service-Center am Marktplatz, beim S-Bahnhof Halle-Neustadt und am Hauptbahnhof). Die Öffnungszeiten liegen Montag – Freitag zwischen 8.00 und 19.00 Uhr, Sonnabend 9.00 – 14.00 Uhr (am Hauptbahnhof sonnabends bis 10.00 - 16.00 Uhr, ebenso an Sonn- und Feiertagen).
Dieses Vertriebsnetz der HAVAG wird ergänzt durch insgesamt 51 HAVAG-Fahrkartenautomaten im gesamten Stadtgebiet, die mit Benutzerführung über den Bildschirm in der Lage sind, Fahrkarten für das gesamte MDV-Gebiet zu verkaufen (Bargeld und Geldkarte).
Zudem sind alle Straßenbahnfahrzeuge und HAVAG-Stadtbusse (nicht jedoch die Rufbusse) mit mobilen Fahrausweisautomaten ausgestattet. Diese verkaufen nur einen Teil des Sortimentes und nur gegen Geldkarte. Fahrscheine der Tarifzone Halle sind an diesen Automaten um ca. 10 % preiswerter. Die HAVAG bietet eine kontoungebundene Geldkarte mit Prepaid-Funktion an, so dass auch Kunden ohne entsprechendes Konto erreicht werden.
In insgesamt 63 Geschäften, die meist in der Nähe einer Haltestelle liegen, ist in der Stadt Halle ein eingeschränktes Tarifsortiment erhältlich. Diese Agenturen sind im Fahrplan und auf der Website der HAVAG aufgelistet.
Durch die DB AG wird die Fahrkartenausgabe im Reisezentrum des Hauptbahnhofes (Mo – Fr 5.30 – 21.00 Uhr, Sa 5.30 – 20.00 Uhr, So 7.30 – 21.00 Uhr) betrieben. DB-Fahrkartenautomaten an 14 Standorten ergänzen das Vertriebssystem an den S-Bahn-Stationen, so dass alle S-Bahnstationen ein derartiges Angebot aufweisen.
Fahrausweise sind zudem bei den Fahrern des Regionalbusverkehrs erhältlich.

Bewertung

Das Angebot an Tarifinformationen ist ausreichend informativ und für den Fahrgast gut zugänglich. Es muss in der praktischen Umsetzung darauf geachtet werden, dass die Tarifaushänge in den Fahrzeugen zugänglich und lesbar sind.
Auch das Vertriebsnetz entspricht den Anforderungen. Die durch den MDV-Tarif gegebene Möglichkeit, auf Vorrat zu kaufen (z.B. Mehrfahrtenkarten) kompensiert die nicht flächendeckende Ausrüstung der Haltestellen mit Verkaufsautomaten. Eine verstärkte Nutzung des Internets und des Mobiltelefons als Vertriebskanal ist wünschenswert.

3.5.4 Beratung und Service

In den modern und freundlich gestalteten HAVAG-Service-Centern am Marktplatz, in der Nähe des S-Bahnhofes Halle-Neustadt und am Hauptbahnhof werden Kunden persönlich zum ÖPNV und allgemeinen Fragen der Mobilität beraten. Das Personal ist geschult und aufgeschlossen.
An alle Haushalte der Stadt wird regelmäßig das Info-Magazin „Halle mobil“ der HAVAG (Auflage 132.500) versandt. Weiterhin werden ständig Informationsmaterialen zu aktuellen Fragestellungen erstellt und verbreitet, z.T. unter Einsatz des Info-Busses.
Einmal jährlich veranstaltet die HAVAG den HAVAG-City-Tag mit Events und Informationen zum ÖPNV.
Im Projekt „Fit im Nahverkehr – Mobilitätserziehung an Schulen“ hat die HAVAG Lernmaterialien für die Klassenstufen 1 und 2 sowie 3 und 4 erstellt, welche die Schüler zu einem ganzheitlichen und selbständigen Mobilitätsverhalten befähigen soll.

Ein wichtiges Aktivitätenfeld der HAVAG ist das individualisierte Marketing, bei denen potenzielle Kunden aktiv angesprochen und entsprechend ihrer individuellen Informationsbedürfnisse beraten werden.
Weitere Service-Angebote seitens der HAVAG betreffen den Taxi-Ruf und das Halten der Busse auf Zuruf, jeweils in den verkehrsschwachen Zeiten.

Bewertung
Durch die HAVAG werden über die unmittelbaren Beförderungsaufgaben hinaus wichtige Service- und Beratungsangebote in guter Qualität gemacht, welche der Kundenbindung und dem Image des ÖPNV dienen.

3.6 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.6.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

SPNV
Die wesentlichsten Zustandsmängel der insgesamt 14 Zugangsstellen zum SPNV auf dem Stadtgebiet von Halle (Saale) benennt Tabelle 3.15.

Zugangsstelle SPNV	**Gesamtzustand**	**Mängel** (Stand I/2006, z.Zt. laufende Sanierungsmaßnahmen)
Halle-Trotha	saniert	▪ z.T. leichte Verwahrlosung ▪ fehlende Wegweisung von Bushaltestelle
Halle Wohnstadt Nord	teilsaniert	
Halle Zoo	sanierungsbedürftig	▪ Plattenbeläge der Gehflächen nicht ganz eben
Halle Dessauer Brücke	saniert	
Halle Steintorbrücke	saniert	▪ fehlende Wegweisung von Straßenbahn
Halle (Saale) Hauptbahnhof	saniert	
Halle Rosengarten	unsaniert	▪ fehlender behindertengerechter Bahnsteigzugang ▪ Bahnsteige grob instand gesetzt, jedoch keine taktile Führung
Halle-Silberhöhe	teilsaniert	▪ fehlende Wegweisung ▪ Vandalismuserscheinungen
Halle Südstadt	teilsaniert	▪ keine durchgehende Wegweisung ▪ Vandalismuserscheinungen
Halle Zscherbener Straße	saniert	▪ Wege für Rollstuhlfahrer relativ weit
Halle-Neustadt	unsaniert	▪ keine behindertengerechten Bahnsteigzugänge ▪ fehlende Wegweisung ▪ Umwege ▪ allgemeine Verwahrlosung
Halle-Nietleben	unsaniert	▪ fehlender behindertengerechter Bahnsteigzugang
Halle Messe	neu	
Halle-Ammendorf	unsaniert	(z.Zt. Sanierung)

Tabelle 3.15 Zustand der SPNV-Zugangsstellen in Halle (Saale)

Stadtverkehr
Im Stadtgebiet gibt es insgesamt 717 Haltestellen (Stand 01.08.2006, Richtungsbezug). Davon sind 323 Niederflurhaltestellen, was einem Anteil von 45 % entspricht. Von 181 Straßenbahnhaltestellen sind 129 niederflurgerecht ausgebaut (71 %), von 452 Bushalte-

stellen 157 (35 %). 84 Haltestellen werden gemeinsam durch Bus und Straßenbahn genutzt, 37 davon sind niederflurgerecht (44 %).
Trotz der in den letzen Jahren erreichten Verbesserungen bestehen noch immer deutliche Mängel. Wichtige Punkte sind dabei

- die Notwendigkeit des behindertengerechten Ausbaues,
- die Realisierung von zweiten Haltestellenzugängen zur Fußwegeverkürzung,
- die Einrichtung von Querungshilfen zur Verbesserung der Sicherheit und
- die Verbesserung der Haltestellenausstattung.

Regionalverkehr

Die Regionalbuslinien nutzen, soweit sie auf dem Stadtgebiet von Halle (Saale) halten, in der Regel die Haltestellen der Stadtbuslinien.

Bewertung

In Bezug auf die Zugangsstellen des SPNV besteht erheblicher Handlungsbedarf[8] sowohl für das Funktionieren als auch in Bezug auf die Attraktivität und damit die Wirkung auf potenzielle Kunden. Es besteht die Gefahr, dass das sehr negative Erscheinungsbild einiger SPNV-Zugangsstellen sich negativ auf die Wahrnehmung auch des straßengebundenen ÖPNV auswirkt.
Auch im Netz der durch HAVAG-Linien bedienten Haltestellen ist noch immer erheblicher Handlungsbedarf erkennbar, insbesondere in Bezug auf die behindertengerechte Gestaltung. Die Umsetzung diesbezüglicher Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2002 – 2006 der Stadt Halle (Saale) war nicht ausreichend.

3.6.2 Strecken

Durch die Maßnahmen im Zuge der Neubaustrecke zwischen Halle-Neustadt und Riebeckplatz / Hauptbahnhof hat sich der Anteil der Straßenbahnstrecken mit besonderem Bahnkörper erhöht (vgl. Abbildung 3.8).

Die Darstellung verdeutlicht, dass in Bezug auf einen zügigen, stabilen Straßenbahnbetrieb Probleme vor allem im Nordteil des Netzes und an typischen Staupunkten zu erwarten sind, wo Kfz und Straßenbahn die gleiche Verkehrsfläche nutzen und sich gegenseitig behindern.

[8] Im Jahr 2006 finden an den Zugangsstellen Sanierungsarbeiten statt, welche das Gesamtbild etwas verbessern werden.

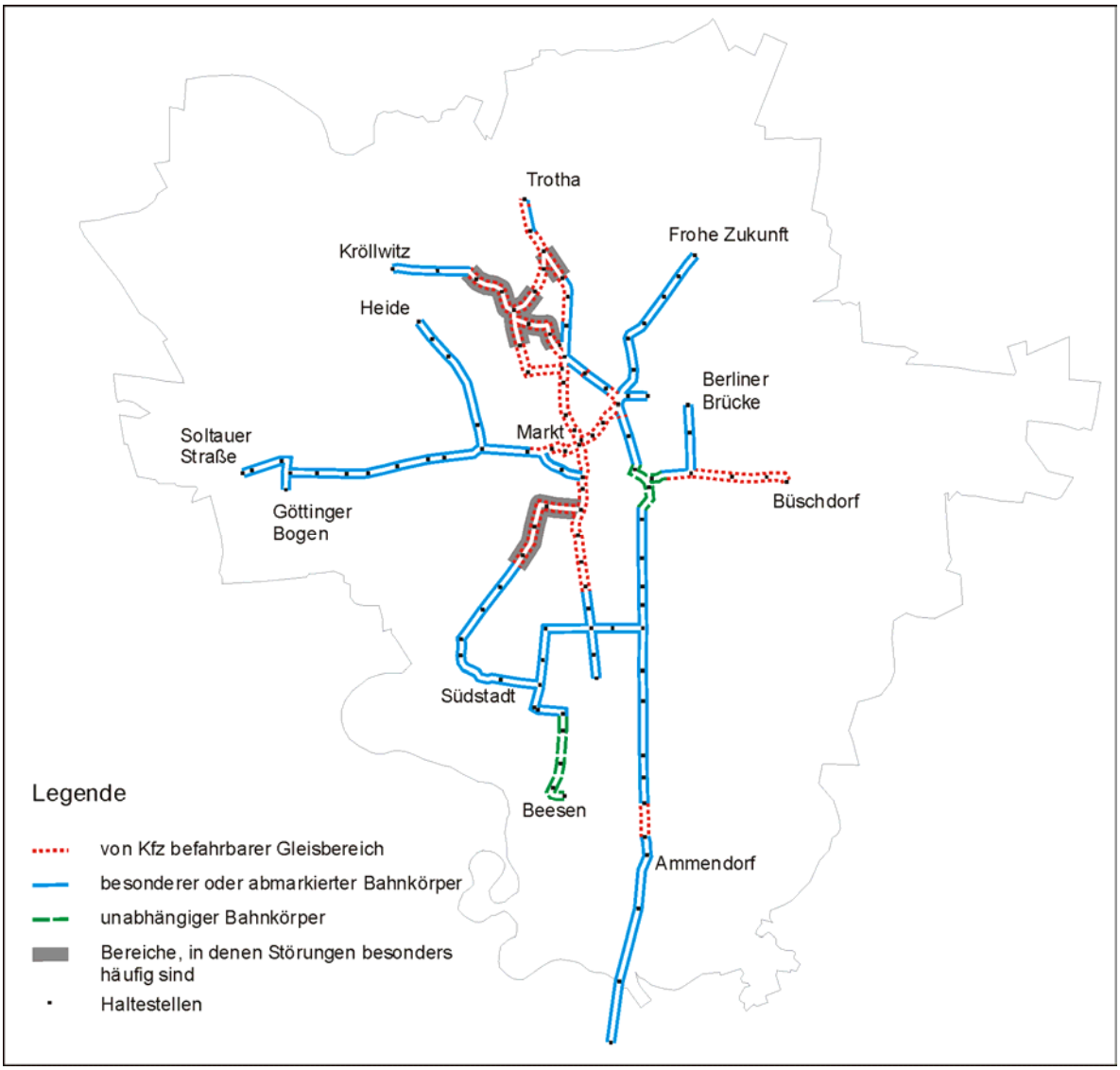


Abbildung 3.8 Gleiskörperbauformen im Straßenbahnnetz (Stand 03/2006)

Infolge der nicht gewährleisteten Tragfähigkeit der Berliner Brücke besteht seit 1999 eine Netzlücke im Straßenbahnnetz, welche nicht allein für den Verkehrsablauf ein empfindliches Hindernis darstellt, sondern auch betriebswirtschaftlich zu Mehraufwendungen führt.
Im Zuge des „Mobilitätsprojekt_2005“ wurde eine erhebliche Anzahl von lichtsignalgesteuerten Knoten in der Stadt auf die Ansteuerung durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) der HAVAG umgerüstet.

Bewertung

Durch Neubau- und Rekonstruktionsmaßnahmen konnte der Streckenzustand des Straßenbahnnetzes in den vergangenen Jahren teilweise verbessert werden. Die Erhaltung des Streckennetzes sowie die beschleunigte Führung an Knotenpunkten sind jedoch zu verbessern.

3.6.3 Betriebshöfe

Seit 1997 ist der neu errichtete Betriebshof Rosengarten in Betrieb, der neben Möglichkeiten zur Pflege umfangreiche Abstellmöglichkeiten für die Straßenbahnen (Kapazität 72 Niederflurbahnen) bietet.
Die Rekonstruktion des Betriebshofes Freiimfelder Straße wurde mit dem Umbau der Hauptwerkstatt, dem Neubau des Zentrallagers und der Sanierung der Wagenhalle fortgesetzt.

Bewertung
Mit den realisierten und den noch in Umsetzung befindlichen Maßnahmen stehen der HAVAG den Anforderungen entsprechende Betriebshöfe zur Verfügung.

3.6.4 Fahrzeuge

SPNV
Auf der S-Bahn kommen Doppelstockzüge zum Einsatz. Diese entsprechen dem zu Beginn der 90er Jahre üblichen Standard. Die Haltestellen werden angesagt, z.T. auch angezeigt. Auf der S-Bahn Halle – Leipzig werden neue Doppelstockwagen eingesetzt, die erhöhten Komfort bieten.

Straßenbahnverkehr
Die HAVAG verfügte zum 31.03.2006 über insgesamt 174 Triebwagen für die Personenbeförderung, davon 82 Tatra T4D, 62 MGT 6 und 30 MGTK. Damit sind etwa 53 % der Triebwagen bzw. 69 % der Züge moderne Niederflurfahrzeuge. Da die modernen Fahrzeuge häufiger zum Einsatz kommen, sind im laufenden Betrieb sogar 83 % der Züge Niederflur, am Wochenende 100 %.
Weiterhin verfügte die HAVAG über 41 Tatra-Beiwagen B4D.

Stadtbus- und Regionalverkehr
Die HAVAG[9] verfügte zum 11.08.2006 über insgesamt 51 Busse für den Linienverkehr, wovon 3 Busse vermietet sind. Der Niederfluranteil beträgt ca. 85 %. 7 Busse werden mit Erdgas betrieben.

Bewertung
Die auf der S-Bahn zum Einsatz kommenden Fahrzeuge erfüllen, abgesehen von der dynamischen Fahrgastinformation, die wesentlichsten Anforderungen. In Schwachlastzeiten sind die Fahrzeuge jedoch infolge geringer Auslastung schwer überschaubar, was ein Nutzungshemmnis für einen Teil der Fahrgäste darstellen könnte.

Die HAVAG verfügt über eine moderne Busflotte, die auch weiterhin kontinuierlich erneuert werden muss.
Ein wichtiges Attraktivitätsmerkmal für einen modernen ÖPNV stellen die Niederflurstraßenbahnen der HAVAG dar. Der Ersatz weiterer Altfahrzeuge ist eine wichtige langfristige Investitionsaufgabe, die aber auch positive Auswirkungen auf die Kosten des Fahrzeugbetriebes haben dürfte.

[9] ohne Subunternehmer

3.7 Organisation

Die Stadt Halle (Saale) ist gemäß § 4 (1) ÖPNVG LSA Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird durch die Nahverkehrsservice-Gesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) wahrgenommen.
Die Stadt Halle (Saale) ist, ebenso wie die HAVAG und die OBS, Gesellschafter des MDV.
Die Konzessionen für die Linien des Stadtverkehrs hat die HAVAG inne. Die Konzessionen wurden nach § 13 PBefG (eigenwirtschaftliche Verkehre) vergeben.

	Linien	**Laufzeit der Konzessionen**
Straßenbahn	alle Linien	bis 2024
Stadtbus	21, 24, 25, 27, 28, 34, 35, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 55, 91, 97	bis 01.11.2007
	26, 36	bis 31.12.2007
	23, 52, 53	bis 31.12.2008
	29	bis 28.02.2011
	22	bis 30.04.2012
	30, 32, 99	einstweilige Erlaubnis

Tabelle 3.16 Laufzeiten der Linienkonzessionen der HAVAG

Die Gesellschafteranteile der HAVAG liegen zu 100 % bei der Verwaltungsgesellschaft für die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Stadt Halle (Saale) (VVV), deren Gesellschafter wiederum die Stadt Halle (Saale) ist.

Die HAVAG lässt die Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr zum Teil durch Subunternehmer erbringen.

Seit April 2001 gibt es zwischen der Stadt Halle (Saale), der VVV und der HAVAG einen Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag, welcher die finanzielle Absicherung der HAVAG und die von ihr zu erbringenden Leistungen zum Gegenstand hat. Er wurde im Jahr 2006 fortgeschrieben.

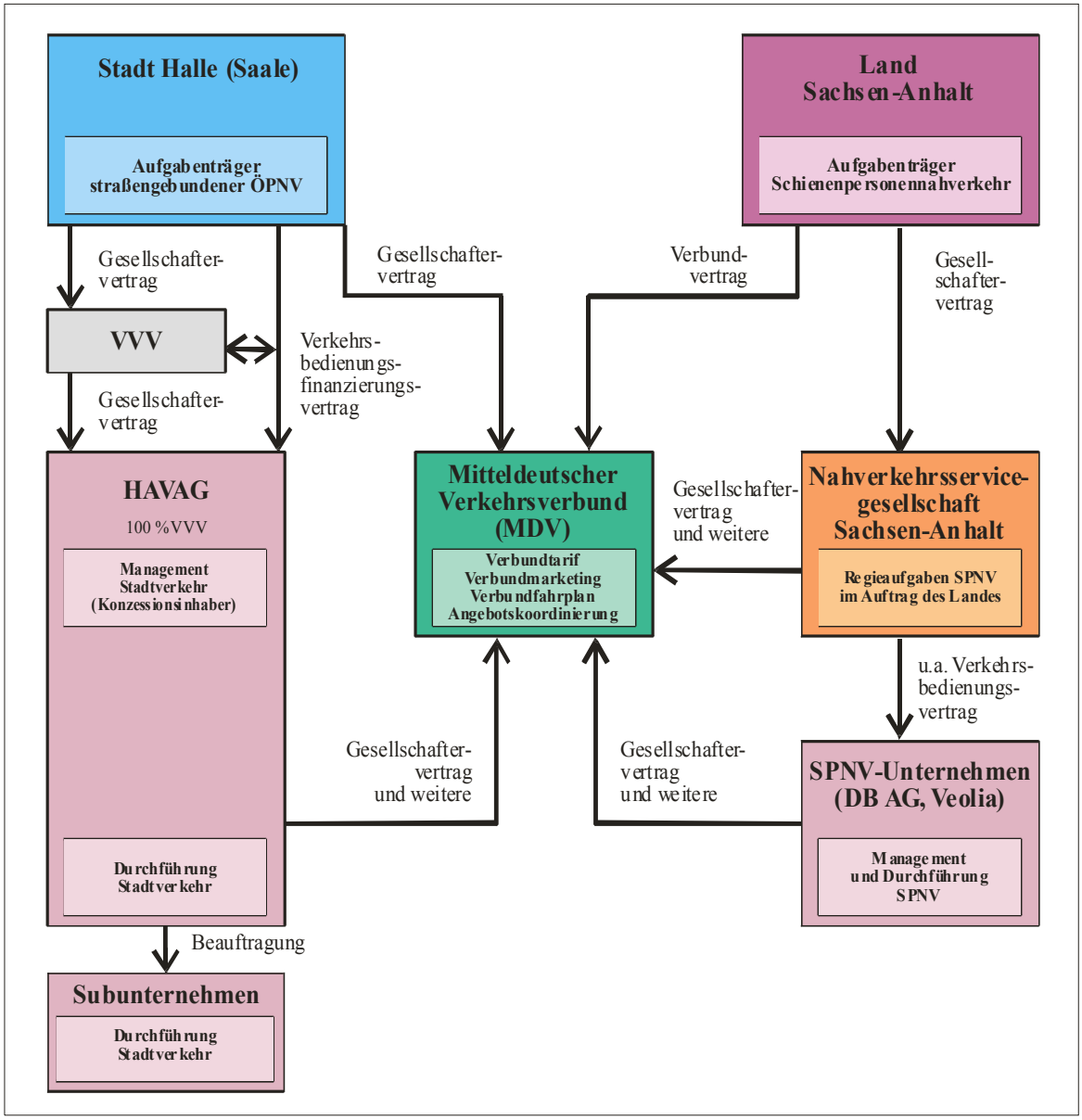


Abbildung 3.9 Organisation des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) (Stadtverkehr und SPNV)

4 STRUKTURENTWICKLUNG UND NACHFRAGEPOTENTIALE

4.1 Strukturprognose

Die Strukturprognose ist Voraussetzung für die Abschätzung der Potenziale für den Öffentlichen Personennahverkehr, da Bevölkerungszahl, Lage und Größe der Verkehrserzeuger und verfügbare Infrastrukturen direkten Einfluss auf die Gesamtnachfrage haben. Weitere Betrachtungsgrößen haben vor allem Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten. Die Strukturprognose wird auf den Planungshorizont 2010 bezogen.
Für die Prognosebetrachtungen ist es zunächst hilfreich, sich die Entwicklung wichtiger Kenndaten seit 1996 zu veranschaulichen. Sie wurden in Abbildung 4.1 indexiert auf das Jahr 2001 dargestellt.

