

hallesaale[®]
HÄNDELSTADT



**NAHVERKEHRSPLAN
DER STADT HALLE (SAALE)
2018**



Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) 2018

Stadtratsbeschluss vom 21.11.2018

Bearbeitung: Geschäftsbereich II Stadtentwicklung und Umwelt, Fachbereich Planen

Mitarbeit: ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH, Dresden

Titelfoto: Geschäftsbereich OB, Büro des Oberbürgermeisters, Stadtograf Thomas Ziegler

INHALT

1	GRUNDLAGEN	4
1.1	Rechtsrahmen	4
1.2	Funktionen des Nahverkehrsplans	5
1.3	Inhalte und Aufstellung des Nahverkehrsplans	5
1.4	Organisation und Zuständigkeiten	6
1.5	Sprachliche Gleichstellung	8
2	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND GRUNDSÄTZE	8
3	BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG DES ANGEBOTS	10
3.1	Verkehrsangebot	10
3.1.1	Schnittstellen zum Fernverkehr	10
3.1.2	Schienenpersonennahverkehr	11
3.1.3	Stadtverkehr	13
3.1.4	Regionalbusverkehr	21
3.2	Verknüpfungen	22
3.2.1	Verknüpfung SPNV – Stadtverkehr/Regionalbusverkehr	23
3.2.2	Verknüpfung Stadtverkehr – Stadtverkehr	24
3.2.3	Intermodale Verknüpfungen	24
3.3	Infrastruktur und Fahrzeugpark	26
3.3.1	Haltestellen	27
3.3.2	Fahrwege	28
3.3.3	Betriebshöfe	29
3.3.4	Fahrzeuge	30
3.4	Tarif, Information und Service	30
3.4.1	Tarife	31
3.4.2	Fahrscheinerwerb	33
3.4.3	Information	33
3.4.4	Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Service	35

4	ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE	36
4.1	Strukturelle Entwicklung im Planungsraum	36
4.1.1	Raum- und Bevölkerungsstruktur	36
4.1.2	Beschäftigungsstruktur	39
4.1.3	Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende	40
4.2	Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel	41
4.2.1	Modal Split	41
4.2.2	Nachfrage im SPNV	42
4.2.3	Nachfrage im Stadtverkehr der HAVAG	43
4.3	Nachfrageprognose für den Stadtverkehr	45
4.4	Aktivierung weiterer Potenziale	49
5	ANFORDERUNGEN AN DAS LEISTUNGSANGEBOT IM ÖSPV	51
5.1	Begriffsbestimmungen und Grundsätze	51
5.1.1	Festsetzungen und Erläuterungen	51
5.1.2	Verkehrszeiten	52
5.2	Erschließung, Netz- und Fahrplangestaltung	52
5.3	Bedienung	55
5.4	Vernetzung	58
5.5	Barrierefreiheit	62
5.6	Infrastruktur	64
5.6.1	Fahrwege	64
5.6.2	Haltestellen	65
5.6.3	Sonstige Infrastruktur	70
5.7	Fahrzeuge	70
5.8	Tarif	72
5.9	Information, Service, Marketing	74
6	FORDERUNGEN ZUM SPNV UND ZUM REGIONALBUSVERKEHR	80
6.1	Vorbemerkung	80
6.2	Schienenpersonennahverkehr	80
6.3	Regionalbusverkehr	81
7	ORGANISATION DES ÖSPV	82
7.1	Organisationsstruktur	82
7.2	Linienbündelung/Gesamtnetz Stadtverkehr Halle (Saale)	84
8	FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN	86
8.1	Vorbemerkung	86
8.2	Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen	86
8.3	Investitionen für Infrastrukturausbau	87
8.4	Weiterleitung von Fördermitteln	88
9	VERZEICHNISSE UND QUELLEN	89
9.1	Abbildungen	89
9.2	Tabellen	90
9.3	Abkürzungen	91
9.4	Quellen	92
10	ANLAGEN	94