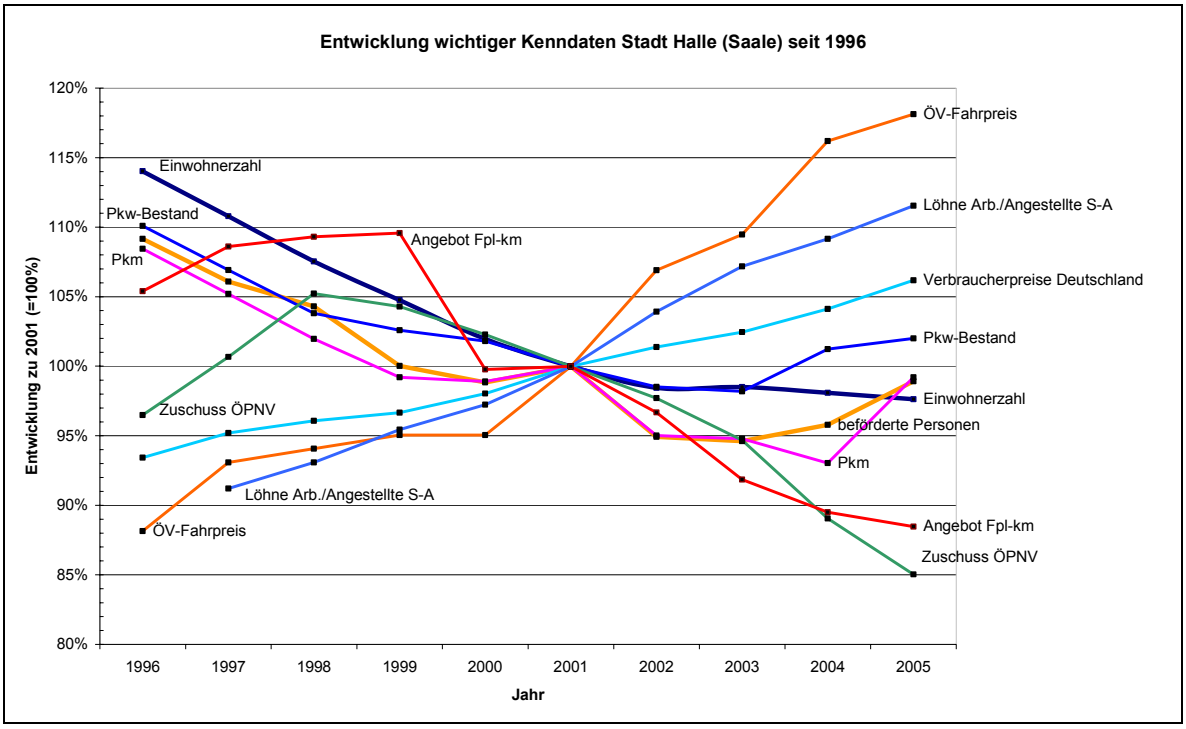


Abbildung 4.1 Entwicklung wichtiger Kenndaten der Stadt Halle (Saale) seit 1996 (Index 2001)

Bevölkerung

Die Bevölkerung der Stadt Halle (Saale) nimmt nach einer im Jahr 2003 aktualisierten Prognose (Variante 1) des Institutes für Wohnen und Immobilienwirtschaft /6/ bis zum Jahr 2010 auf ca. 216.000 und bis zum Jahr 2015 auf ca. 205.100 Einwohner ab. Die reale Entwicklung der Einwohnerzahlen seit 2003 ist jedoch, vor allem bedingt durch die Erhebung der Zweitwohnungssteuer, günstiger verlaufen als in den Prognosen angenommen. Daher gehen aktuelle städtische Prognosen von 213.000 - 223.000 Einwohnern im Jahr 2015 aus.

Ursachen für den Bevölkerungsverlust sind sowohl Sterbeüberschüsse als auch Wanderungsverluste.

Im Zuge des Bevölkerungsrückganges ist auch eine Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung zu erwarten. In den jüngeren Altersgruppen treten zum Teil starke Verluste ein, die Altersgruppe 65 und mehr Jahre hat dagegen einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen. Die Geburtenrückgänge und die steigende Lebenserwartung führen zu einer zunehmenden „Veralterung“ der Bevölkerung.

Arbeitsplätze

Es wird angenommen, dass die Arbeitsplatzzahl in Halle (Saale) dem Bevölkerungsrückgang folgt.

Einkommen

Es wird angenommen, dass das durchschnittliche Einkommen inflationsbereinigt mit 1,0 % pro Jahr steigt. Dies ist weniger als die vom Statistischen Landesamt für die vergangenen Jahre ausgewiesenen Werte.

Motorisierung

Das nur geringfügige Motorisierungswachstum der vergangenen Jahre wird auch für die Zukunft unterstellt, d.h. insgesamt 1 % Zunahme bis 2010. Die Begründungen für ein geringes Wachstum liegen auch in den steigenden Betriebskosten infolge steigender Treibstoffpreise.

Fahrzeiten MIV

Maßnahmen am Netz des MIV werden sich im wesentlichen auf die Sanierung bestehender Straßen richten und die Durchlassfähigkeit einzelner Knoten verbessern. Für diesbezügliche Fahrzeitgewinne wird eine Kompensation durch zunehmenden Pendlerverkehr unterstellt. Es wird nicht angenommen, dass Neubaumaßnahmen mit stark positiven Auswirkungen auf die MIV-Fahrzeiten im Prognosezeitraum wirksam werden.

Lage von Verkehrserzeugern

Die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen außerhalb der Stadt oder am Stadtrand wird sich nicht in dem Maße wie in den 1990er Jahren fortsetzen. Der weitläufige, MIV-ausgerichtete Einkaufsverkehr wird damit auf hohem Niveau bestehen bleiben, aber nicht mehr wie bisher expandieren.
Auch für Freizeiteinrichtungen oder Behörden ist eine Verlagerung im Prognosezeitraum an periphere Bereiche nicht anzunehmen.

4.2 Potentiale für den öffentlichen Personennahverkehr

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV 2010 wurde aus in anderen Verkehrsräumen ermittelten Verkehrsnachfrageelastizitäten[10] in verschiedenen Szenarien abgeschätzt. Für den Basis-Prognosewert wurde der Einfluss der Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung (Basis 1: Absinken auf 223.500, Basis 2: jährliches Absinken um nur 1.000 auf dann 230.000), Einkommensentwicklung, Motorisierungsentwicklung und Entwicklung der Geschwindigkeiten im MIV auf die im Jahr 2005 bestehende ÖPNV-Nachfrage eingerechnet. Dieser Basis-Prognosewert unterstellt, dass das Ende 2005 bestehende ÖPNV-Angebot auch 2010 besteht sowie Marketing und Tarifsystem sich nicht wesentlich verändern.

Szenario	Annahmen Veränderung 2010 zu 2005						ÖV-Nachfrage Stadtverkehr 2010 zu 2005
	Einwohner	Einkommen	Motorisierung	Geschwindigkeit MIV	ÖPNV-Angebot (Fpl-km)	ÖV-Fahrpreis (inflationsbereinigt)	
Basis 1	- 5,3%	+ 5,0%	+ 1,0%	0 %	0,0%	0,0%	- 3,7%
Basis 2	- 2,5%	+ 5,0%	+ 1,0%	0 %	0,0%	0,0%	- 0,9 %
A 1	- 5,3 %	+ 5,0 %	+ 1,0 %	0 %	- 5,3 %	+ 10 %	- 7,9 %
B 1	- 5,3 %	+ 5,0 %	+ 1,0 %	0 %	0 %	- 5 %	- 2,2 %

Tabelle 4.1 Szenarien der Nachfrageentwicklung (Bezug auf beförderte Personen) im Stadtverkehr Halle (Saale)

In den Szenarien A 1 und B 1 wurde die globale Wirkung verschiedener Maßnahmen innerhalb des ÖPNV-Systems (Angebotsreduzierungen, Fahrpreisveränderungen) bei gleichzeitigem Ansatz des unteren Wertes der Einwohnerprognose abgeschätzt. Nicht darstellbar ist in diesem Modell, wie sich Maßnahmen des Marketing und damit des Images und der Wahrnehmung des ÖPNV niederschlagen. Dabei könnte insbesondere die wachsende Zielgruppe der Senioren mit ihrem hohen Anteil an Freizeit stärker in den Mittelpunkt rücken.

[10] Für die Elastizitäten wurden angesetzt: Bevölkerungsentwicklung 1,0; Einkommensentwicklung 0,45; Motorisierungsentwicklung –0,5; Entwicklung MIV-Geschwindigkeiten –0,85; Entwicklung Fahrplankilometer 0,3; Entwicklung ÖV-Preis –0,3. Elastizitäten geben wieder, bei welcher Änderung einer ursächlichen Größe sich welche Änderung einer resultierenden Größe (hier: ÖPNV-Nachfrage) ergibt. So bedeutet eine Zunahme des Einkommens um 1 % bei einer Elastizität von 0,45 eine Zunahme der ÖPNV-Nachfrage von 0,45 %. Negative Werte der Elastizität bedeuten, dass bei einer Zunahme der ursächlichen Größe die resultierende Größe abnimmt und umgekehrt.

5 NETZE UND LINIENBÜNDEL

5.1 Vorbemerkungen

In den nachfolgenden Darstellungen der Abschnitte 5, 6 und 7 wird unterschieden nach Festsetzungen (F) und den zugehörigen Erläuterungen. Die Erläuterungen sollen Informationen zum Verständnis der Festsetzungen enthalten und sind nicht Bestandteil des eigentlichen Stadtratsbeschlusses zum Angebotskonzept.
Die Festsetzungen, die sich auf eine Angebotsqualität beziehen, gelten räumlich, zeitlich und sachlich gleichzeitig für das gesamte Angebot.
Festsetzungen gliedern sich nach Handlungsaufträgen zur Gewährleistung eines bestimmten, ggf. schon erreichten Zustandes, und nach Handlungsaufträgen zur Herstellung eines Zustandes. Sofern der Adressat der Planung nicht die Stadt Halle (Saale) oder eine ihr unterstellte Institution ist (z.B. Verkehrsunternehmen, in dem sie Gesellschafter ist), soll die Stadt im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten auf die Umsetzung der Festsetzungen hinwirken. Den Festsetzungen kommt zudem bei der Neuvergabe der Liniengenehmigungen entsprechend Personenbeförderungsgesetz eine wichtige Rolle zu.

5.2 Strecken- und Liniennetze

5.2.1 Erschließungsqualität

F 5.2.1 Die Luftlinienentfernung zur nächsten bedienten Haltestelle soll für mindestens 95 % des in Anlage 1 dargestellten Gebietes nicht mehr als
- 300 m im Stadtzentrum
- 500 m in den zentrumsnahen verdichteten Wohngebieten sowie den Großwohnsiedlungen
- 800 m in den schwach verdichteten Außenbereichen, in den Ortsteilen sowie in monofunktionalen Gewerbe- und Industriegebieten

betragen. Der 2007 in der Erschließung erreichte Standard soll nach Möglichkeit nicht unterschritten werden.

Erläuterung: Die Festlegung der Luftlinienentfernung zur nächsten bedienten Haltestelle ist ein Kompromiss zwischen Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit.

5.2.2 Netzkonzept SPNV

F 5.2.2 Die Stadt Halle (Saale) wirkt im Rahmen ihrer Möglichkeiten gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV darauf hin, dass die zum Fahrplan 2005/2006 mit Schienenpersonennahverkehr befahrenen Strecken auch weiterhin erhalten und vom SPNV mit den entsprechenden Linien bedient werden (vgl. auch Tabelle 3.3 der Bestandsaufnahme).

Erläuterung: Die Stadt Halle (Saale) hat selbst keine Entscheidungsbefugnis zum SPNV, wird ihre Interessen aber wirksam gegenüber dem Aufgabenträger vertreten.

F 5.2.3 Über das Bedienungsangebot des Fahrplanes 2005/2006 hinaus setzt sich die Stadt Halle (Saale) für die Realisierung folgender, im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt enthaltener Maßnahmen im SPNV-Netz ein:
- Realisierung einer durchgehenden S-Bahn-Verbindung zwischen Halle-Neustadt und Leipzig im Halbstundentakt bei Gewährleistung des Angebotes zwischen Halle Hbf und Halle Trotha
- Verdichtung des Angebotes zwischen Halle und Naumburg auf einen Halbstundentakt

- Verdichtung des Angebotes zwischen Halle und Bitterfeld auf einen Halbstundentakt

Erläuterung: Die Maßnahmen sind Teil des aktuell gültigen ÖPNV-Planes des Landes. Sie dienen der verbesserten Verbindung zwischen dem Umland und der Stadt Halle (Saale) und tragen zu einer generellen Aufwertung des SPNV im Sinne einer attraktiven Alternative zum MIV bei.

5.2.3 Netzkonzept Regionalbusverkehr

F 5.2.4 Die Netzgestaltung im Regionalbusverkehr wird weitgehend durch die benachbarten Aufgabenträger auf der Grundlage der erkennbaren Nachfrage bestimmt. Für die Führung des Regionalverkehrs im Stadtgebiet Halle (Saale) ist anzustreben, bereits am Stadtrand den Übergang auf den Stadtverkehr Halle vorzunehmen und von dort aus Direktverbindungen im Stadtverkehr zum Hauptbahnhof und Stadtzentrum zu nutzen. Es sind vor allem folgende Übergangspunkte vorzusehen: Halle-Neustadt (Magistrale) und Endpunkt Trotha.
Gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern sind im Sinne eines integrierten und kundenorientierten Leistungsangebotes Rahmenvorgaben für die einbrechenden Linienverkehre abzustimmen.

Erläuterung: Ziel ist es, Parallelangebote zu vermeiden und damit auch den Stadtverkehr besser auszulasten.
Regionalbuslinien decken auch Verkehrsbeziehungen zwischen der Region und dem Oberzentrum Halle ab, die nicht durch den SPNV bedient werden. Auf nachfragestarken Relationen kommt beispielsweise eine dem SPNV vergleichbare Angebotsqualität im Hinblick auf Reisezeiten und konsequente Vertaktung in Frage.

5.2.4 Netzkonzept Stadtverkehr Halle (Saale)

F 5.2.5 Das zum Fahrplan 2006/2007 bestehende Streckennetz der Straßenbahn ist zu erhalten, bestehende Trassenfreihaltungen sind weiterhin zu gewährleisten.

Erläuterung: Das Straßenbahnnetz ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und ermöglicht eine qualitativ hochwertige und zugleich für hohe Verkehrsaufkommen geeignete Beförderung.

F 5.2.6 Bis 2007 ist der Lückenschluss der Straßenbahn zwischen den Endstellen Heide und Kröllwitz über den Brandbergweg herzustellen.

Erläuterung: Mit dieser Netzergänzung wird nicht allein eine Verbesserung des Straßenbahnangebotes erreicht (Erschließung Spechtweg, Verkürzung der Umsteigewege zwischen Bus und Straßenbahn), sondern vor allem eine wesentliche Verbesserung der betrieblichen Abläufe und der Flexibilität im Störungsfall (Verbindung zweier westlich der Saale gelegener Teilnetze und damit Umleitungsmöglichkeit bei Ausfall eines Saaleübergangs). Durch Führung zweier Straßenbahnlinien zum Endpunkt Kröllwitz ist es möglich, den Busfahrgästen aus Heide-Nord eine ähnliche Auswahl an Umsteigemöglichkeiten anzubieten wie früher am Hubertusplatz. Die Frage der Direktverbindung zwischen Heide-Nord und Halle-Neustadt wird durch Festlegung F 5.2.13 geregelt.

F 5.2.7 Die Straßenbahnstrecke in der Delitzscher Straße ist von der Endstelle Hochweg bis zur Käthe-Kollwitz-Straße/Spargelweg zu verlängern.

Erläuterung: Es ist notwendig, das sich entwickelnde Wohngebiet wesentlich besser an die Straßenbahn anzubinden und perspektivisch den bestehenden Parallelverkehr zwischen Straßenbahn und Bus in der Delitzscher Straße abzubauen. Die Finanzierung für das geplante Projekt ist noch endgültig zu klären.

F 5.2.8 Das Liniennetz der Straßenbahn ist so zu gestalten, dass die direkte, umsteigefreie Erreichbarkeit des Stadtzentrums von 95 % der Straßenbahnhaltestellen auf Stadtgebiet gewährleistet ist. Das Stadtzentrum gilt dabei als direkt erreichbar, wenn zu

mindestens zwei Haltestellen innerhalb oder auf dem Altstadtring eine Direktverbindung besteht.

Erläuterung: Das Stadtzentrum ist das Hauptziel der mit dem ÖPNV in Halle bedienten Verkehrsnachfrage und soll deshalb möglichst schnell und bequem erreichbar sein. Um notwendige Spielräume für die Linienetzgestaltung zu lassen, wurde keine 100-%-Forderung formuliert.

F 5.2.9 Von folgenden Bereichen ist durch die Straßenbahn eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof zu gewährleisten:
- alle im Stadtteil 4 61 Silberhöhe[11] gelegene Straßenbahnhaltestellen
- alle auf der Magistrale in Halle-Neustadt gelegene Straßenbahnhaltestellen
- alle im Stadtteil 5 91 Kröllwitz gelegene Straßenbahnhaltestellen.

Darüber hinaus ist bei der Liniennetzgestaltung die Realisierung weiterer Straßenbahndirektverbindungen zum Hauptbahnhof anzustreben, insbesondere für die Stadtteile bzw. –viertel ohne S-Bahn-Anschluss, deren Einwohnerdichte über 10 Einwohner/ha liegt.

Erläuterung: Wichtige Bereiche der Stadt Halle (Saale) verfügen bereits durch die S-Bahn über Direktverbindungen zum Hauptbahnhof. Die über die konkret benannten Stadtteile hinaus anzustrebenden Direktverbindungen dienen zugleich als ein Kriterium für den Vergleich von Liniennetzalternativen, wobei Wirtschaftlichkeitskriterien zu beachten sind.

F 5.2.10 Aus allen Stadtgebieten ohne Straßenbahnanschluss muss das Stadtzentrum nach höchstens einmaligem Umsteigen erreichbar sein.

Erläuterung: Diese bereits bestehende Qualität soll auch für die Zukunft festgeschrieben werden.

F 5.2.11 Stadtgebiete ohne Straßenbahnanschluss sind durch Stadtbus so zu erschließen, dass möglichst mehrere Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV-Netz bestehen und sich eine große Zahl attraktiver Verbindungen ergibt. Zu nutzen sind die in Tabelle 7.3, Seite 63 aufgeführten Verknüpfungspunkte mit der Straßenbahn.

Erläuterung: Die auch im bisherigen Busnetz vorhandenen Mehrfachverknüpfungen ermöglichen den Fahrgästen eine differierende Wegewahl je nach Fahrziel und bieten im Störungsfall mehr Flexibilität.

F 5.2.12 Stadtbuslinien sind so zu führen, dass sie als Zubringer zur Straßenbahn fungieren und kein zu ihr konkurrierendes Beförderungsangebot darstellen.

Erläuterung: Die funktionale Trennung ist im Netz 2006 bereits verwirklicht und soll auch zukünftig gelten.

F 5.2.13 Durch das Liniennetz des Stadtbusverkehrs ist eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Wohngebiet Heide-Nord und Halle-Neustadt zu gewährleisten.

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

F 5.2.14 Linien des Straßenbahnverkehrs sind möglichst als Durchmesserlinien aufzubauen, um eine hohe Anzahl an Direktverbindungen zu ermöglichen.

Erläuterung: Diese auch in der Netzlogik begründete Forderung dient zugleich als ein Kriterium für den Vergleich von Liniennetzalternativen.

F 5.2.15 Im Tagesverkehr ist unter Einschluss des S-Bahn-Angebotes die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und des Hauptbahnhofes von allen Teilen des Stadtgebietes in höchstens 30, wenn aus dem Zubringerbus umgestiegen werden muss in höchstens 45 Minuten Beförderungszeit zu gewährleisten. Die Fahrzeiten der Straßenbahnen und S-Bahnen sollen nicht länger sein als im Fahrplan 2006/07 ausgewiesen.

Erläuterung: Die vergleichsweise kompakte Siedlungsstruktur und die Konkurrenzsituation zum Privat-Pkw machen diese Qualität möglich und nötig. Die Forderung bezüglich der Fahrzeiten der Straßenbahnen und S-Bahnen soll den Busverkehrsunternehmen eine Planungsgrundlage geben.

[11] Bezug hier und im Folgenden: Kommunale Gebietsgliederung der Stadt Halle (Saale)

F 5.2.16 Sofern Grundschüler auf ihrem Schulweg öffentliche Verkehrsmittel nutzen und dabei umsteigen müssen, ist darauf hinzuwirken, dass dabei keine Fahrwege motorisierter Verkehrsmittel betreten werden müssen. Die Umsteigezeiten sollen in der Regel 5 Minuten nicht überschreiten. Die Umsteigestellen sowie die Wege zwischen Wohnung und Haltestelle sowie Haltestelle und Schule sind in die Schulwegplanung einzubeziehen.

Erläuterung: Grundschüler sind altersbedingt zumeist noch nicht in der Lage, komplexere Verkehrssituationen zu meistern. Für sie gelten daher erhöhte Sicherheitsanforderungen an die Infrastruktur, z.B. durch Umsteigen am gleichen oder benachbarten Bahnsteig. Durch die Einbeziehung der Fußwege von und zur Haltestelle in die Schulwegplanung soll deren Sicherheit schrittweise verbessert werden.

5.3 Linienbündel

5.3.1 Straßenbahn

F 5.3.1 Das Linienangebot der Straßenbahn auf dem Stadtgebiet Halle (Saale) einschließlich der Straßenbahn-Nachtlinien ist wegen seiner betrieblich-technischen und verkehrlichen Verflechtungen als ein gemeinsames Linienbündel zu betrachten.

Erläuterung: Die Zuordnung der Straßenbahnlinien zu einem einzigen Linienbündel ergibt sich aus technischen (z.B. gemeinsame Werkstattnutzung, gemeinsamer Fahrzeugpool) als auch verkehrlichen (z.B. gemeinsame Aufgabenwahrnehmung durch mehrere Linien) Gesichtspunkten und lässt damit eine hohe Wirtschaftlichkeit und Kundenfreundlichkeit erwarten. Erst durch die Überlagerung der verschiedenen Linienleistungen entsteht die Gesamtqualität auf den Achsen des Netzes. Eine Trennung dieser Funktionen lässt keine sinnvollen Ergebnisse erwarten.

5.3.2 Stadtbus

F 5.3.2 Die Konzessionen für Linienverkehre mit Stadtbussen in Halle (Saale) sind gebündelt zu vergeben. Dabei sind die in Tabelle 5.1 definierten Bündel zu bilden.

Linien-bündel	**zu bedienende Gebiete** (vgl. kommunale Gebietsgliederung der Stadt Halle)	**im Fahrplan 2006/07 zugehörige Linien**
1 (Nord)	Ortslage Trotha, Industriegebiet Nord, Seeben, Gottfried-Keller-Siedlung, Frohe Zukunft, Mötzlich, Tornau	25, 35, 55
2 (Ost)	Diemitz, Dautzsch, Reideburg, Büschdorf, Kanena/Bruckdorf, Dieselstraße, Südliche Innenstadt, Lutherplatz/Thüringer Bhf., Gesundbrunnen, Südstadt, Damaschkestraße	26, 27, 30, 32, 43, 44, 51, 53
3 (Süd)	Böllberg/Wörmlitz (südlicher Bereich), Silberhöhe, Ortslage Ammendorf/Beesen, Radewell/Osendorf	23, 24
4 (West)	Stadtbezirk West	21, 22, 34, 36, 40, 41, 42, 52
5 (Nacht)	Gesamtes Stadtgebiet, jedoch nur die Buslinien, die ausschließlich im Spät- und Nachtverkehr fahren (Ergänzung der Straßenbahnleistungen im Verlauf der bisherigen Linien 91, 97 und 99)	91, 97, 99

Tabelle 5.1 Linienbündel im Stadtbusverkehr

Eine Zuordnung der zu bedienenden Haltestellen zu den jeweiligen Linienbündeln ist in Anlage 2 dargestellt.

Erläuterung: Die Bildung der Linienbündel soll ein verkehrlich integriertes Angebot und zugleich Synergieeffekte hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, z.B. durch linienübergreifenden Fahrzeugeinsatz, ermöglichen. Die Linienbündel orientieren sich an bereits im Jahr 2006 existierenden Teilnetzen.

6 MASSNAHMEN ZUR AUSGESTALTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES

6.1 Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte

F 6.1.1 In Bezug auf den Haltestellenbau sind folgende Verbesserungen zu gewährleisten:
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger
- Gewährleistung bzw. Erleichterung des Zuganges zum ÖPNV für Mobilitätsbehinderte durch schrittweise Herstellung der Einheit zwischen behindertengerechter Fahrzeugtechnik und behindertengerechter Haltestellen- bzw. Haltestellenumfeldgestaltung entsprechend einer Prioritätenliste
- Verbesserung der Ausrüstung bzw. Ausstattung der Haltestellen, insbesondere bezüglich der Fahrgastinformation
- Verringerung des Anteils der Straßenbahnhaltestellen mit Einstieg von der Fahrbahn
- Verbesserung der Sicherheit des Fahrgastwechsels an den verbleibenden Straßenbahnhaltestellen mit Einstieg von der Fahrbahn.

Bei Haltestellen, die gemeinsam durch Straßenbahn und Bus genutzt werden, ist im Zweifel das Straßenbahnverkehrsunternehmen für die Umsetzung zuständig.

Erläuterung: Die Festsetzung entspricht den langjährig im Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) bestehenden Anforderungen, die in nachfolgenden Festlegungen z.T. konkretisiert werden.

F 6.1.2 Bezüglich bestehender Haltestellen ist zu gewährleisten, dass bei 90 % der Haltestellen bei Stichprobenkontrollen keine Beanstandung auftritt. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder mindestens drei kleinere Mängel festzustellen sind.
Als kleine Mängel zählen dabei: offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen, keine erkennbare 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.

Erläuterung: Der Wert von 90 % berücksichtigt, dass zwischen einer Zustandsverschlechterung der Haltestelle und ihrer Behebung immer ein gewisser Reaktionszeitraum verbleiben muss. Nur ein sehr kleiner Teil der Haltestellen befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsunternehmens. Der jeweils für die Haltestellen Zuständige ist bezüglich der Erfüllung in der Pflicht.

F 6.1.3 An die Dimensionierung und Gestaltung behindertengerechter Haltestellen im Bestand und Neubau werden folgende Anforderungen gestellt:
- behindertengerechte Gestaltung des unmittelbaren Haltestellenumfeldes
- Wegebreiten auch für Rollstuhlfahrer bei Begegnung ausreichend
- abgesenkte Borde an Überquerungsstellen
- Rampenneigungen unter 6%
- Einrichtung eines Leitstreifensystems zur Erleichterung des Auffindens der Haltestelle für Blinde
- Betreten und Verlassen von Fahrzeugen soll in der Regel selbständig mit Rollstuhl möglich sein
- Höhe der Wartefläche 200 mm über Schienenoberkante bei Straßenbahnhaltestellen
- Höhe der Wartefläche 180 mm über Straßenoberfläche bei Bushaltestellen (160 mm bei Überstreichen der Wartefläche durch Teile des Busses)
- nutzbare Breite der Wartefläche mindestens 2,00 m, um den erforderlichen Bewegungs-

raum für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen zu schaffen.
- kontrastreiche und für Blinde ertastbare Oberflächengestaltung (Blindenleitstreifen mit Kennzeichnung des vorderen Einstiegs durch ein Aufmerksamkeitsfeld; Führung des Blindenleitstreifens bis zur LSA, wenn diese den Übergang über die Gleise signalisiert)
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformation

Erläuterung: Die hier benannten technischen Standards ergeben sich aus den Anforderungen der Nutzergruppen und entsprechenden Anwendungserfahrungen. Die realisierte Sonderlösung am Marktplatz wird davon nicht berührt.

F 6.1.4 Haltestellen sind nach den in Tabelle 6.1 benannten Standards auszustatten. Für die Ausstattung von Haltestellen, die gemeinsam durch Straßenbahn und Bus genutzt werden, ist im Zweifel das Straßenbahnverkehrsunternehmen zuständig. Bei einem Wechsel des Verkehrsunternehmens ist die Übernahme der bestehenden und in Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegenden Haltestellenausstattung im betreffenden Gebiet anzustreben, wobei die Konditionen zwischen Altunternehmen und Neuunternehmen auszuhandeln sind.

	Ausstattungsmerkmale
alle Haltestellen	- Haltestellenkennzeichnung (Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen, Haltestellenname, Liniennummern mit Fahrtzielen sowie Logo des Verkehrsunternehmens) - Fahrgastinformation (Aushangfahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan); Anbringung so, dass auch durch Kinder und Rollstuhlfahrer lesbar (mittlere Höhe bei ca. 1,30 m, keine Blockade des Zugangs durch die Sitzgelegenheit) - ausreichende Beleuchtung - Papierkorb
mäßig und stark frequentierte Haltestellen	- Witterungsschutz in transparenter Ausführung - Sitzgelegenheiten - evtl. Fahrausweisautomat
stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigehaltestellen	- anzustreben: zusätzliche Einrichtungen wie öffentliche Fernsprecher, Briefkästen, öffentliche Toiletten, Verkaufseinrichtungen (Kioske) - Stadt- bzw. Haltestellenumgebungsplan - dynamische Fahrplananzeige (Abfahrtstafel) - Fahrausweisautomat, evtl. Verkaufs- und Serviceeinrichtung

Tabelle 6.1 Standards für die Haltestellenausstattung

Erläuterung: Die Standards tragen den unterschiedlichen Anforderungen je nach Haltestellenfunktion Rechnung und entsprechen der bisherigen Praxis.

F 6.1.5 An bestehenden oder künftigen Verknüpfungspunkten sind die in Tabelle 6.2 benannten Maßnahmen umzusetzen:

Verknüpfungspunkt	**Maßnahmen**
Burg Giebichenstein	- möglichst stufenloser Einstieg (Bahnsteige)
Rannischer Platz	- stufenloser Einstieg (Bahnsteige) - Querungshilfen (sicheres Überqueren der Fahrbahnen)
Rosengarten	- behindertengerechte Bahnsteigzugänge (abhängig von DB AG)
S-Bahnhof Neustadt	- behindertengerechte Bahnsteigzugänge - Kinderwagen-/Fahrradrampe an den Treppenaufgängen - Wegweisung - Verbesserung der subjektiven Sicherheit - Gesamtrekonstruktion mit dem Ziel der Aufwertung und Herstellung der barrierefreien Erreichbarkeit aller Haltepunkte

Verknüpfungspunkt	Maßnahmen
S-Bahnhof Nietleben	- behindertengerechter Bahnsteigzugang - Bahnsteighöhe an Fahrzeug anpassen, Blindenleitstreifen - Wegweisung zum Bus - Bushaltestelle: Überquerbarkeit der Straße verbessern (stufenfrei)
S-Bahnhof Silberhöhe	- Wegweisung - Sauberkeit gewährleisten
Am Steintor	- Querungshilfen (sicheres Überqueren der Fahrbahnen) - attraktivere Gestaltung - Haltestellenübersichtspläne und dynamische Fahrplananzeige - Einbindung Regionalverkehr
Südstadt	- Wegweisung - Kinderwagen-/Fahrradrampe am Treppenaufgang
ZOB am Hauptbahnhof	- Rekonstruktion der Anlage

Tabelle 6.2 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten

Erläuterung: Die Maßnahmen sind zur Verbesserung der Umsteigebedingungen bzw. für die Einrichtung neuer Verknüpfungsmöglichkeiten erforderlich. Im Rahmen des Programms 50+ werden im Jahr 2006 erhebliche Verbesserungen erreicht.

F 6.1.6 An den in Tabelle 6.3 (Bus) und Tabelle 6.4 (Straßenbahn) benannten Haltestellen ist mit höchster Priorität der behindertengerechte Standard herzustellen.

Haltestelle Bus	Richtung	Rang
Heide (in Zusammenhang mit Straßenbahnbau)	alle Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteige	1
Barbarastraße	Damaschkestraße	2
Ufaer Straße	Diesterwegstraße	3
Diesterwegstraße	Passendorfer Weg	4
Tangermünder Straße	Wippraer Weg	5
	Zscherbener Straße	6
S-Bahnhof Zscherbener Straße	Südpark	7
	S-Bahnhof Neustadt	8
Passendorfer Weg	Ammendorfer Weg	9
Zscherbener Straße	Tangermünder Straße	10
	Wolfgang-Borchert-Straße	11
Wolfgang-Borchert-Straße	Zscherbener Straße	12
	Fontanestraße	13

Tabelle 6.3 Rangliste behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen

Haltestelle Straßenbahn	Richtung	Rang
Heide	alle 3 Bahnsteige	1
BG Kliniken Bergmannstrost (Barbarastraße)	Damaschkestraße	2
	Huttenstraße	3
Weinbergweg Campus	Gimritzer Damm	4
Moritzburgring	Neues Theater / Marktplatz	5
Joliot-Curie-Platz	Kleinschmieden / Marktplatz	6
	Stadtbad	7
Am Steintor	Stadtbad	8
	Universitätskliniken	9
	Lessingstraße	10
	Am Wasserturm	11
Rannischer Platz	Franckeplatz	12
	Kurt-Tucholsky-Straße	13
Kantstraße	Melanchthonstraße	14
	Robert-Koch-Straße	15

Haltestelle Straßenbahn	Richtung	Rang
Dessauer Brücke	Äußere Hordorfer Straße	16
Saline	Rennbahnkreuz	17
	Ankerstraße	18
Diakoniewerk Halle	Volkspark	19
	Mühlweg	20
Volkspark	Burg Giebichenstein	21
	Peißnitzstraße	22
Frohe Zukunft	Endstelle	23
	Kornblumenweg	24
Pfännerhöhe	Hauptbahnhof	25
	H.-Schütz-Straße	26

Tabelle 6.4 Rangliste behindertengerechte Gestaltung Straßenbahnhaltestellen

Erläuterung: Die Priorität für behindertengerechten Haltestellenausstattung liegt auf solchen Haltestellen, in deren Einzugsbereich sich verstärkt behindertengerechte Wohnungen sowie häufig von behinderten oder älteren Menschen aufgesuchte Einrichtungen befinden (vgl. /8/). Die Rangfolge basiert vorrangig auf den für ältere und behinderte Menschen definierten Beurteilungskriterien.

6.2 Fahrwege

F 6.2.1 Maßnahmen an Fahrwegen und der Infrastruktur sind darauf auszurichten, dass sie
- eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel,
- eine Reduzierung der Behinderungszeiten an LSA, beim Ausfahren aus Haltestellenbuchten etc. und
- den Abbau von Verkehrsbehinderungen

bewirken.

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

F 6.2.2 Die Maßnahmen zur Beschleunigung von Straßenbahnlinien im Netz der Stadt Halle (Saale) sind schrittweise nach den folgenden Beschleunigungsstufen entsprechend Abbildung 6.1 vorzunehmen:
- Beschleunigungsstufe alpha: aktive Phasenbeeinflussung der LSA durch ÖPNV-Fahrzeuge (vorwiegend bei geringer Streckenbelegung)
- Beschleunigungsstufe beta: Grünbandkoordinierung ÖPNV (vorwiegend bei hoher Streckenbelegung)
- Beschleunigungsstufe gamma: Phasenoptimierung bei LSA (vorwiegend Knotenpunkte).

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

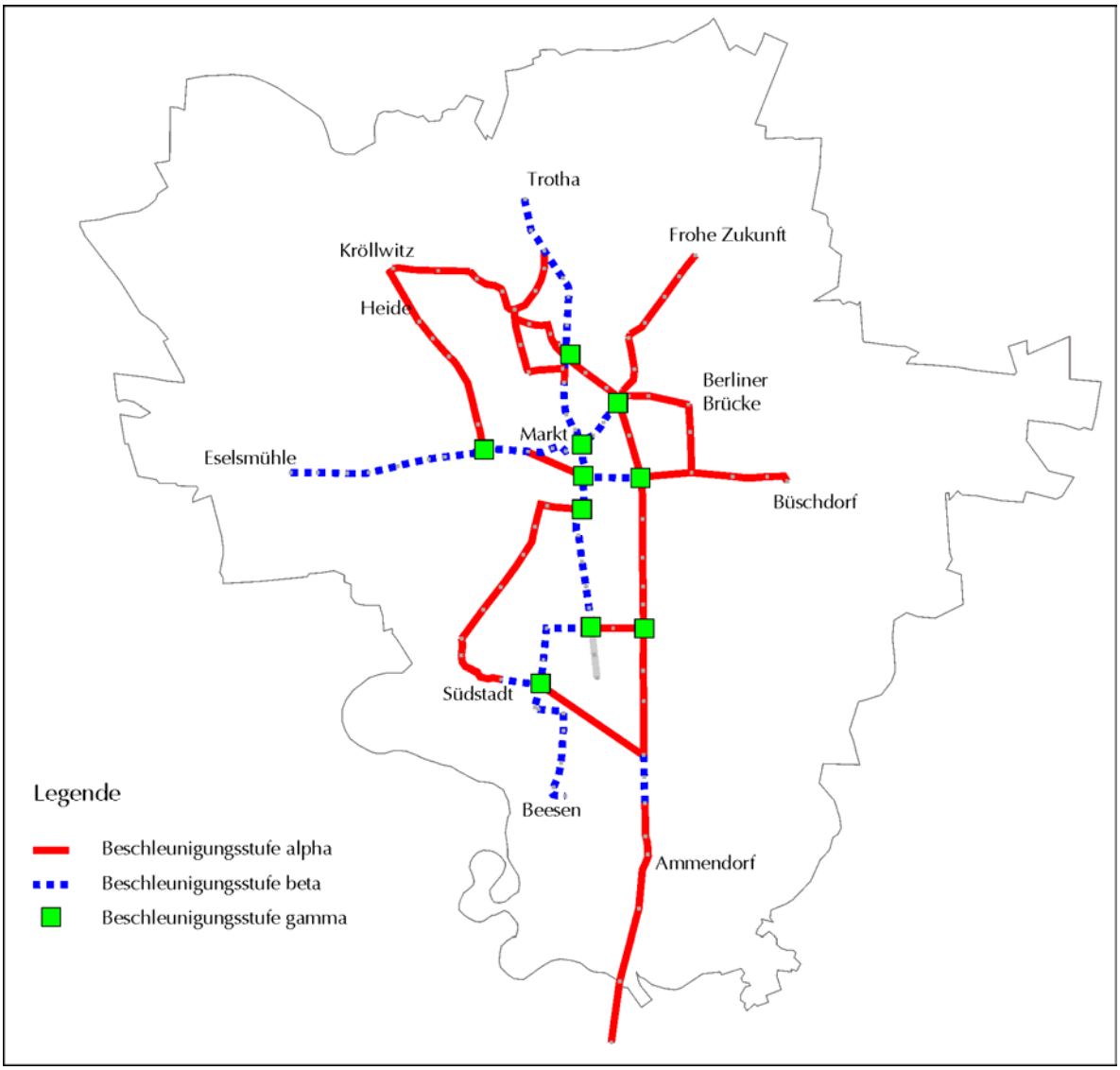


Abbildung 6.1 Einordnung des Straßenbahnnetzes in Beschleunigungsstufen (Quelle: HAVAG, Planungsstand 12/2001)

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

F 6.2.3 Es sind die in Tabelle 6.5 dargestellten Einzelmaßnahmen speziell umzusetzen:

Strecke bzw. Haltestelle	Maßnahme
R-Koch-Str.	Ersatzneubau LSA Huttenstr./ E-Brändström-Str. (L6000)
Ammendorf	Ersatzneubau LSA Merseburger Str./Regensburger Str. (L6000)
Fl-Geyer-Platz	Ersatzneubau LSA Merseburger Str./G-Dimitroff-Str. (L6000)
Veszpremer Str.	Ersatzneubau LSA P-Suhr-Str./Südstadtring (L6000)
Freyburger Str.	Ersatzneubau LSA Freyburger Str./P-Suhr-Str. (L6000)
Diesterwegstr.	Ersatzneubau LSA Böllberger Weg./Diesterwegstr. (L6000)
Merseburger Str. (Stadtgebiet)	
- BG Kliniken Bergmannstrost (Barbarastraße)	Bahnsteigbau + Umrüstung LSA auf RBL Ansteuerung
-Theodor-Neubauer-Straße	Bahnsteigbau + Umrüstung LSA auf RBL Ansteuerung
-Huttenstr., stadtauswärts	Bahnsteigbau + Anpassung LSA Programme
-Lutherstraße	Bahnsteigbau + Anpassung LSA Programme

Strecke bzw. Haltestelle	Maßnahme
-Pfännerhöhe	Bahnsteigbau + Umrüstung LSA auf RBL Ansteuerung
-Kurt-Wüsteneck-Straße	Bahnsteigbau + Umrüstung LSA auf RBL Ansteuerung
Rennbahnkreuz	Umrüstung LSA auf RBL Ansteuerung, auch Bus (2006)

Tabelle 6.5 Spezielle Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung

Erläuterung: Die Maßnahmen entsprechen den gegenwärtig erkannten bzw. geplanten Schwerpunkten.