1 GRUNDLAGEN

1.1 Rechtsrahmen

Die Stadt Halle (Saale) ist nach § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) auf ihrem Gebiet mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Aufgabenträger für den SPNV ist nach § 7 ÖPNVG LSA das Land Sachsen-Anhalt. Zur Wahrnehmung ihrer Verpflichtung als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) hat die Stadt Halle (Saale) am 18.6.1997 einen Nahverkehrsplan aufgestellt¹, der am 25.6.2003 für die Periode 2002 bis 2006, am 28.3.2007 für die Periode ab 2007 und am 12.12.2012 (mit 1. Änderung am 25.09.2013) für die Periode ab 2012 durch Beschlüsse des Stadtrats fortgeschrieben wurde². Der vorliegende Entwurf ist die Grundlage für die erneute Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit Gültigkeit ab 2018.

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung sind

- die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990, zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808)
- das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27.12.1993, zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)
- das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsförderungsgesetz - GVFG) vom 28.01.1988, zuletzt geändert durch Art. 463 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 01.12.2016 (BGBl. I S. 2755)
- das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 2 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31.07.2012, zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 17.12.2014 (GVBl. LSA S. 525, 528)
- der Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan, Zeitraum 2010 bis 2015/2025, vom 08.02.2011 bzw. dessen Fortschreibung für den Zeitraum 2020-2030 (derzeit als Entwurfssatz vom 20.10.2017/27.11.2017 im Anhörungsverfahren)
- das Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt (BGG LSA) vom 16.12.2010
- das Landesvergabegesetz (LVG LSA) vom 19.11.2012, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.10.2015 (GVBl. LSA S. 562)

Nach § 8 Abs. 3 PBefG in Verbindung mit § 6 ÖPNVG LSA ist der Aufgabenträger zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet, der den in diesen Gesetzen formulierten Anforderungen an Inhalte und Aufstellungsverfahren genügen muss.

¹ Stadtratsbeschluss 97/I-32/587 „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) für die Jahre 1997-2001“

² Stadtratsbeschlüsse III/2003/03142, IV/2006/05942, V/2012/10569 und V/2013/11831.

1.2 Funktionen des Nahverkehrsplans

Im Kontext bestehender gesetzlicher Regelungen kommen dem Nahverkehrsplan der Stadt mehrere Aufgaben zu:

1. Der Nahverkehrsplan bildet den allgemeinen Rahmen und formuliert Anforderungen und Ziele für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Stadtgebiet als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er bringt auf der Grundlage der verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele und einer Analyse der Potenziale des ÖPNV die Vorstellungen der Stadt zur Entwicklung der Verkehrsangebote und der Verkehrsinfrastruktur sowie deren Finanzierung zum Ausdruck. Damit ist er eine wichtige Grundlage für alle Einzelentscheidungen in der Zuständigkeit der Stadt, die den ÖPNV betreffen.
2. Im Hinblick auf die Vergabe von Verkehrsleistungen auf der Grundlage der VO (EG) 1370/2007 formuliert der Nahverkehrsplan Anforderungen an das Angebot des ÖSPV sowie den Verkehrsunternehmen diesbezüglich aufzuerlegende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und bildet insofern einen Rahmen für deren unternehmerische Entscheidungen.
3. Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind von der Genehmigungsbehörde bei ihren Aufgaben, insbesondere bei der Genehmigung von Linienverkehren, zu berücksichtigen.
4. Der Nahverkehrsplan bietet eine Grundlage, die städtischen Verkehrsbelange in die Nahverkehrsplanungen anderer Aufgabenträger einzubringen. Dies gilt insbesondere für den SPNV mit innerstädtischer Verkehrsbedeutung, der in der Zuständigkeit des Landes liegt, aber auch für den einbrechenden Regionalbusverkehr in Aufgabenträgerschaft der Landkreise Saalekreis und Mansfeld-Südharz.