6.3 Fahrzeuge

F 6.3.1 Die Stadt Halle (Saale) setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger SPNV dafür ein, dass auf den auf ihrem Gebiet verkehrenden SPNV-Linien moderne Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese sollen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- fahrgastfreundliche und behindertengerechte Einstiege
- hoher Reisekomfort durch komfortable Sitze, zweckentsprechende Innenraumgestaltung (u.a. Ausrüstung mit Tischen), Fahrgastinformationssysteme, Bewirtschaftungseinrichtungen in RE, ausreichend bemessene Mehrzweckabteile für Kinderwagen, Rollstühle, Gepäck und Fahrräder, hohe Laufgüte, geringe Geräuschentwicklung, wirkungsvolle Heizung/Lüftung
- gutes Beschleunigungs- und Bremsvermögen und eine hohe Fahrgeschwindigkeit
- Notrufeinrichtungen für Fahrgäste
- wirtschaftliche Betriebsweise durch hohe Laufleistungen und geringe Unterhaltungs- und Energiekosten.

Weiterhin ist bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen darauf zu orientieren, dass ein möglichst großer Anteil der Wertschöpfung bei der Herstellung im Land Sachsen-Anhalt stattfindet.

Erläuterung: Die an die Busse des straßengebundenen ÖPNV zu stellenden Anforderungen hinsichtlich eines hohen, dem Pkw-Standard nahe kommenden Beförderungskomforts gelten gleichermaßen für die Fahrzeuge des SPNV. Die unkomplizierte Anpassung der Zuglänge an die Nachfrage ist sowohl aus Sicht des Komforts als auch der Wirtschaftlichkeit von Bedeutung.

F 6.3.2 Im Interesse eines hohen Fahrkomforts sollen die im Regionalbusverkehr einzusetzenden Fahrzeuge pro Unternehmen zu 60 % nicht älter als 12 Jahre sein.

Erläuterung: Der Einsatz moderner, attraktiver Fahrzeuge ist für das Image und damit für die Bereitschaft der Kunden, die Angebote zu nutzen, sehr wichtig. Vergleichsmaßstab der Kunden sind zumeist die bei den (regelmäßig erneuerten) Privat-Pkw bestehenden Standards. Die in den kommunalen Verkehrsunternehmen erreichte Qualität muss auch Maßstab für die übrigen Leistungserbringer sein.

F 6.3.3 Es ist sicherzustellen
- dass der Besetzungsgrad (Auslastung der Sitz- und Stehplätze) der Fahrzeuge in der Spitzenstunde in Lastrichtung am maßgebenden Querschnitt 65 % in der Regel nicht übersteigt,
- dass der Besetzungsgrad der Fahrzeuge in der Normalverkehrszeit in Lastrichtung am maßgebenden Querschnitt 50 % in der Regel nicht übersteigt und
- dass im Spätverkehr in der Regel jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Als maßgebender Querschnitt gilt der regelmäßig am stärksten belastete Querschnitt.

Erläuterung: Die Festsetzung entspricht den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen /9/.

F 6.3.4 Bezüglich des Einsatzes von Fahrzeugen im Stadtverkehr ist zu gewährleisten, dass bei 90 % der Fahrzeuge des jeweiligen Verkehrsunternehmens bei Stichproben-

kontrollen keine Beanstandung auftritt. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder mindestens drei kleinere Mängel festzustellen sind.

Als kleine Mängel zählen dabei: offensichtlichen 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 Fahrgastraumes, herumliegender Abfall, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, Zerstörungen oder sehr starke Verschleißerscheinungen im Fahrzeug, ungenügende Beleuchtung, Unbrauchbarkeit der Haltewunsch- und Notruftasten.

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

F 6.3.5 Bei einer ständig wachsenden Anzahl des eingesetzten Fahrzeugparks im Stadtverkehr soll Niederflureinstieg möglich sein. Bis 2010 sollen mindestens 75 % der Straßenbahnzüge sowie 90 % der Busse diesen Standard aufweisen. 60 % der Busse sollen nicht älter als 12 Jahre sein.

Erläuterung: Diese Mindestforderung orientiert sich am bisher erreichten und realistisch erreichbaren Stand.

F 6.3.6 Die im Stadtverkehr Halle (Saale) einzusetzenden Fahrzeuge (Straßenbahn, Stadtbus, Kleinbusse) sollen außerdem folgende Eigenschaften aufweisen:
- Bequeme Mitnahmemöglichkeit von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und schwerem Gepäck,
- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung als Hilfestellung für Sehbehinderte,
- Festhaltemöglichkeiten auch für kleine Kinder, insbesondere in der Nähe der Kinderwagenstellplätze,
- Freihaltung von 100 % der Türfensterfläche und mindestens 80 %, ab dem Jahr 2010 von mindestens 85 % der Fensterfläche der Fahrzeuge von Beklebungen durch Werbung,
- fahrzeugseitig geringe Belastung durch Geräusche, Gerüche und Erschütterungen,
- Haltestellenansage und –anzeige (dynamisch, bei Altbestand Tatra statisch),
- fahrzeugseitige Ausrüstung zur Ansteuerung der im jeweiligen Bedienungsgebiet dafür ausgestatteten LSA sowie zur Ist-Daten-Übermittlung für dynamische Fahrgastinformationen und ähnliche Einrichtungen,
- Ausrüstung eines Teils der Fahrzeuge mit automatischen Zähleinrichtungen,
- jeweiliger Stand der Technik bezüglich Abgasemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Beschaffung.

Erläuterung: Mit den genannten Standards soll gewährleistet werden, dass die Fahrzeuge modern, kundenfreundlich und behindertengerecht sind.

F 6.3.7 Niederflurfahrzeuge sind so einzusetzen, dass auf allen Linien ein Niederflur-Grundangebot besteht.

Erläuterung: Dieses Grundangebot kann für mobilitätseingeschränkte Personen bei entsprechender Information eine erhebliche Erleichterung bedeuten.

6.4 Betrieblich-technische Einrichtungen

F 6.4.1 Die Programme zum Umbau und der Erneuerung der Betriebshöfe, insbesondere Freiimfelder Straße, sowie zur Einrichtung des RBL einschließlich dynamischer Fahrgastinformation sind planmäßig weiterzuführen.

Erläuterung: Die mit der Verbesserung der Arbeitsbedingungen einhergehenden Verbesserungen führen langfristig auch zu positiven Effekten für die Wirtschaftlichkeit der Betriebsabläufe.

6.5 Barrierefreiheit

F 6.5.1 Die im vorliegenden Nahverkehrsplan definierten Standards bezüglich Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsangeboten verfolgen auch das Ziel, mobilitätseingeschränkten Personen die volle Nutzbarkeit der Angebote zu ermöglichen und damit zugleich der Anforderung des Personenbeförderungsgesetzes, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu entsprechen. Es ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen Vertretern behinderter Menschen, Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen, um neu auftauchende diesbezügliche Problemstellungen möglichst zügig erkennen und lösen zu können.

Erläuterung: Die Stadt Halle (Saale) verfolgt einen Querschnittsansatz, welcher der Tatsache Rechnung trägt, dass Mobilitätseinschränkungen nicht nur aus Behinderungen, sondern auch aus speziellen Lebensumständen (Eltern mit Kleinkindern, Ältere ...) erwachsen können und die betroffene Bevölkerungsgruppe demzufolge relativ groß ist.
Mit dem „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467) wurde im Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 die Zielvorgabe für Nahverkehrspläne, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, eingefügt. Neben den im vorliegenden Nahverkehrsplan dazu benannten konkreten Zielen (z.B. bezüglich der Haltestellen) bedarf es laufender Konsultationen, um neue Problemstellungen anzugehen bzw. neue Lösungsmöglichkeiten implementieren zu können.

F 6.5.2 Es ist zu prüfen, ob durch spezielle Servicedienste eine personelle Betreuung von Mobilitätsbehinderten für die Benutzung des ÖPNV realisiert werden kann. Sofern eine wirtschaftlich tragfähige Lösung gefunden wurde, ist diese dem Stadtrat zur Bestätigung vorzulegen.

Erläuterung: Für einen derartiger Servicedienst, welcher nach Vorbestellung u.a. die Betreuung von Haustür zu Haustür übernimmt, gibt es Vorbilder in anderen Städten.

F 6.5.3 Bestehende Haltestelleneinrichtungen sind daraufhin zu prüfen, dass die Informationsaushänge (Fahrplan, Liniennetz etc.) auch durch Kinder und Rollstuhlfahrer gelesen werden können.

Erläuterung: An einigen Haltestellen hängen die Aushänge zu hoch oder sind durch davor befindliche Sitze blockiert.

F 6.5.4 Es sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, eine starke ÖPNV-Nutzung und –Bindung der wachsenden Gruppe der über 60jährigen zu gewährleisten.

Erläuterung: Für die künftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV gewinnt das Verkehrsverhalten der älteren Generation immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst. Zugleich ist eine Zunahme des Anteils derjenigen in dieser Gruppe zu erwarten, die einen Pkw zur Verfügung haben und zwischen diesem und dem ÖPNV wählen können. Maßnahmen zur stärkeren Bindung an den ÖPNV können daher sein: spezielle Tarifangebote, die dem Zeitfonds und den Nutzungsbedürfnissen Älterer Rechnung tragen; erweiterte Serviceleistungen mit Aufpreis; Begleitung der Übergangsphase vom Berufsleben in den Rentenstand in Bezug auf die Neuausrichtung der Verkehrsgewohnheiten.

6.6 Intermodale Vernetzung

F 6.6.1 Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride) sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen.

Erläuterung: Mit Pkw bzw. Fahrrad als Zu- und Abbringer können Reiseketten des ÖPNV optimiert und damit Reisezeitverkürzungen erreicht werden.

F 6.6.2 An den in Tabelle 6.6 benannten Zugangsstellen des ÖPNV sollen Park+Ride-Anlagen eingerichtet werden. Die in Tabelle 3.11 auf Seite 25 benannten Park+Ride-Anlagen sollen weiterhin betrieben werden. Der Standort Nietleben ist dabei auszubauen.

Standort	Bemerkungen
neue Endstelle Frohe Zukunft	nach geplanter Verlängerung der Straßenbahn
neue Endstelle Büschdorf Ost	nach geplanter Verlängerung der Straßenbahn

Tabelle 6.6 Standorte für Park+Ride-Anlagen

Erläuterung: Die Standorte sind entweder vorhanden oder stellen die gegenwärtig sinnvollsten Lösungen dar.

F 6.6.3 Die Einrichtung von Bike+Ride-Standorte soll an den Zugangsstellen zum SPNV und an Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale in Entfernungen zwischen 1 ... 3 km von der Zugangsstelle liegen.
Fahrradabstellanlagen sind anspruchsgerecht auszuführen unter Anwendung möglichst einheitlicher Standards. Zu grundlegenden Standards gehören insbesondere eine Überdachung, Anschließbarkeit eines Laufrades und des Rahmens zum Schutz vor Diebstahl, Standsicherheit des Fahrrades (Halt an mindestens zwei Punkten), Beleuchtung und kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig. Außerdem müssen die Wege zur Zugangsstelle für den Radverkehr geeignet sein.

Erläuterung: Als mögliches Zubringerverkehrsmittel muss das Fahrrad in die Gesamtbeförderungskette und damit in die Vermarktung des ÖPNV integriert werden. Die Anwendung einheitlicher Standards sichert langfristig ein einheitlich hohes Niveau bei den Fahrradabstellanlagen.

F 6.6.4 Am Hauptbahnhof ist eine Fahrradstation einzurichten, welche die Kernfunktionen
- witterungsgeschütztes und sicheres Fahrradparken
- Fahrradvermietung und
- Fahrradservice mit Pannenhilfe und Wartungsleistungen

sowie zusätzliche zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit geeignete Dienstleistungen (Fahrradwäsche, Verkauf von Infomaterial u.ä.) anbietet. Die Stadt Halle (Saale) bezieht in die Konzepterstellung potenzielle Partner (DB AG, NASA/MDV, möglicher privater Betreiber oder Qualifizierungsgesellschaft, örtliche Verkehrsinitiativen) ein, erstellt ein Finanzierungskonzept und berücksichtigt das Projekt im Rahmen des Schnittstellenumbaus am Hauptbahnhof.

Erläuterung: Fahrradstationen bieten den Nutzern gegen Entgelt hochwertigen Service zur Verknüpfung der Wegeketten von ÖPNV und Fahrrad und führen dem ÖPNV auch neue Fahrgäste zu. Sie etablieren sich auf der Grundlage des in Jahrzehnten gewachsenen Vorbildes der Niederlande zunehmend auch an deutschen Bahnhöfen, die ein entsprechendes Aufkommen haben. Mit ca. 200 abgestellten Fahrrädern bietet der Hauptbahnhof Halle bereits ein gutes Ausgangspotenzial für eine Fahrradstation. Fahrradstationen können, erträgliche Mietkonditionen vorausgesetzt, sowohl in privatwirtschaftlicher Form (z.B. durch Fahrradhändler) als auch in gemeinnütziger Form (z.B. durch Arbeitsförderungsgesellschaften) betrieben werden. Mit dem bereits in vielen Fällen angewandten Marken- und Gestaltungskonzept „Radstation®“ des ADFC NRW existiert zudem eine gute Ausgangsbasis für eine einheitliche Gestaltung, was dem Marketing sehr zuträglich ist.

F 6.6.5 Neben dem Weiterbetrieb der vorhandenen Anlagen sollen an den in Tabelle 6.7 benannten Zugangsstellen des ÖPNV Bike+Ride-Anlagen eingerichtet werden:

Standort	Bemerkungen
neue Endstelle Büschdorf Ost	nach geplanter Verlängerung der Straßenbahn
neue Endstelle Frohe Zukunft	nach geplanter Verlängerung der Straßenbahn
Neueinrichtung B+R-Plätze Bf. Nietleben	nach erfolgter Durchbindung der S-Bahn nach Leipzig

Tabelle 6.7 Zu realisierende Bike+Ride-Anlagen

Erläuterung: Die Standorte stellen interessante Zugangsstellen für Gebiete dar, welche für einen fußläufigen Zugang zu weit entfernt liegen.

F 6.6.6 Die entgeltfreie Mitnahme von Fahrrädern in den Nahverkehrsmitteln ohne Sperrzeiten ist unter der Voraussetzung der Finanzierung durch die NASA weiterzuführen.

Erläuterung: Das Angebot ist ein wirkungsvoller Beitrag zu Vernetzung innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und zur Realisierung sehr zeitgünstiger Wegeketten.

F 6.6.7 Eine Kooperation der Verkehrsunternehmen des Stadtverkehrs in Halle (Saale) mit Car-Sharing-Unternehmen ist anzustreben mit dem Ziel, den Kunden möglichst durchgängige Verkehrsangebote für vielfältige Mobilitätsbedürfnisse machen zu können.

Erläuterung: Car-Sharing (gemeinschaftliche Nutzung von Autos) kann eine Ergänzung des Mobilitätsangebotes dort darstellen, wo der ÖPNV kein oder nur ein ungenügendes Angebot hat. Ein erleichterter Zugang von ÖPNV-Kunden zu diesen Dienstleistungen ist deshalb wünschenswert und soll durch Kooperationen erreicht werden.

F 6.6.8 Durch die Stadt Halle (Saale) und die auf ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen sind die Aktivitäten zur Realisierung eines Park+Ride-Management-Systems im Rahmen des Forschungsprojektes MOSAIQUE zu unterstützen.

Erläuterung: Im Rahmen des Forschungsprojekts MOSAIQUE werden unter Federführung des MDV insgesamt sechs Vorhaben des Verkehrsmanagements umgesetzt. Die HAVAG realisiert dabei unter dem Namen PaRIS ein Verkehrsmanagement, welches zum Ziel hat, den Kfz-Verkehr bereits am Stadtrand auf den ÖPNV zu lenken. Testbereich ist die Dölauer Straße mit dem P+R-Platz an der Bus- und Straßenbahn-Endstelle „Kröllwitz“.

6.7 Organisation

F 6.7.1 Die bestehende Organisationsstruktur des ÖPNV in Halle (Saale) ist hinsichtlich der Veränderung der europa- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln, um die Aufgabenträgerfunktion zu stärken, die Durchsetzung der Anforderungen des vorliegenden Nahverkehrsplanes bei der Vergabe von Liniengenehmigungen zu gewährleisten und die Vorteile des steuerlichen Querverbundes insbesondere für die Straßenbahninfrastruktur weiterhin nutzen zu können.

Erläuterung: Die bestehende Organisationsstruktur mit der Einbindung der Verkehrsunternehmen über Gesellschafterverträge und den Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag sichert der Stadt Halle (Saale) einen relativ großen Einfluss. Absehbare Veränderungen im europäischen Recht könnten jedoch dazu führen, dass Verkehrsunternehmen, bei denen die Stadt Halle (Saale) nicht Gesellschafter ist, im Stadtverkehr tätig werden bzw. die gegenwärtigen vertraglichen oder finanziellen Bindungen zu verändern sind.

F 6.7.2 Sofern Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorgesehen sind, sind die Beziehungen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger auf der Grundlage von Verkehrsbedienungsfinanzierungsverträgen zu gestalten, die sich an den Standards des bestehenden Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages orientieren und den im vorliegenden Nahverkehrsplan dargelegten Qualitätsstandards entsprechen. Weiterhin ist die DIN 13816 "Transport - Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr" zu berücksichtigen. Die Verträge müssen genau definierte Sanktions-

möglichkeiten in Bezug auf die Nicht- oder Schlechterfüllung von Leistungen enthalten. Die Verträge müssen den vom Europäischen Gerichtshof 2003 aufgestellten vier Kriterien entsprechen:
1) Das Unternehmen muss tatsächlich mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sein.
2) Die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen.
3) Der Ausgleich darf nicht über die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen inklusive eines angemessenen Gewinns abzüglich der erzielten Einnahmen hinausgehen.
4) Anzusetzen sind die Kosten nur in der Höhe, wie sie einem durchschnittlichen, gut geführtem Unternehmen entstehen würden.

Erläuterung: Die hier benannten allgemeine Anforderungen sowie die Kriterien des EuGH entsprechen den gegenwärtig bekannten europäischen Rahmenbedingungen.

F 6.7.3 Für den Zeitraum nach Ablauf der Mehrzahl der 2007 bestehenden Liniengenehmigungen der Stadtbuslinien ist Ende 2008, sofern konzessions- oder beihilferechtlich erforderlich, die Genehmigungsvergabe in den entsprechenden Linienbündeln durchzuführen. Dazu ist in transparenter Weise eine zu erarbeitende Bewertungsrichtlinie zugrunde zu legen, in welche die im vorliegenden Nahverkehrsplan dargestellten Anforderungen an das ÖPNV-Angebot einfließen und ggf. konkretisiert werden.

Erläuterung: Es bedarf für den Genehmigungswettbewerb transparenter und formalisierter Bewertungskriterien, um die Chancengleichheit der Wettbewerber zu gewährleisten. Dies soll durch die Bewertungsrichtlinie gewährleistet werden.

F 6.7.4 Die Laufzeiten der Konzessionen der Linienbündel des Stadtbusses (vgl. Abschnitt 5.3.2) sind wie folgt zu staffeln: Linienbündel 1 (Nord): 6 Jahre, Linienbündel 2 (Ost) 5 Jahre, Linienbündel 3 (Süd) 7 Jahre, Linienbündel 4 (West) 8 Jahre und Linienbündel 5 (Nacht) 8 Jahre.

Erläuterung: Die unterschiedlichen Laufzeiten sollen differierenden städtebaulichen Entscheidungshorizonten Rechnung tragen und zugleich Vergabeprozesse staffeln.
Linienbündel 1 (Nord): Die Entwicklung im Norden der Stadt ist geprägt von Überlegungen zur Hafenerweiterung. In diesem Rahmen könnte eine neue Erschließung der Gebiete notwendig werden. Spätestens in 6 Jahren ist mit einer Entscheidung zu rechnen.
Linienbündel 2 (Ost): Der Osten der Stadt ist geprägt von Veränderungen der verkehrlichen Infrastruktur. Dieses Gebiet verfügt als einziges über genügend Erweiterungsflächen für Handel, Dienstleistung, Wohnen und Industrie. Bis spätestens 2012 soll die Delitzscher Straße komplett ausgebaut sein. Ab diesem Zeitpunkt ist eine komplette Umstellung des Bussystems erforderlich.
Linienbündel 3 (Süd): Der Süden ist mit seiner Großsiedlung „Silberhöhe“ prägend für diesen Bereich. Die Entwicklungen in diesem Gebiet müssen begleitet werden, es ist mit Anpassungen der Buserschließung zu rechnen.
Linienbündel 4 (West): Die Wohngebiete westlich der Saale sind durch Halle-Neustadt und Halle-Süd stark geprägt. Gleichzeitig sind mit den Gebieten Heide-Süd, Weinbergcampus, Nietleben und Kröllwitz Wohnstandorte vorhanden, die sich weiter positiv auf die Einwohnerzahlen auswirken können. Durch die Straßenbahn im Bereich ist eine hohe Stabilität für die Grundversorgung gegeben, welche der Bus ergänzt.
Linienbündel 5 (Nacht): Bei diesem Bündel handelt es sich um die Absicherung der Verbindungen zwischen den Stadtgebieten in der Nacht in enger Abstimmung mit den für einen längeren Zeitraum beständigen Straßenbahnleistungen.

F 6.7.5 Für Einzellinien des Stadtbusverkehrs, deren Genehmigung erst nach 2008 ausläuft, sind spätestens die Folgegenehmigungen an die Laufzeit des jeweiligen Linienbündels anzupassen.
Einzellinien, deren Konzession bereits im Jahr 2007 auslaufen, sind so zu konzessionieren, dass ihre Leistungen in die Ende 2008 zu vergebenden Linienbündel integriert werden können.

Erläuterung: Da die Genehmigungen von mehreren kleineren Linien länger als bis 2008 laufen, bedarf es für diese Linien Sonderregelungen. Die Leistung dieser Linien kann u.U. erst nach Ablauf der bisherigen Genehmigungen in das Linienbündel integriert werden, soll aber bereits beim Ge-

nehmigungswettbewerb für das Linienbündel mit berücksichtigt werden (zeitversetzte Integration).
Eine Sonderregelung ist ebenfalls für die 2007 endenden Linienkonzessionen notwendig. Sie sollten zunächst nur für einen kurzen Zeitraum neu vergeben werden, um danach gemeinsam mit dem jeweiligen Linienbündel erneut vergeben zu werden.

F 6.7.6 Das Straßenbahnverkehrsunternehmen stellt den in Halle (Saale) tätigen Stadtbusverkehrsunternehmen seine Fahrplanentwürfe mindestens 3 Monate vor Einführung zur Verfügung, um eine Anpassung und Abstimmung der Fahrpläne zu ermöglichen.

Erläuterung: Damit soll ausreichend Zeit gewährleistet werden, um die Busfahrpläne entsprechend anzupassen und einen integrierten Fahrplan zu verwirklichen.

F 6.7.7 Verkehrsunternehmen des Stadtverkehrs Halle (Saale) sollen im Sinne eines nach außen als Einheit wahrnehmbaren ÖPNV kooperationsbereit sein und die im „Handbuch zur Kooperation neuer Verbundpartner mit dem MDV“ in seiner jeweils aktuellsten Fassung dargestellten technischen, organisatorischen und vertraglichen Grundlagen umsetzen bzw. anerkennen.

Erläuterung: Auch wenn mehrere Verkehrsunternehmen im Stadtverkehr Halle (Saale) tätig sind, soll der ÖPNV für den Kunden als Einheit erscheinen und nutzbar sein. Dem dient sowohl die Kooperation der Stadtverkehrsunternehmen untereinander als auch im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes.

F 6.7.8 Das mit der Aufgabenträgerschaft des ÖPNV bei der Stadt Halle (Saale) befasste Personal ist auf seine wachsenden Aufgaben durch Schulung und Weiterbildung vorzubereiten.

Erläuterung: Änderungen des EU-Rechtes lassen erwarten, dass zukünftig erheblich neue Aufgaben (z.B. Genehmigungswettbewerb inklusive Erstellung einer Bewertungsrichtlinie) auf den Aufgabenträger zukommen, von deren anspruchsgerechter Erfüllung die zukünftige Qualität des Nahverkehrs wesentlich abhängen kann.

7 ANFORDERUNGEN AN DAS ÖPNV-ANGEBOT

7.1 Bedienungsstandards

7.1.1 Bedienungsstandards SPNV

F 7.1.1 Im Sinne eines attraktiven SPNV-Angebotes auf den Stadt-Umland-Relationen setzt sich die Stadt Halle für eine mindestens stündliche Bedienung der in das Stadtgebiet einbrechenden SPNV-Strecken sowie eine mindestens halbstündliche Bedienung der S-Bahn Halle-Leipzig ein.

Erläuterung: Die stündliche Bedienung bietet einen attraktiven Grundtakt im regionalen Bereich, auf den die übrigen ÖPNV-Angebote zugeschnitten werden können.

F 7.1.2 Die Bedienung auf den S-Bahn-Ästen auf dem Stadtgebiet Halle (Saale) soll mindestens halbstündlich erfolgen und bedarfsweise auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden.

Erläuterung: Die Orientierung auf Taktfamilie 15/30-Minuten-Takt ermöglicht günstige Anschlussbeziehungen zur Straßenbahn.

7.1.2 Bedienungsstandards Regionalverkehr

F 7.1.3 Die Bedienung im Regionalverkehr richtet sich nach den Erfordernissen der in den Gebieten der benachbarten Aufgabenträgern auftretenden Verkehre.

Erläuterung: Die Bedienung des Stadtgebietes Halle (Saale) erfolgt durch den Stadtverkehr, der Regionalbusverkehr hat hier nur ergänzende Funktionen.

7.1.3 Bedienungsstandards Stadtverkehr

F 7.1.4 Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes ist nach den in Tabelle 7.1 definierten Verkehrszeiten zu differenzieren.

Verkehrszeit	Abkürzung	umfasster Zeitraum	entspricht heute
Hauptverkehrszeit	HVZ	Zeit des morgendlichen und des nachmittäglichen Berufs- und Schülerverkehrs	Mo-Fr 6.00 – 8.00 Uhr sowie 13.00 – 17.00 Uhr
Normalverkehrszeit	NVZ	Zeit zwischen der morgendlichen und nachmittäglichen HVZ sowie zwischen dem Ende des nachmittäglichen Berufsverkehrs und dem allgemeinen Ladenschluss	Mo-Fr 8.00 – 13.00 Uhr sowie 17.00 – 20.00 Uhr
Spätverkehrszeit	-	abendlicher Freizeitverkehr, beginnend mit dem allgemeinen Ladenschluss	20.00 – 1.00 Uhr
Nachtverkehrszeit	-	Nachtstunden mit sehr geringen Aktivitäten des öffentlichen Lebens	ab 1.00 Uhr

Tabelle 7.1 Definition der Verkehrszeiten

Erläuterung: Die Definitionen tragen dem unterschiedlichen Verkehrsaufkommen zu den Verkehrszeiten Rechnung und dienen als Grundlage für die nachfolgenden Festsetzungen.

F 7.1.5 Im Straßenbahnnetz ist von Montag – Freitag der leicht merkbare 15-Minuten-Grundtakt zu realisieren.

Erläuterung: Die Festsetzung entspricht dem Beschluss des Stadtrates der Stadt Halle (Saale) vom 23.11.2005.

F 7.1.6 Auf den wichtigsten Ästen (vgl. Abbildung 7.1) des Straßenbahnnetzes ist im Tagesverkehr (HVZ und NVZ) eine Bedienungshäufigkeit von mindestens 6 Fahrten pro Stunde und Richtung von Montag – Freitag und 3 Fahrten pro Stunde und Richtung an Wochenenden zu gewährleisten.

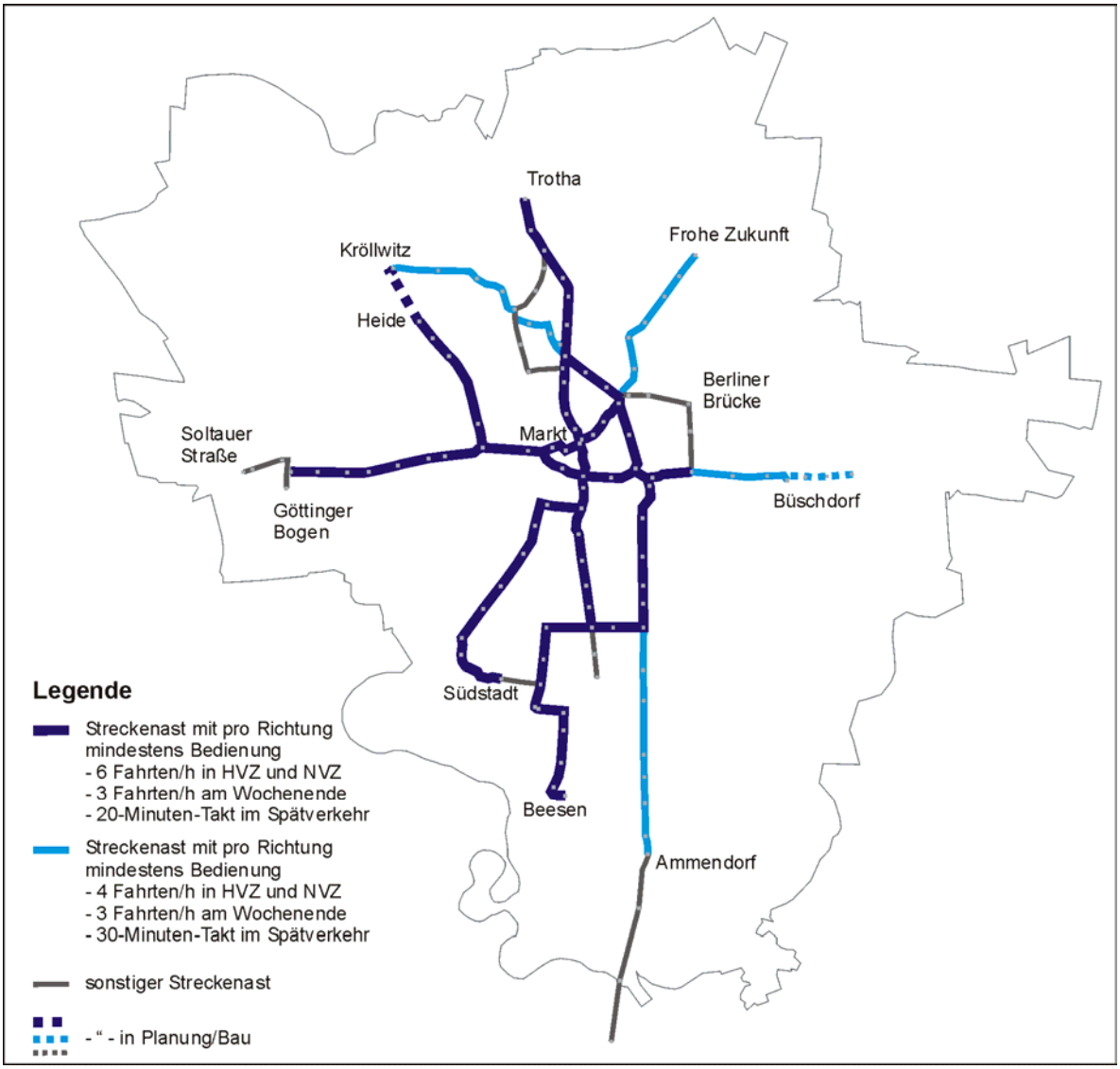


Abbildung 7.1 Auf den Streckenästen der Straßenbahn geforderte Bedienungshäufigkeiten

Erläuterung: Die geforderte Mindestbedienungshäufigkeit lässt dem Verkehrsunternehmen einen ausreichend großen unternehmerischen Spielraum zur Gestaltung des Angebotes. Sie entspricht zugleich dem Beschluss des Stadtrates vom 23.11.2005, den 15-Minuten-Takt mit den geringsten Auswirkungen für die Fahrgäste umzusetzen.

F 7.1.7 Die Bedienungshäufigkeit des Stadtbusses ist in den Linienbündeln so zu planen, dass dem Fahrgastaufkommen entsprochen wird, die in Anlage 2 haltestellenkonkret geforderte Mindestbedienungshäufigkeit nicht unterschritten wird und die Linien in der

Regel im Takt verkehren.
Entsprechend Anlage 2 sind folgende Haltestellen mindestens 4 mal je Stunde und Richtung in HVZ und NVZ zu bedienen: Heide-Nord, Dreizahnstraße, Kolkturmring, Blumenau, Am Hechtgraben, Heideringpassage (bediente Richtung), Heidering, W.-Koenen-Ring.

2 Mal je Stunde und Richtung sind in HVZ und NVZ mindestens zu bedienen die Haltestellen Seeben, Freiheit, Tornau, Mötzlich, Apoldaer Straße, Suhler Straße, E.-André-Straße, Dautzsch, Rapsweg, Lupinenweg, Zwickauer Straße, P.-Singer-Straße, Äußere Leipziger Straße, Schönnewitzer Straße, Altenburger Straße, K.-Kollwitz-Straße (bis Bau Straßenbahn), Bitterfelder Straße (bis Bau Straßenbahn), Gartenstraße, Lettin, Dachstraße, Waldstraße, Knolls Hütte, Am Waldrand, Elbestraße, Dölau, A.-Oelßner-Straße, Röntgenstraße, Heidebahnhof, Am Heidesee, S-Bahnhof Nietleben, Hallesche Straße, Südpark, E.-H.-Meyer-Straße.

Erläuterung: Die Orientierung am Fahrgastaufkommen und der Mindestbedienung konkreter Haltestellen soll den Verkehrsunternehmen einen Rahmen geben, um Linienführung und Bedienung planen zu können. Die konkret benannten Haltestellen mit einer viermaligen bzw. zweimaligen Bedienung pro Stunde haben eine Leitfunktion für die Angebotsplanung. Sie betreffen Siedlungsbereiche, die weit außerhalb des Einzugsbereiches des Schienenverkehrs liegen. In der konkreten Umsetzung ist zu erwarten, dass weitere, am Linienweg der Busse liegende Haltestellen ähnlich häufig bedient werden.

F 7.1.8 Der Grundtakt auf den Zubringerbuslinien sollte dem Grundtakt der Straßenbahnlinien entsprechen oder ein Vielfaches davon betragen.

Erläuterung: Damit soll erreicht werden, dass sich Straßenbahn- und Zubringerbuslinien an den Umsteigepunkten fahrplantechnologisch besser verknüpfen lassen und zeitliche Übergänge für Umsteiger überschaubarer und berechenbarer werden.

F 7.1.9 Dichtbesiedelte Wohngebiete in Halle-Neustadt (Stadtviertel 5 71, 5 72 und 5 73), die deutlich außerhalb des 500-m-Einzugsbereiches der Straßenbahn liegen, sind in der HVZ und NVZ durch Zubringerbuslinien an die Straßenbahn anzubinden. Die Linien sind zugleich so zu gestalten, dass sie den in Halle-Neustadt auftretenden Binnenverkehren möglichst gut gerecht werden.

Erläuterung: Die Bedeutung der Zubringerbuslinien ging nach Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke deutlich zurück. Sie sind für die straßenbahnfernen Wohngebiete jedoch unverzichtbar. Halle-Neustadt als ursprünglich eigenständig entwickelter Siedlungsbereich weist Binnenverkehre auf, die in der Gestaltung des Busliniennetzes berücksichtigt werden müssen.

F 7.1.10 Die Bedienung hat zu gewährleisten, dass alle Stadtteile von Montag – Freitag bis gegen 20.00 Uhr (Fahrtbeginn) aus dem Stadtzentrum erreicht werden können. Sofern sich starker Einkaufsverkehr nach dieser Zeit etabliert, ist eine entsprechende Anpassung der Bedienung zu prüfen.

Erläuterung: Damit soll es für Einwohner aus dem gesamten Stadtgebiet möglich sein, den ÖPNV für abendliche Einkaufsfahrten zu nutzen.

F 7.1.11 Im Spätverkehr sind alle Haltestellen des Straßenbahnnetzes zu bedienen und auf den in Abbildung 7.1 entsprechend dargestellten Streckenästen mindestens ein 30-Minuten-Grundtakt zu realisieren. An definierten Anschlusspunkten sind optimale Übergänge zwischen den Linien zu gewährleisten.

Erläuterung: Die Festlegung soll gewährleisten, dass auch im abendlichen Freizeitverkehr auf den wichtigsten Relationen der Stadt ein attraktives ÖPNV-Angebot besteht und somit die Kundenbindung verstärkt werden kann.

F 7.1.12 Im Nachtverkehr sind ausgewählte Relationen, welche mindestens die am stärksten besiedelten Stadtteile umfassen sollen, durchgehend zu bedienen. In den Nächten zu Sonnabend und Sonntag ist eine stündliche Bedienung ausgewählter Relationen mit Straßenbahnen zu gewährleisten.

Erläuterung: Die erkennbare Nachfrage zu den benannten Zeiträumen rechtfertigt nicht den Einsatz des Tagesliniennetzes. Ein Grundangebot ist trotzdem im Sinne eines durchgängigen ÖPNV-Betriebes notwendig.

F 7.1.13 Bei Neuansiedlungen von Unternehmen und anderen Einrichtungen ist zu prüfen, ob die bislang angebotene ÖPNV-Bedienung ausreicht, um die sich ggf. ändernde Nachfrage zu befriedigen.

Erläuterung: Eine Angebotsveränderung kann sich z.B. durch die Veränderung von Arbeitszeiten notwendig machen.

7.1.4 Alternative Bedienungsformen

F 7.1.14 Zur Verbesserung der Erschließung von gering besiedelten Stadtteilen oder als Ersatz für sehr schwach nachgefragte Linienfahrten ist der Einsatz alternativer Bedienungsformen zu prüfen. Als Produkte kommen vorrangig die in Tabelle 7.2 beschriebenen in Frage. Die Tarife sind auf der Basis des MDV-Tarifs so zu gestalten, dass sie den höheren Zahlungsbereitschaften für Haustürbedienungen gerecht werden.

	Anrufsammeltaxi (AST)	**Rufbus**
Linienbindung	nein, jedoch definiertes Bedienungsgebiet	ja
Fahrplan	Zeitfenster	ja
Haltestellen	Haustürbedienung von/zu Verknüpfungspunkt	ja
Anmeldung	ja	ja
Fahrzeuge	Taxen, Großraumtaxen mit besonderer Kennzeichnung „AST“	Kleinbus, Taxi
Tarif	MDV-Tarif u. ggf. Komfort-Zuschlag	MDV-Tarif

Tabelle 7.2 Vorrangige Produkte im Bereich der alternativen Bedienungsformen

Erläuterung: Für alternative Bedienungsformen ist eine Produktbeschränkung wünschenswert, um den Fahrgast nicht zu überfordern.

F 7.1.15 Der Ersatz von Linienleistungen durch alternative Bedienungsformen aufgrund schwacher Nachfrage ist auf Zeiten außerhalb der HVZ und NVZ zu beschränken.

Erläuterung: Alternative Bedienformen weisen neben einigen Vorteilen auch gewisse Systemnachteile (Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen schwieriger, Hemmschwelle für Fahrtwunschanmeldung ..) auf. Der Ersatz von Linienleistungen soll daher beschränkt bleiben.

7.2 Vernetzung

7.2.1 Verknüpfung SPNV – SPNV

F 7.2.1 Hauptverknüpfungspunkt von SPNV-Leistungen auf dem Stadtgebiet Halle (Saale) ist der Hauptbahnhof. Die vollständige Herstellung der im ÖPNV-Plan des Landes dargestellten Anschlussbeziehungen im SPNV und die Realisierung eines Taktknotens des Integralen Taktfahrplanes wird durch die Stadt Halle (Saale) nachdrücklich gefordert.

Erläuterung: Bei der räumlichen und zeitlichen Verknüpfung bestehen gegenwärtig noch Mängel, welche die Umsteigebereitschaft bei den Fahrgästen negativ beeinflussen.

7.2.2 Verknüpfung SPNV – Regionalbusverkehr

F 7.2.2 Hauptverknüpfungspunkt zwischen dem Regionalbusverkehr und dem SPNV auf dem Stadtgebiet Halle (Saale) ist der Hauptbahnhof.

Erläuterung: Innerhalb der Stadt Halle (Saale) ist eine Verknüpfung zwischen Regionalbus und SPNV nur auf wenige Fahrtzwecke beschränkt. Wesentliche Verknüpfungen, die zu einem arbeitsteiligen System zwischen Regionalbus und SPNV führen, finden außerhalb des Stadtgebietes statt.

7.2.3 Verknüpfung Stadtverkehr – Stadtverkehr

F 7.2.3 An den Verknüpfungspunkten sind eine optimale räumliche Verknüpfung der einzelnen Linien und Verkehrsträger des ÖPNV und möglichst kurze, direkte Umsteigewege zu gewährleisten.

Erläuterung: Die benannte Grundanforderung soll zu möglichst kurzen Fußwegen der Fahrgäste beim Umsteigen führen, um Umsteigevorgänge möglichst bequem zu machen.

F 7.2.4 An den Verknüpfungspunkten zwischen Straßenbahn bzw. S-Bahn und Zubringerbuslinien in der Relation Stadtzentrum bzw. Hauptbahnhof – Außenbezirk bzw. Ortsteil (einschließlich Heide-Nord) sind geringe Übergangszeiten und eine hohe Anschlusssicherheit Montag – Freitag zu gewährleisten und am Wochenende anzustreben.

Erläuterung: Die zeitliche Anforderung ermöglicht eine Prioritätensetzung bei der Fahrplanbildung. Sie wird auf die radialen Verbindungen konzentriert, da hier bisher die höchste Nachfrage auftrat.

F 7.2.5 Im Spätverkehr sind geringe Übergangszeiten und eine hohe Anschlusssicherheit untereinander zu gewährleisten.

Erläuterung: Wegen der geringen Bedienungshäufigkeit im Spätverkehr können akzeptable Reisezeiten nur durch eine optimale Anschlussgestaltung erreicht werden.

F 7.2.6 Als Verknüpfungspunkte sind vorrangig die in Tabelle 7.3 benannten Punkte zu nutzen.

	Verknüpfung von				**Verknüpfung im Spätverkehr**
	Straßenbahn	**Stadtbus**	**SPNV**	**Regionalverkehr**	
Am Bruchsee		x	x		räumlich
Am Steintor	x				
Ammendorf	x	x	x		räumlich
An der Feuerwache	x	x			räumlich
Beesen	x	x			räumlich
Berliner Brücke	x	x			räumlich
Betriebshof Freiimfelder Straße	x	x			räumlich
Betriebshof Rosengarten	x	x			räumlich
Burg Giebichenstein	x				räumlich
Büschdorf	x	x			
Damaschkestraße	x	x			räumlich
Franckeplatz	x				räumlich
Freiimfelder Straße	x				räumlich
Frohe Zukunft	x	x			räumlich
Gimritzer Damm	x	x			Sammelanschluss
Göttinger Bogen	x	x			räumlich

	Verknüpfung von				Verknüpfung im Spätverkehr
	Straßen-bahn	Stadtbus	SPNV	Regional-verkehr	
Halle (Saale) Hauptbahn-hof und ZOB	x	x	x	x	räumlich
Heide	x	x			räumlich
K.-Wüsteneck-Straße	x	x			
Kröllwitz	x	x			Sammelanschluss ab 2007
Marktplatz	x				Sammelanschluss
Rannischer Platz	x	x			räumlich
Reileck	x				räumlich
Rennbahnkreuz	x	x			Sammelanschluss
S-Bahnhof Dessauer Brücke	x		x		räumlich
S-Bahnhof Neustadt	x	x	x	x	räumlich
S-Bahnhof Nietleben		x	x		räumlich
S-Bahnhof Rosengarten	x		x		räumlich
S-Bahnhof Silberhöhe	x	x	x		räumlich
S-Bahnhof Steintorbrücke	x		x		räumlich
S-Bahnhof Trotha		Option	Option		
S-Bhf. Wohnstadt Nord		x	x		
Schwimmhalle	x	x			räumlich
Südstadt	x	x	x		räumlich
Trotha	x	x			räumlich
Veszpremer Straße	x	x			räumlich
Vogelweide	x	x			räumlich
Weinbergweg	x	x			
Zentrum Neustadt	x	x			räumlich
S-Bahnhof Zscherbener Straße		x	x		räumlich

Tabelle 7.3 Verknüpfungspunkte Halle (Saale)

Erläuterung: Die Liste der Verknüpfungspunkte stellt sowohl die 2007 realisierte Praxis als auch die danach erkennbaren Veränderungen aufgrund der Straßenbahnneubaustrecken dar.

7.2.4 Verknüpfung Stadtverkehr mit SPNV und Regionalverkehr

F 7.2.7 Die diesbezüglich relevanten Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 7.3 mit dargestellt. Hauptverknüpfungspunkt ist der Hauptbahnhof.

Erläuterung: Die Liste der Verknüpfungspunkte stellt sowohl die 2007 realisierte Praxis als auch die danach erkennbaren Veränderungen aufgrund der Straßenbahnneubaustrecken dar.

7.3 Tarif

F 7.3.1 Alle Verkehrsleistungen des ÖPNV einschließlich SPNV auf dem Gebiet der Stadt Halle (Saale) sind zum Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) anzubieten. Für alternative Bedienweisen, die einen besonderen Service umfassen, können dabei Zuschläge erhoben werden. Das Gebiet der Stadt Halle (Saale) muss einer gemeinsamen Tarifzone zugeordnet sein. Die im "Handbuch zur Kooperation neuer Verbundpartner mit dem MDV" in seiner jeweils aktuellsten Fassung gemachten Vorgaben sind einzuhalten.

Erläuterung: Der seit 01.08.2001 bestehende Zustand wird damit für die Zukunft festgeschrieben. Ein gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsangebote ist die Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung und damit für ein arbeitsteilig organisiertes Gesamtsystem ÖPNV.

F 7.3.2 Die Anerkennung des Tarifangebotes City-Ticket der Deutschen Bahn AG (Fernverkehr) auf den Stadtverkehrslinien ist zu gewährleisten, entsprechende Vereinbarungen sind abzuschließen bzw. weiterzuführen. Zu prüfen ist, ob BahnCard-Besitzern generell eine Preisermäßigung im Stadtverkehr gewährt werden kann.

Erläuterung: Das Ticket verknüpft Angebote der DB AG mit der Nutzung des Stadtverkehrs und wurde bislang schon angeboten. Generelle Preisermäßigungen für BahnCard-Besitzer gibt es vereinzelt in anderen Verbünden, die wirtschaftlichen Vorteile für die Verkehrsunternehmen sind zu untersuchen.

F 7.3.3 Die Stadt Halle (Saale) wirkt im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hin, dass der MDV-Tarif so weiterentwickelt wird, dass eine Verbesserung der Tarifangebote für den Freizeitverkehr und im Einnahmeaufteilungsverfahren ein Bonus für Vertriebsaufwendungen erreicht wird.

Erläuterung: Im benannte Detail weist der MDV-Tarif Schwachpunkte auf, im Freizeitverkehr sollte es Angebote mit niedriger Zugangsschwelle geben, um Neukunden zu locken. Mit dem Bonus für Vertriebsaufwendungen soll der Aufwand z.B. für Fahrkartenautomaten und Verkaufsstellen abgedeckt werden, da Kauf und Nutzung der Fahrscheine in einem Verkehrsverbund nicht mehr zwangsläufig beim selben Verkehrsunternehmen stattfinden.

7.4 Information und Service

7.4.1 Liniennetz- und Fahrplaninformation

F 7.4.1 Das mit jedem Fahrplanwechsel herauszugebende Fahrplanheft soll in bewährter Weise den im MDV geltenden Grundstandards entsprechen und auch zukünftig den SPNV und die auf Halle bezogenen regionalen Buslinien mit umfassen. Die Informationen zu Park+Ride und Bike+Ride sind zu integrieren. Fahrplanänderungen sind in Berichtigungsblättern, die dem Fahrplangrundstandard entsprechen müssen, verfügbar zu machen. Das Fahrplanheft ist vom Straßenbahnverkehrsunternehmen auf der Basis der Zuarbeiten aller im Stadtgebiet Linienleistungen erbringenden Verkehrsunternehmen herauszugeben.

Erläuterung: Trotz der rasanten Entwicklung der elektronischen Medien bleibt das gedruckte Fahrplanbuch eine wichtige Grundlage der Fahrgastinformation. Es soll deshalb die wichtigsten für die ÖPNV-Benutzung relevanten Fakten übersichtlich und verständlich enthalten. Fahrplanänderungen größeren Umfangs müssen den Kunden in gleicher Weise wie die Basisfahrpläne zur Verfügung stehen.

F 7.4.2 Der Liniennetzplan Stadt Halle (Saale) soll alle relevanten Linien des Stadtverkehrs, die S-Bahn, die P+R und B+R-Standorte, die Verknüpfungspunkte, die Lage der Tarifzonen sowie nach Möglichkeit grundlegende graphische Elemente zu wichtigen touristischen Zielen (Zoo, Stadion ...) sowie eine spezielle Darstellung des Spät- und Nachtnetzes enthalten. Der Liniennetzplan ist vom Straßenbahnverkehrsunternehmen auf der Basis der Zuarbeiten aller im Stadtgebiet Linienleistungen erbringenden Verkehrsunternehmen zu erstellen.

Erläuterung: Der heute weitestgehend bestehende Standard soll auch in Zukunft bestehen.

F 7.4.3 Durch die Verkehrsunternehmen sind nach Möglichkeit handliche Linienfahrpläne bzw. Fahrpläne für den Abend- und Nachverkehr regelmäßig herauszugeben. Weiterhin sind den Fahrgästen handliche Übersichten zum Liniennetz und zu den Tarifen (ggf. in Zusammenarbeit mit dem MDV) zur Verfügung zu stellen.

Erläuterung: Kleine, zielgruppengenaue Informationsmaterialien erfüllen eine wichtige Funktion zur Zielgruppenansprache und ermöglichen den Fahrgästen das Mitführen der für ihre Zwecke wichtigsten Informationen.

F 7.4.4 Aktuelle Informationen zum ÖPNV, wie Netz-, Angebots- und Tarifänderungen, sind den Kunden in Zusammenarbeit mit dem MDV unter Nutzung aller dazu geeigneten Medien (örtliche Presse, Rundfunk, E-Mail-Newsletter, Amtsblatt, Broschüren, Flyer u.ä.) einschließlich der Beilage in den Fahrzeugen zu vermitteln.

Erläuterung: Lang- wie auch kurzfristige Veränderungen im ÖPNV-Angebot sind so bekannt zu machen, dass sie rechtzeitig einen möglichst großen Kundenkreis erreichen.

F 7.4.5 Durch die Verkehrsunternehmen sind die Integration der auf die Stadt Halle (Saale) bezogenen ÖPNV-Leistungen in regionale (z.B. INSA, MDV) und überregionale (z.B. DB AG) elektronische Fahrplanauskunftssysteme sicherzustellen und die entsprechenden Daten aktuell bereitzustellen.

Erläuterung: Die elektronische Fahrplanauskunft hat nicht nur Relevanz für Privathaushalte, sondern z.B. auch für die Beratung durch Fremdenverkehrsämter. Sie stellt die Vermittlung des ÖPNV-Angebotes an einen großen Kundenkreis sicher. Voraussetzung für derartige elektronische Systeme ist, dass alle Fahrplandaten permanent in der jeweils aktuellen Fassung im Datenpool abgelegt sind.

F 7.4.6 Durch die Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass für telefonische Fahrplanauskünfte zum ÖPNV-Angebot in Halle eine einheitliche Telefonnummer zu Verfügung steht und kommuniziert wird. Dies kann realisiert werden, indem eine bestehende Auskunft durch Kooperationen der Verkehrsunternehmen so ausgebaut wird, dass zu allen in Halle bestehenden Angeboten brauchbare und verlässliche Informationen gegeben werden können.

Erläuterung: Trotz der wachsenden Rolle des Internet ist für bestimmte Zielgruppen und Anlässe eine funktionierende Telefonauskunft unerlässlich.

F 7.4.7 Die Qualität der 2006 im Bedienungsgebiet vorhandenen Aushangfahrpläne ist beizubehalten.

Erläuterung: Die Aushangfahrpläne im Stadtverkehr Halle (Saale) entsprachen bisherigen Anforderungen.

F 7.4.8 Durch die Verkehrsunternehmen sind folgende Maßnahmen der Unterwegsinformation zu gewährleisten:

a) Wegweisung zwischen den Abfahrtspunkten an Verknüpfungspunkten mit dem SPNV,
b) optische und akustische Information über die nächste Haltestelle in den eingesetzten Fahrzeugen,
c) Aushang des aktuellen Liniennetzplanes für das Gesamtgebiet der Stadt Halle (Saale) in den eingesetzten Fahrzeugen und an allen Straßenbahnhaltestellen, an Bushaltestellen alternativ auch ein Teilnetzplan oder Stadtplanausschnitt,
d) nach Möglichkeit: Bereitstellung weiterführender Informationen an aufkommensstarken bzw. touristisch bedeutsamen Haltestellen; das betrifft u.a. Angaben zur örtlichen Lage der Haltestelle und zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Übersichtsplan, Wegweiser).

Erläuterung: Fahrgäste benötigen nicht nur Vorabinformationen, sondern auch Hinweise während der Beförderung, besonders beim Umsteigen sowie bei mangelnder Ortskenntnis.

F 7.4.9 Bei allen Informationsträgern (Fahrplanhefte, Haltestellen, Fahrzeuge) ist den Ansprüchen Sehbehinderter durch eine gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Informationen[12] Rechnung zu tragen. Internetinformationen sind entsprechend einschlägiger technischer Standards[13] barrierefrei zu programmieren, u.a. generell auch in einer

[12] entsprechend Stand der Technik, u.a. dargelegt in /10/

[13] Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BITV)

textbasierten Variante, aus welcher der Inhalt ohne Erkennen von Grafiken erschließbar ist.

Erläuterung: Der Informationszugang von Menschen mit z.B. Sehbehinderungen kann durch Beachtung der angeführten Grundsätze vereinfacht werden.

F 7.4.10 Durch die Verkehrsunternehmen sind, soweit nicht aus allgemeinen Informationen ersichtlich, speziell für Mobilitätsbehinderte relevante Informationen, insbesondere zur Behindertenfreundlichkeit der Haltestellen und zum Einsatz der Niederflurfahrzeuge, zur Verfügung zu stellen.

Erläuterung: Die bereits bisher schon durch das Verkehrsunternehmen verfügbar gemachten Informationen sollen auch zukünftig als Hilfestellung für Mobilitätsbehinderte verfügbar sein.

F 7.4.11 An Haltestellen mit großen Ein- oder Umsteigerzahlen ist schrittweise die Einrichtung dynamischer Fahrgastinformationen (Angabe von Linie, Fahrtziel, Abfahrtszeit, bedarfsweise Sonderinformationen) vorzusehen. Ab 2008 sind in jedem Jahr 3 Haltestellen neu auszurüsten. Vorrang haben dabei die Haltestellen Marktplatz, Riebeckplatz, Hauptbahnhof, Reileck, Am Steintor, Rennbahnkreuz, Rannischer Platz und Vogelweide sowie die aufkommensstarken Haltestellen, bei denen eine Umgestaltung aus anderen Gründen sowieso vorgesehen ist. An den Endstellen Ammendorf, Südstadt und Beesen ist zur Bahnsteigorientierung zukünftig die Anzeige der nächsten Abfahrt zu ermöglichen.

Erläuterung: Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen ersparen nicht nur mühsames Fahrplanlesen, sondern vereinfachen darüber hinaus die Informationsübermittlung bei Verspätungen, Umleitungen und in Sondersituationen. Sie sind darüber hinaus ein Marketinginstrument, um die Angebotsqualität z.B. auch vorbeifahrenden Autofahrern zu verdeutlichen.

7.4.2 Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

F 7.4.12 In allen Fahrzeugen sowie an allen Haltestellen auf dem Stadtgebiet von Halle (Saale) sind grundlegende Informationen zum MDV-Tarif (Tarifsortiment, Zonenzuordnung, Preise ...) vor allem zu Fahrkarten zum Sofortgebrauch einschließlich Hinweisen zum Fahrausweiserwerb auszuhängen. Wenn Platzgründe es erfordern, können an sehr gering frequentierten Haltestellen die Informationen auf den Bartarif beschränkt sein.

Erläuterung: Übersichtlich und verständlich gestaltete Tarifinformationen, die an allen relevanten Stellen verfügbar sind, tragen dazu bei, eine wichtige Zugangsbarriere für Gelegenheitskunden abzubauen.

F 7.4.13 Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien zu gewährleisten, dass Kunden an jeder Haltestelle den ÖPNV durch unkomplizierten Erwerb eines Einzelfahrscheins mit Bargeld nutzen können. Dies ist gegeben, wenn Fahrscheine an den Haltestellen, im Fahrzeug oder an einer im fußläufigen Einzugsbereich liegenden Vertriebsstelle mit werktäglich mindestens 7 Stunden Öffnungszeit erworben werden können.

Erläuterung: Die hier dargestellte Mindestqualität soll gewährleisten, dass der Fahrausweiserwerb nicht zu einer Hemmschwelle für die ÖPNV-Nutzung wird. Den Verkehrsunternehmen bleibt ein großer Gestaltungsspielraum für die Umsetzung. So kann z.B. durch Verkauf bereits geladener Geldkarten beim Fahrer (Telefonkartenprinzip) die vorhandene Automatentechnik in den Fahrzeugen für den Bargeldbereich geöffnet werden. Die Möglichkeit, mit Bargeld zu bezahlen, spielt für bestimmte Kundengruppen eine wichtige Rolle.

F 7.4.14 Am Marktplatz und am Hauptbahnhof bzw. in deren Umfeld sowie in Halle-Neustadt sind Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs mit persönlicher Beratung und kundenfreundlichen Öffnungszeiten (Mo-Fr bis 18.00 Uhr, Wochenendöffnung) durch das Straßenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Erläuterung: Ein Mindestangebot an Fahrausweiserwerbsmöglichkeiten mit personeller Besetzung soll sicherstellen, dass auch Kunden, die mit den Automaten nicht vertraut sind, eine für sie akzeptable Fahrscheinerwerbsmöglichkeit vorfinden, z.B. in Form von Fahrscheinagenturen. Die persönliche Beratung gewinnt vor allem für die wachsende Zielgruppe der Älteren an Bedeutung und ist in vielen Fällen Voraussetzung für den Einstieg in das Abonnement oder andere Formen der stärkeren Kundenbindung.

F 7.4.15 Der Erwerb des gesamten Fahrscheinsortimentes des MDV soll an möglichst vielen Stellen des Netzes unkompliziert möglich sein. Das hierzu 2006 bestehende Netz der Fahrscheinautomaten ist durch die Verkehrsunternehmen weiterzuführen, sofern eine ähnliche Qualität nicht durch andere Vertriebsformen gewährleistet wird. Innovative Möglichkeiten des Erwerbs von Fahrscheinen mittels neuer Medien sind zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.

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

7.4.3 Beratung, Service und Marketing

F 7.4.16 Durch die Verkehrsunternehmen sind regelmäßig Messungen der Kundenzufriedenheit durchzuführen, deren Ergebnisse dem Aufgabenträger zu übermitteln sind. Bei der Auswahl der Methoden ist darauf zu achten, dass die Ergebnisse über die Jahre möglichst vergleichbar sind.

Erläuterung: Messungen der Kundenzufriedenheit sind wichtig, um Schwachpunkte der Angebotsgestaltung aufzuspüren. Da die Aussagen sehr stark von subjektiven Faktoren der Personen zum Interviewzeitpunkt abhängig sind, ist es schwierig, Veränderungen zweifelsfrei über die Jahre festzustellen.

F 7.4.17 Aspekte des Marketings sind bei der Angebotsplanung von vornherein zu berücksichtigen. Dazu gehören eine klar erkennbare Produktpolitik, ein Corporate Design der Anbieter, eine Preisbildung unter Berücksichtigung vorhandener Zahlungsbereitschaften, die Kommunikation der Angebote und Vorteile des ÖPNV sowie zusätzlicher Serviceleistungen, die das Image und das Vertrauen in den ÖPNV stärken und seine Angebote mit denen anderer Systeme verknüpfen. Eine Abstimmung mit dem MDV ist anzustreben, um mögliche Synergieeffekte nutzen zu können.

Erläuterung: Die frühzeitige Berücksichtigung des Marketing soll sichern, dass der Kunde das Angebot als Gesamtsystem wahrnehmen kann und eine positive Einstellung zu den angebotenen Leistungen entwickelt.

F 7.4.18 Am Marktplatz der Stadt Halle (Saale) ist durch die Verkehrsunternehmen eine gut erreichbare und mit möglichst langen Öffnungszeiten versehene Mobilitätszentrale zu betreiben, die verkehrsmittelübergreifende Beratung zu Mobilitätsfragen und diesbezügliche Serviceleistungen anbieten soll.

Erläuterung: Mobilitätszentralen leisten einen umfassenden Beitrag für das Marketing im ÖPNV und sind wichtige Verkehrsdienstleister. Daneben ist der benannte Standort ein wichtiges Element für die angestrebte persönliche Kundenberatung.

F 7.4.19 Das in Bussen und Bahnen sowie im stationären Service eingesetzte Personal muss fachliche Kompetenz (nachgewiesene Berufsausbildung, Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des lokalen ÖPNV einschließlich Verkehrsverbund, Fähigkeit zur Konfliktbewältigung), Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit dem Kunden, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift) besitzen.

Erläuterung: Bedingung für einen attraktiven und sicheren ÖPNV ist der Einsatz von gut motiviertem und qualifiziertem Personal.

F 7.4.20 Die Gestaltung des Angebotes im ÖPNV und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern die regelmäßige Analyse des Verkehrsnachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen sowie Analysen der verkehrlichen Verflechtungen im MIV und der Mobilität insgesamt. Die veränderten Wünsche und die Akzeptanz von neuen und alten Produkten sind fortwährend in den Planungsprozess aufzunehmen und rückzukoppeln. Die mit den automatischen Zähleinrichtungen in den Fahrzeugen erhobenen Fahrgastzahlen sind dem Aufgabenträger in einer mit ihm abgestimmten überschaubaren Form vierteljährlich zur Verfügung zu stellen.

Erläuterung: Die Berücksichtigung veränderter Kundenwünsche sichert die Attraktivität des ÖPNV für den Fahrgast und die Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen.

F 7.4.21 Unter Federführung des Straßenbahnverkehrsunternehmens und Beteiligung aller im Stadtverkehr Halle (Saale) tätigen Verkehrsunternehmen ist einem regelmäßig tagenden Fahrgastbeirat die Möglichkeit zu geben, die Sichtweisen und Interessen der ÖPNV-Nutzer zu artikulieren. Die Beratungsergebnisse sind auch dem Aufgabenträger zur Kenntnis zu bringen.

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

F 7.4.22 Die bisherigen Maßnahmen des individuellen Marketings zur Fahrgastgewinnung sind, sofern die Ergebnisse es zulassen, weiterzuführen.

Erläuterung: Individuelles Marketing ist eine Strategie, die sich direkt und individuell an einzelne Kunden und deren Informationsbedürfnisse richtet. In der Vergangenheit wurden damit gute Nutzen-Kosten-Relationen erreicht.

F 7.4.23 Zur Kundenbindung und Werbung für ihre Leistung sind durch die Verkehrsunternehmen regelmäßig gedruckte Informationen zum ÖPNV-Angebot an die Haushalte zuzustellen.

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

F 7.4.24 Um auftretende Konflikte zwischen Personen, die ein Fahrrad und solchen, die einen Rollstuhl oder Kinderwagen mit sich führen, abzumildern, ist in der Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsunternehmen regelmäßig auf die diesbezüglichen Regelungen der Beförderungsbedingungen hinzuweisen und für deren Akzeptanz zu werben.

Erläuterung: Durch starke Nachfrage sind zeitweise die Mehrzweckflächen durch Fahrräder belegt, so dass Kinderwagen oder Rollstühle keinen Platz mehr finden, obwohl diesen Vorrang einzuräumen ist.

F 7.4.25 In den Nachtstunden ist das „Halten auf Zuruf“ anzubieten und publik zu machen, um Fahrgästen kürzere Wege bis zu ihrem Ziel zu ermöglichen.

Erläuterung: Der Service, auf Fahrgastanforderung hin den Bus auch außerhalb der Haltestelle zu verlassen, besteht im Stadtverkehr bereits. Die Verkürzung der Wege trägt auch zur Vermeidung von Angstgefühlen auf nächtlichen Wegen bei.

F 7.4.26 Die Verkehrsunternehmen sollen die Schulträger bei Aktivitäten unterstützen, die zu einem verbesserten Verständnis der Schüler für die Notwendigkeiten und Abläufe im ÖPNV führen und ihnen einen Blick hinter die Kulissen des laufenden Betriebs ermöglichen.

Erläuterung: Mit Projekten, die sich speziell an Schüler wenden, gibt es bundesweit gute Erfahrungen. Neben der Vermeidung von Vandalismus und Unfällen geht es auch um die Akzeptanz des ÖPNV bei den zukünftigen Erwachsenen. Das HAVAG-Projekt „Fit im Nahverkehr“ zielt in diese Richtung.

F 7.4.27 Die Stadt Halle (Saale) setzt sich für eine Änderung der MDV-Beförderungsbedingungen ein, um deutlicher als bisher darzustellen, dass die Verkehrsunternehmen alle Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrgästen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrern ausschöpfen sollen und diese Fahrgäste nicht als Sache behandelt werden.

Erläuterung: In Einzelfällen mangelte es an der Bereitschaft des Fahrpersonals zur Mitnahme. In anderen Verkehrsverbünden ist die Problematik wesentlich fahrgastorientierter in den Beförderungsbedingungen dargestellt.

8 FINANZIERUNG

8.1 Finanzierungsgrundsätze

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 Halle (Saale) obliegt nach § 4 ÖPNVG als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr die Finanzverantwortung. Als Genehmigungsbehörde nach § 11 des Personenbeförderungsgesetzes ist sie für die Vergabe der Linienkonzessionen verantwortlich.

Das in der Stadt Halle (Saale) im Jahr 2006 tätige Unternehmen HAVAG betreibt den Linienverkehr auf der Grundlage eigenwirtschaftlicher Linienkonzessionen. Nach § 8 (4) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen. An gleicher Stelle werden Verkehrsleistungen als eigenwirtschaftlich definiert, deren Aufwand gedeckt wird durch

- Beförderungserlöse
- Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie
- sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.

Als mittelbarer Gesellschafter des in der Stadt Halle (Saale) tätigen Verkehrsunternehmens gleicht die Stadt Halle (Saale) nach Maßgabe des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages bisher die auf ihrem Gebiet entstehende Betriebskostenunterdeckungen, insbesondere für die Vorhaltung der Straßenbahninfrastruktur, durch Gesellschaftereinlagen aus, welche als sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne erfasst werden.
Als zukünftige Möglichkeit der finanziellen Sicherung einer qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung auf dem Gebiet der Stadt Halle (Saale) wird das Instrument einer vom Stadtrat zu beschließenden Satzung geprüft. Sie soll die mit eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplans diskriminierungsfrei unterstützen.

Über die Finanzierung der Betriebskostenzuschüsse hinaus können öffentliche Mittel notwendig werden für

- Investitionen in die Infrastruktur (Straßen, Straßenbahntrassen, Zugangsstellen) und
- die Finanzierung verkehrsverbundbedingter Aufwendungen (Ausgleich Tarifmaßnahmen, Finanzierung Verbundgesellschaft).

8.2 Entwicklung der Betriebskosten

Die Entwicklung der Betriebskosten für die Jahre 2007 bis 2010 wird von gegenläufigen Tendenzen geprägt:

- infolge weiterer betriebsinterner Rationalisierungen können Kosten gesenkt werden,

- die Energiekosten steigen, verbessern aber die Wettbewerbssituation des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr,
- die jährlichen Lohnabschlüsse wirken kostensteigernd,
- neues Personal nimmt seine Tätigkeit zu kostengünstigeren Konditionen auf,
- die Verstärkung von Wettbewerbskomponenten bei den Unternehmen wirkt deutlich kostendämpfend.

Die HAVAG hat sich im Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag verpflichtet, durch Umsetzung des Rationalisierungskonzeptes ihre Kosten entscheidend zu senken und konkrete, vertraglich fixierte Werte zu erreichen.

8.3 Entwicklung der Einnahmen

Die in Abschnitt 4.2 des Analyseteils erstellte Nachfrageprognose geht in den Basisszenarien von einem Fahrgastrückgang zwischen 0,9 und 3,7 % aus, der hauptsächlich durch den Einwohnerrückgang verursacht ist. Dieser Fahrgastrückgang würde durch eine Verminderung der ÖPNV-Leistungen noch verstärkt, könnte durch Maßnahmen im Bereich Marketing und Serviceorientierung jedoch abgeschwächt werden.
Fahrpreisanhebungen, die unter der Inflationsrate bleiben, werden die Fahrgeldeinnahmesituation verbessern, die Effekte des Bevölkerungsrückganges jedoch nicht ganz ausgleichen.
Bis 2010 ist ein leichter Rückgang der Fahrgeldeinnahmen wahrscheinlich.

8.4 Betriebskostendeckung

Aus der Differenz zwischen Einnahmen und Aufwendungen ergibt sich die Betriebskostenunterdeckung. Der Stadtrat der Stadt Halle (Saale) hat beschlossen, die jährlich im städtischen Haushalt für den ÖPNV vorgesehenen Mittel zurückzufahren und ab dem Jahr 2009 auf Null abzusenken. Es ergeben sich die in Tabelle 8.1 dargestellten Mittel:

lfd. Nr.		Mittel für den ÖPNV in Mio. EUR für die Jahre			
		2007	2008	2009	2010
1	*nachrichtlich: Vorausschätzung Landesmittel gesamt für Investitionen und Betrieb*	*5,885*	*5,809*	*5,730*	*5,730*
2	Landesmittel (Einsatz für Betriebskostenunterdeckung, in lfd. Nr. 1 enthalten)	3,500	3,100	3,100	3,100
3	Mittel aus dem Haushalt der Stadt Halle (Saale)	11,121	12,225	0,000	0,000
4	Querverbundmittel (VVV)	11,979	10,715	20,000	20,000
5	**Summe** (lfd. Nr. 2 bis 4)	26,600	26,040	23,100	23,100

Tabelle 8.1 Zur Finanzierung des ÖPNV (Betriebskostenunterdeckung) im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes geplante Mittel (in Mio. EUR)

8.5 Finanzierungsbeteiligung des Aufgabenträgers

Die Stadt Halle (Saale) als Aufgabenträger wird ab dem Jahr 2009 keinen Ausgleich entstehender Betriebskostenunterdeckungen über den städtischen Haushalt mehr leisten.

Die in Tabelle 8.1 ausgewiesenen Querverbundmittel der VVV unterliegen der Zweckbindung. Diese ist durch den Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag festzuschreiben und umfasst

- die Erhaltung der von der HAVAG unterhaltenen Infrastruktur,
- die Betriebskostenfinanzierung im Straßenbahnverkehr und
- die Verwirklichung eines Rationalisierungskonzeptes der HAVAG.

Die Vertragsgestaltung hat dabei zugleich die Einhaltung der im Abschnitt 6.7 (Seite 55) benannten vier Kriterien des Europäischen Gerichtshofes zu gewährleisten.

Für die Unterstützung der mit eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen des Stadtbusverkehrs im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplans sind entsprechend Tabelle 8.1 Landesmittel einzusetzen.

Die Stadt Halle (Saale) leistet als Aufgabenträger des Straßenpersonannahverkehrs Zahlungen an den Mitteldeutschen Verkehrsverbund für die Verbundgesellschaft sowie für den Ausgleich verbundbedingter Belastungen im MDV (Verbundtarif) entsprechend Anlage 3.

8.6 Investitionen

Es sind im Bezugszeitraum die in Anlage 4 dargestellten Investitionen geplant. Insgesamt sollen in den Jahresscheiben durch die Stadt Halle (Saale) sowie die HAVAG unter Einsatz von Fördermitteln folgende Summen investiert werden:

	2007	2008	2009	2010
Fördermittel	7.987,6	6.283,7	12.635,8	12.895,0
Eigenmittel	10.874,9	9.534,3	10.225,8	9.947,0
Gesamtsumme	18.862,5	15.818,0	22.861,6	22.842,0

Tabelle 8.2 Geplanter Investitionsumfang für den ÖPNV in Halle (Saale) in T EUR

9 DOKUMENTATION DES ABSTIMMUNGSPROZESSES

In § 6 ÖPNVG-LSA werden für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes Vorgaben gemacht. Mit der Einberufung des Beirates nach § 5 ÖPNVG-LSA wurde das Verfahren der Aufstellung eröffnet.

Folgende Beiratssitzungen fanden statt:

- 07.04.2006: Eröffnungssitzung: Bekanntgabe der Aufgabenstellung, Übersicht über die Umsetzung des bisherigen Nahverkehrsplanes, erste Analyseergebnisse, erste Möglichkeit zur Äußerung von Anregungen/Bedenken
- 20.07.2006: Diskussion des schriftlichen Konzeptentwurfes für den Nahverkehrsplan

Die HAVAG war an den Beiratssitzungen beteiligt und wurde zusätzlich in Zwischenberatungen und einer umfangreichen Beratung zum schriftlichen Konzeptentwurf konsultiert.

Auf den genannten Beratungen bzw. in schriftlicher Form wurden über 50 Anregungen zur laufenden Planung gegeben, die zu einem großen Teil berücksichtigt werden konnten bzw. den ÖPNV-Plan des Landes betrafen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurde, vor allem bezüglich des Schienenpersonennahverkehrs, der aktuelle ÖPNV-Plan des Landes /1/ entsprechend § 3 ÖPNVG-LSA berücksichtigt.

10 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1 Einwohnerentwicklung Halle (Saale) 2000 bis 2005 9
Abbildung 3.2 Liniennetz Stadtverkehr Fahrplan 2006/2007 (Quelle: HAVAG) 13
Abbildung 3.3 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag – Freitag von 5.00 – 22.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006) 17
Abbildung 3.4 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag - Freitag von 16.00 – 17.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006) 18
Abbildung 3.5 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag - Freitag von 21.00 – 22.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006) 19
Abbildung 3.6 Bedienungen pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs Montag - Freitag von 1.00 – 4.00 Uhr (Fahrplan 2005/2006) 20
Abbildung 3.7 Durch die HAVAG in der Tagesgruppe Montag-Freitag realisierte Verkehrsnachfrage 2000 (Tram, Stadtbus, Datenquelle Verkehrserhebung MDV, Umlegung auf Fahrplanangebot 2001/2002) .. 27
Abbildung 3.8 Gleiskörperbauformen im Straßenbahnnetz (Stand 03/2006) 34
Abbildung 3.9 Organisation des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) (Stadtverkehr und SPNV) 37
Abbildung 4.1 Entwicklung wichtiger Kenndaten der Stadt Halle (Saale) seit 1996 (Index 2001) 38
Abbildung 6.1 Einordnung des Straßenbahnnetzes in Beschleunigungsstufen (Quelle: HAVAG, Planungsstand 12/2001) 50
Abbildung 7.1 Auf den Streckenästen der Straßenbahn geforderte Bedienungshäufigkeiten 59

10.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Halle (Saale) 7
Tabelle 3.2 Ausgewählte Arbeitsmarktdaten für die Stadt Halle (Saale) 8
Tabelle 3.3 Linien und Fahrzeugfolgezeiten im SPNV (Fahrplan 2005/2006) 10
Tabelle 3.4 Zum Fahrplan 2005/2006 bestehende Ankunfts- und Abfahrtsminuten (Systemzeiten) der SPNV-Linien am Hauptbahnhof Halle (Saale) 11
Tabelle 3.5 Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten im SPNV (Fahrplan 2005/2006, jeweils schnellstes Angebot) 11
Tabelle 3.6 Fahrzeugfolgezeiten und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr (Fahrplan 2006/2007) 15
Tabelle 3.7 Fahrzeugfolgezeiten und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr (Fahrplan 2006/2007) 16
Tabelle 3.8 Linien und Fahrtenangebot des Regionalbusverkehrs in Halle (Saale) zum Fahrplan 2005/2006 22
Tabelle 3.9 Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Stadtverkehr/Regionalverkehr (Fahrplan 2005/06) 23
Tabelle 3.10 Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs Halle (Saale) im Tagesverkehr (Fahrplan 2005/06) 24
Tabelle 3.11 Standorte von Park+Ride und Bike+Ride in Halle (Saale) 25
Tabelle 3.12 Entwicklung des Modal Split der Einwohner der Stadt Halle (Saale) (Gesamtverkehr mittlerer Werktag ohne Fußwege < 5 Minuten) 26
Tabelle 3.13 Nachfrageniveau wichtiger SPNV-Zugangsstellen in Halle (Saale) (Quelle: ÖPNV-Landesplan /1/) 26
Tabelle 3.14 Fahrkartenarten und Preise für die Preisstufe 1 Stadt Halle im MDV-Tarif (Tarifstand 01.08.2006) 28

Tabelle 3.15 Zustand der SPNV-Zugangsstellen in Halle (Saale) 32
Tabelle 3.16 Laufzeiten der Linienkonzessionen der HAVAG 36
Tabelle 4.1 Szenarien der Nachfrageentwicklung (Bezug auf beförderte Personen) im Stadtverkehr Halle (Saale) 40
Tabelle 5.1 Linienbündel im Stadtbusverkehr 44
Tabelle 6.1 Standards für die Haltestellenausstattung 47
Tabelle 6.2 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten 48
Tabelle 6.3 Rangliste behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen 48
Tabelle 6.4 Rangliste behindertengerechte Gestaltung Straßenbahnhaltestellen 49
Tabelle 6.5 Spezielle Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung 51
Tabelle 6.6 Standorte für Park+Ride-Anlagen 54
Tabelle 6.7 Zu realisierende Bike+Ride-Anlagen 55
Tabelle 7.1 Definition der Verkehrszeiten 58
Tabelle 7.2 Vorrangige Produkte im Bereich der alternativen Bedienungsformen 61
Tabelle 7.3 Verknüpfungspunkte Halle (Saale) 63
Tabelle 8.1 Zur Finanzierung des ÖPNV (Betriebskostenunterdeckung) im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes geplante Mittel (in Mio. EUR) 71
Tabelle 8.2 Geplanter Investitionsumfang für den ÖPNV in Halle (Saale) in T EUR 72

10.3 Abkürzungsverzeichnis

HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
LSA	Lichtsignalanlage
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VBFV	Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag (zwischen Stadt, VVV und HAVAG von 2001)
VVV	Verwaltungsgesellschaft für die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Stadt Halle (Saale)

10.4 Quellenverzeichnis

/1/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan – Zeitraum 2005 bis 2008 / 2015; vom Kabinett beschlossen am 20.12.2005

/2/ Statistisches Jahrbuch 2004 der Stadt Halle (Saale), Hrg. Die Oberbürgermeisterin, Halle (Saale) 2005

/3/ System repräsentativer Verkehrsbefragungen, Auswertungsbände zur Stadt Halle (Saale); Stadt Halle (Saale) und TU Dresden (1991, 1994, 1998, 2003)

/4/ Quartalsbericht Kommunalstatistik der Stadt Halle (Saale) 4/2005; Einwohner- und Statistikamt, Halle (Saale) 2006

/5/ Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag zwischen der Stadt Halle (Saale), der Verwaltungsgesellschaft für die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Stadt Halle (Saale) und der Halleschen Verkehrs-AG; Halle (Saale) 2001

/6/ Bevölkerungsprognose von Halle (Saale) für den Zeitraum bis 2015; Institut für Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Leipzig (IWI); im Auftrag der Stadt Halle (Saale), November 2003

/7/ Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale); Beschluss des Stadtrates der Stadt Halle (Saale) vom 8. Januar 1997; Hrg.: Stadt Halle (Saale), Dezernat Planen und Umwelt, Stadtplanungsamt

/8/ Behindertengerechte Haltestellen im Stadtgebiet von Halle (Saale), Prioritätenliste; Dr. Bittenbinder-Consult im Auftrag der Stadt Halle (Saale), Februar 2003

/9/ Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 2001

/10/ Computergestützte Erfassung und Bewertung von Barrieren; Hrg. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Reihe direkt Nr. 56, Berlin 2001

10.5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Differenzierung der Erschließungsqualität nach Stadtgebieten

Anlage 2 Geforderte Mindestbedienung der Stadtbushaltestellen

Anlage 3 Finanzierungsplan 2007 - 2010

Anlage 4 Investitionsplan 2007 – 2010

HALLE *Die Stadt*

NAHVERKEHRSPLAN

ab 2007

Anlagen

HALLE *Die Stadt*

Nahverkehrsplan ab 2007

Erschließungsqualität
(Differenzierung nach Stadtgebieten)

300 m im Bereich des Innenstadtgürtels

500 m in den zentrumsnahen verdichteten Wohngebieten sowie in den Großwohnsiedlungen

800 m in den schwach verdichteten Außenbereichen, in den Ortsteilen sowie in monofunktionalen Gewerbe- und Industriegebieten

Netz Straßenbahn 2006

ANLAGE 1

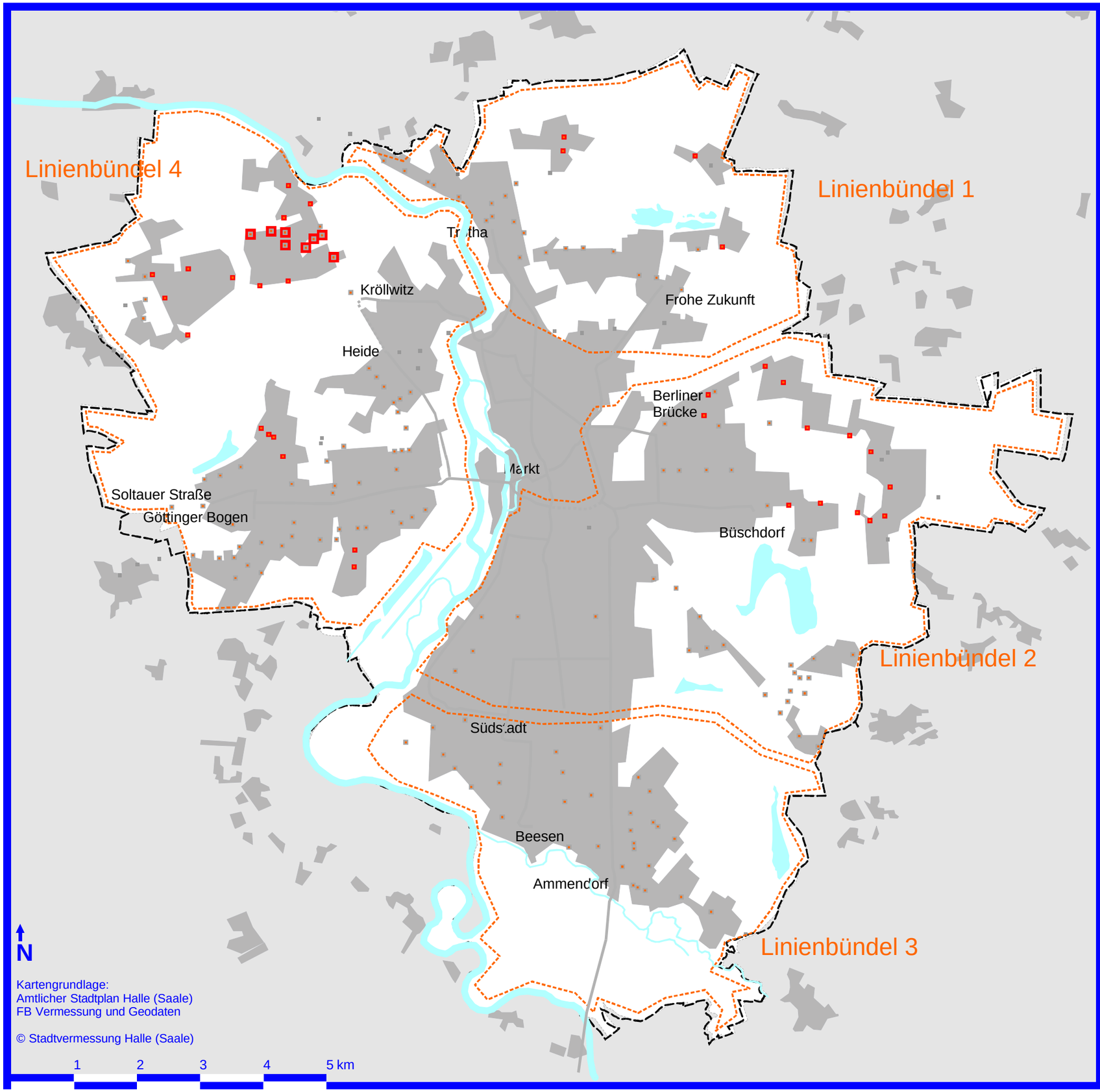
C

N

Kartengrundlage:
Amtlicher Stadtplan Halle (Saale)
FB Vermessung und Geodaten

© Stadtvermessung Halle (Saale)

1 2 3 4 5 km



HALLE *Die Stadt*

Nahverkehrsplan ab 2007

Bedienung Stadtbus

Linienbündel Stadtbus

Mindestbedienung der Stadtbushaltestellen in Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit:

- 4 mal je Stunde und Richtung
- 2 mal je Stunde und Richtung
- 1 mal je Stunde und Richtung
- Keine Vorgabe

Räumliche Zuordnung der Stadtbushaltestellen zu Linienbündeln

ANLAGE 2

C

Finanzierungsplan

	2007	2008	2009	2010
Betriebskosten ÖPNV Halle (Saale)				
Fahrleistung (Fpl-km) (Fahrplanstand Dez. 2006)				
Fahrleistung Straßenbahn	5.234.510	5.234.510	5.234.510	5.234.510
Fahrleistung Bus	3.610.000	3.610.000	3.610.000	3.610.000
Fahrleistung gesamt (ohne Leeranteil)	8.844.510	8.844.510	8.844.510	8.844.510
Für den Verlustausgleich einzusetzende Mittel insgesamt (EUR):	**26.600.000**	**26.040.000**	**23.100.000**	**23.100.000**
Landesmittel[1)] (EUR)	3.500.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
VVV-Transfermittel[2)] (EUR)	11.979.000	10.715.000	20.000.000	20.000.000
Eigenmittel Stadt Halle (EUR)	**11.121.000**	**12.225.000**	**0**	**0**
Zuwendungen an Mitteldeutschen Verkehrsverbund				
Zuwendungen für Verbundgesellschaft (EUR)	**274.000**	**277.000**	**278.000**	**278.000**
Ausgleich verbundbedingter Belastungen (EUR)	**1.154.000**	**1.154.000**	**1.154.000**	**1.154.000**
davon Landesmittel (EUR)	462.000	377.000	294.000	211.000

[1)] Zuwendungen des LSA entspr. § 8 (3) ÖPNVG-LSA vom 20.01.2005
[2)] Werte 2009 und 2010: Stand September 2006

Investitionsplan

Jahr	Vorhaben	Investor	Gesamtkosten	Zuwendungs-fähige Kosten	Fördermittel-bedarf	Eigenmittel, sonstige Finanzierung [in T EUR] durch		Bemerkung
			[T EUR]	[T EUR]	[T EUR]	HAVAG	Stadt Halle	
2007	**Mobile Technik**							
	Busse	HAVAG	2.449,0	2.419,0	1.822,0	627,0	0,0	
	Anzahlung weiterer Niederflurstrab.	HAVAG	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	sonstige mobile Technik	HAVAG	589,0	0,0	0,0	589,0	0,0	
	Zwischensumme		*3.038,0*	*2.419,0*	*1.822,0*	*1.216,0*	*0,0*	
	Stationäre Technik							
	Weiterführung RBL (3. Stufe)	HAVAG	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	
	Weiterführung BB Halle	HAVAG	2.255,0	1.905,0	0,0	350,0	1.905,0	
	sonstige stationäre Technik	HAVAG	1.145,0	0,0	0,0	1.145,0	0,0	
	Zwischensumme		*3.650,0*	*1.905,0*	*0,0*	*1.745,0*	*1.905,0*	
	Infrastruktur							
	Straßenbahn Ha.Neust.1.+2. HA	HAVAG	1.440,0	402,0	548,0	411,0	481,0	
	Straßenbahn Ha.Neust., 3. HA	HAVAG	400,0	0,0	0,0	400,0	0,0	
	Straßenbahnprojekt "Riebeckplatz"	HAVAG	699,0	0,0	828,0	-667,0	538,0	
	Neubau Gleisschleife Kröllwitz	HAVAG	287,0	276,0	207,0	80,0	0,0	
	Lückenschluß "Brandbergweg"	HAVAG	3.257,0	2.683,0	2.956,0	301,0	0,0	
	sonstige Gleisanlagen/einschl. Planung	HAVAG	765,0	200,0	150,0	615,0	0,0	
	Reko Stromversorgungsanlagen	HAVAG	1.135,0	0,0	0,0	1.135,0	0,0	
	Neubau BUW (25) Gleisschleife	HAVAG	1.150,0	1.360,0	734,0	416,0	0,0	
	Beteiligung "Berliner Brücke"	HAVAG	804,0	0,0	0,0	804,0	0,0	
	Bau behindertenger. Bahnsteige	HAVAG	850,0	850,0	0,0	205,0	645,0	
	Ansteuerung Lichtsignalanlagen	HAVAG	450,0	400,0	300,0	150,0	0,0	
	Optische Fahrgastinformation	HAVAG	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	
	Akustische Fahrgastinformation	HAVAG	100,0	100,0	76,0	24,0	0,0	
	Forschungsprojekt MOSAIQUE	HAVAG	390,0	390,0	315,0	75,0	0,0	
	Zwischensumme		*11.977,0*	*6.661,0*	*6.114,0*	*4.199,0*	*1.664,0*	
	Haltestellen/Umsteigeanlagen							
	Umgestaltung Busbahnhof	Stadt Halle	67,5	0,0	0,0	0,0	67,5	Planung
	P+R Nietleben	Stadt Halle	60,0	0,0	0,0	0,0	60,0	Planung
	Haltestelle Lise-Meitner-Straße	Stadt Halle	70,0	60,0	51,6	0,0	18,4	Planung und Bau
	Zwischensumme		*197,5*	*60,0*	*51,6*	*0,0*	*145,9*	
	Maßnahmen an Lichtsignalanlagen							
	ÖPNV-Vorrangschaltung	Stadt Halle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Zwischensumme		*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	
Summe 2007			**18.862,5**	**11.045,0**	**7.987,6**	**7.160,0**	**3.714,9**	

Investitionsplan

Jahr	Vorhaben	Investor	Gesamtkosten	Zuwendungs-fähige Kosten	Fördermittel-bedarf	Eigenmittel, sonstige Finanzierung [in T EUR] durch		Bemerkung
			[T EUR]	[T EUR]	[T EUR]	HAVAG	Stadt Halle	
2008	**Mobile Technik**							
	Busse	HAVAG	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0	
	Anzahlung weiterer Niederflurstrab.	HAVAG	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	sonstige mobile Technik	HAVAG	2.193,0	0,0	0,0	2.193,0	0,0	
	Zwischensumme		*2.213,0*	*0,0*	*0,0*	*2.213,0*	*0,0*	
	Stationäre Technik							
	Weiterführung RBL (4. Stufe)	HAVAG	150,0	137,0	103,0	47,0	0,0	
	Weiterführung BB Halle	HAVAG	1.880,0	1.880,0	0,0	1.483,0	397,0	
	sonstige stationäre Technik	HAVAG	995,0	0,0	0,0	995,0	0,0	
	Zwischensumme		*3.025,0*	*2.017,0*	*103,0*	*2.525,0*	*397,0*	
	Infrastruktur							
	Straßenbahn Ha.Neust.1.+2. HA	HAVAG	0,0	0,0	0,0	-251,0	251,0	
	Straßenbahn Ha.Neust., 3. HA	HAVAG	1.500,0	1.200,0	1.140,0	360,0	0,0	
	Lückenschluß "Brandbergweg"	HAVAG	200,0	180,0	135,0	65,0	0,0	
	Ausbau Gleise Mansfelder Str. (Ost)	HAVAG	2.050,0	2.000,0	1.500,0	550,0	0,0	
	Ausb. Gleise Beesener Str. 1.-3. BA	HAVAG	1.300,0	1.267,0	950,0	350,0	0,0	
	Ausbau Gleisanlage Mansfelder Straße	HAVAG	1.000,0	930,0	700,0	300,0	0,0	
	sonstige Gleisanlagen/einschl. Planung	HAVAG	625,0	180,0	135,0	490,0	0,0	
	Reko Stromversorgungsanlagen	HAVAG	740,0	0,0	0,0	740,0	0,0	
	Beteiligung Brücke Mansfelderstr. (Ost)	HAVAG	1.200,0	1.151,0	863,0	337,0	0,0	
	Plg./Bau behindertenger. Bahnsteige	HAVAG	700,0	700,0	0,0	200,0	500,0	
	Ansteuerung Lichtsignalanlagen	HAVAG	450,0	400,0	300,0	150,0	0,0	
	Optische Fahrgastinformation	HAVAG	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	
	Akustische Fahrgastinformation	HAVAG	100,0	100,0	75,0	25,0	0,0	
	Forschungsprojekt MOSAIQUE	HAVAG	70,0	70,0	43,0	27,0	0,0	
	Zwischensumme		*10.185,0*	*8.178,0*	*5.841,0*	*3.593,0*	*751,0*	
	Haltestellen/Umsteigeanlagen							
	Umgestaltung Busbahnhof	Stadt Halle	325,0	325,0	279,5	0,0	45,5	
	P+R Nietleben	Stadt Halle	70,0	70,0	60,2	0,0	9,8	
	Zwischensumme		*395,0*	*395,0*	*339,7*	*0,0*	*55,3*	
	Maßnahmen an Lichtsignalanlagen							
	ÖPNV-Vorrangschaltung	Stadt Halle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Zwischensumme		*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	
Summe 2008			**15.818,0**	**10.590,0**	**6.283,7**	**8.331,0**	**1.203,3**	

Investitionsplan

Jahr	Vorhaben	Investor	Gesamtkosten	Zuwendungs-fähige Kosten	Fördermittel-bedarf	Eigenmittel, sonstige Finanzierung [in T EUR] durch		Bemerkung
			[T EUR]	[T EUR]	[T EUR]	HAVAG	Stadt Halle	
2009	**Mobile Technik**							
	Busse	HAVAG	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0	
	Anzahlung weiterer Niederflurstrab.	HAVAG	4.670,0	4.670,0	3.500,0	1.170,0	0,0	
	sonstige mobile Technik	HAVAG	579,0	0,0	0,0	579,0	0,0	
	Zwischensumme		*5.269,0*	*4.670,0*	*3.500,0*	*1.769,0*	*0,0*	
	Stationäre Technik							
	Weiterführung RBL (4. Stufe)	HAVAG	150,0	137,0	103,0	47,0	0,0	
	Weiterführung BB Halle	HAVAG	2.630,0	2.630,0	0,0	1.600,0	1.030,0	
	sonstige stationäre Technik	HAVAG	1.315,0	0,0	0,0	1.315,0	0,0	
	Zwischensumme		*4.095,0*	*2.767,0*	*103,0*	*2.962,0*	*1.030,0*	
	Infrastruktur							
	Straßenbahn Ha.Neust., 3. HA	HAVAG	3.600,0	3.400,0	3.230,0	370,0	0,0	
	Ausb. Gleise Beesener Str. 1.-3. BA	HAVAG	1.400,0	1.300,0	1.000,0	400,0	0,0	
	Ausbau Gleisanlage Mansfelder Straße	HAVAG	2.300,0	2.270,0	1.700,0	600,0	0,0	
	Ausbau Gleisanlage Gr. Steinstraße	HAVAG	680,0	650,0	488,0	192,0	0,0	
	Ausb. Gleise und Straße Steinweg	HAVAG	2.000,0	2.000,0	1.750,0	250,0	0,0	
	sonstige Gleisanlagen/einschl. Planung	HAVAG	450,0	0,0	0,0	450,0	0,0	
	Reko Stromversorgungsanlagen	HAVAG	1.055,0	0,0	0,0	1.055,0	0,0	
	Plg./Bau behindertenger. Bahnsteige	HAVAG	500,0	500,0	0,0	0,0	500,0	
	Ansteuerung Lichtsignalanlagen	HAVAG	900,0	800,0	600,0	300,0	0,0	
	Optische Fahrgastinformation	HAVAG	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	
	Akustische Fahrgastinformation	HAVAG	100,0	100,0	75,0	25,0	0,0	
	Forschungsprojekt MOSAIQUE	HAVAG	100,0	100,0	50,0	50,0	0,0	
	Zwischensumme		*13.335,0*	*11.120,0*	*8.893,0*	*3.942,0*	*500,0*	
	Haltestellen/Umsteigeanlagen							
	Umgestaltung Busbahnhof	Stadt Halle	162,6	162,6	139,8	0,0	22,8	
	Zwischensumme		*162,6*	*162,6*	*139,8*	*0,0*	*22,8*	
	Maßnahmen an Lichtsignalanlagen							
	ÖPNV-Vorrangschaltung	Stadt Halle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Zwischensumme		*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	
Summe 2009			**22.861,6**	**18.719,6**	**12.635,8**	**8.673,0**	**1.552,8**	

Investitionsplan

Jahr	Vorhaben	Investor	Gesamtkosten	Zuwendungs-fähige Kosten	Fördermittel-bedarf	Eigenmittel, sonstige Finanzierung [in T EUR] durch		Bemerkung
			[T EUR]	[T EUR]	[T EUR]	HAVAG	Stadt Halle	
2010	**Mobile Technik**							
	Busse	HAVAG	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0	
	Anzahlung weiterer Niederflurstrab.	HAVAG	5.820,0	5.800,0	4.350,0	1.470,0	0,0	
	sonstige mobile Technik	HAVAG	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Zwischensumme		*5.840,0*	*5.800,0*	*4.350,0*	*1.490,0*	*0,0*	
	Stationäre Technik							
	Weiterführung RBL (4. Stufe)	HAVAG	150,0	137,0	103,0	47,0	0,0	
	Weiterführung BB Halle	HAVAG	2.370,0	2.370,0	0,0	1.200,0	1.170,0	
	sonstige stationäre Technik	HAVAG	1.290,0	0,0	0,0	1.290,0	0,0	
	Zwischensumme		*3.810,0*	*2.507,0*	*103,0*	*2.537,0*	*1.170,0*	
	Infrastruktur							
	Straßenbahn Ha.Neust., 3. HA	HAVAG	3.800,0	3.700,0	3.515,0	285,0	0,0	
	Ausb. Gleise Beesener Str. 1.-3. BA	HAVAG	1.620,0	1.500,0	1.128,0	492,0	0,0	
	Ausb. Gleise und Straße Steinweg	HAVAG	1.025,0	1.025,0	911,0	114,0	0,0	
	Ausb. Gleise Torstr./Rannischer Platz	HAVAG	3.025,0	2.850,0	2.138,0	887,0	0,0	
	sonstige Gleisanlagen/einschl. Planung	HAVAG	450,0	0,0	0,0	450,0	0,0	
	Reko Stromversorgungsanlagen	HAVAG	1.350,0	0,0	0,0	1.350,0	0,0	
	Neubau BUW Delitzscher Str.	HAVAG	1.000,0	900,0	675,0	325,0	0,0	
	Plg./Bau behindertenger. Bahnsteige	HAVAG	522,0	522,0	0,0	0,0	522,0	
	Ansteuerung Lichtsignalanlagen	HAVAG	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0	
	Optische Fahrgastinformation	HAVAG	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	
	Akustische Fahrgastinformation	HAVAG	100,0	100,0	75,0	25,0	0,0	
	Zwischensumme		*13.192,0*	*10.597,0*	*8.442,0*	*4.228,0*	*522,0*	
	Haltestellen/Umsteigeanlagen							
	Behindertengerechte Haltestellengestaltung Stadtbus	Stadt Halle	0,0	0,0	0,0		0,0	
	Neubau von Bike+Ride-Anlagen	Stadt Halle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Ausbau von Verknüpfungspunkten	Stadt Halle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Zwischensumme		*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	
	Maßnahmen an Lichtsignalanlagen							
	ÖPNV-Vorrangschaltung	Stadt Halle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Zwischensumme		*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	
Summe 2010			**22.842,0**	**18.904,0**	**12.895,0**	**8.255,0**	**1.692,0**	