1.3 Inhalte und Aufstellung des Nahverkehrsplans

Nach § 6 ÖPNVG LSA hat der Nahverkehrsplan insbesondere zu enthalten die Darstellung:

1. der verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers,
2. der siedlungsstrukturellen Entwicklung und der sich daraus ergebenden Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr,
3. des bestehenden und geplanten Netzes des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich Linienbündel,
4. der geplanten Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
5. der Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach § 8 ÖPNVG LSA und
6. der Anforderungen an das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und für die Erteilung von Genehmigungen nach dem PBefG.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Belange des Verkehrs, der Schulträger und der Verkehrsunternehmen sowie die Bevölkerungsentwicklung und die Finanzierbarkeit zu berücksichtigen und die im ÖPNVG festgelegten Grundsätze für die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs in die Abwägung einzubeziehen.

Der Nahverkehrsplan ist mit benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Andere Aufgabenträger, deren Belange berührt sein können, sowie die örtlich tätigen Verkehrsunternehmen, die Straßenbaulastträger und der Beirat für den ÖSPV sind an seiner Aufstellung zu beteiligen.

Gemäß § 8 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen und, soweit vorhanden, Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.

Für die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden die im ÖPNVG LSA definierten Beteiligungspflichten in Form von zwei Sitzungen des Nahverkehrsbeirats, zu denen jeweils auch Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger und der Landkreis Saalekreis eingeladen waren, sowie unabhängig davon der Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen durch die zu beteiligenden Institutionen und Einrichtungen hinreichend erfüllt. Der neue Plan wird dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr nach Beschlussfassung angezeigt.

1.4 Organisation und Zuständigkeiten

Die Untere Verkehrsbehörde der Stadt Halle (Saale) vergibt die Liniengenehmigungen des ÖSPV („Konzessionen“) im Stadtgebiet gemäß PBefG im übertragenen Wirkungskreis. Zurzeit liegen sämtliche Konzessionen des Stadtverkehrs (Straßenbahn und Stadtbus) gemäß Tabelle 1.1 bei der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG). Die HAVAG erbringt die Verkehrsleistungen überwiegend selbst, im Stadtbusverkehr werden einige Leistungen durch Subunternehmer ausgeführt.

Bündel	Linien	Laufzeit	Bemerkungen
Stadtbus	Nord	bis 31.12.2021	
	Ost	bis 31.12.2020	
	Süd	bis 31.12.2021	
	West	bis 31.12.2021	
	Nacht	bis 31.12.2021	
Straßenbahn	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 94, 95	bis 31.12.2024	Linien 6 und 15 von Betriebspflicht befristet entbunden

Tabelle 1.1 Liniengenehmigungen im Stadtverkehr

Die HAVAG ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Halle GmbH, deren alleiniger Gesellschafter wiederum die Stadt Halle (Saale) ist (Abbildung 1.1). Zwischen der Stadt Halle, der Stadtwerke Halle GmbH und der HAVAG gibt es seit 2001 einen Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag (VBFV). Der VBFV verpflichtet die HAVAG auf die Einhaltung der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan festgelegten Zielvorgaben sowie der in einer Anlage zum Vertrag festgelegten Qualitätsstandards. Die Einhaltung der Standards ist durch die HAVAG nachzuweisen bzw. wird durch einen unabhängigen Dritten kontrolliert. Für Fälle der Nichteinhaltung sieht der Vertrag Sanktionen vor.

Der fortgesetzte Betrieb des Stadtverkehrs durch die HAVAG setzt eine entsprechende Vergabe-absicht der Stadt Halle (Saale) i. S. v. Art. 5 Abs. 2, 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 (sog. „Direktvergabe an einen internen Betreiber“) voraus. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt bereits heute mit dem Ziel, die mit einer Direktvergabe ab dem 01.01.2021 mindestens verbundenen Anforderungen an den Stadtverkehr bzw. dessen Betreiber zu benennen (vgl. Kap. 5).

Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger für den SPNV einschließlich des im Stadtgebiet von Halle (Saale) bedienenden S-Bahn- und Regionalzugverkehrs. Die Aufgabenträgerschaft wird durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH wahrgenommen.

Der die Stadt Halle (Saale) ringförmig umschließende Saalekreis ist Aufgabenträger für die in das Stadtgebiet von Halle (Saale) einbrechenden Regionalbuslinien, ausgenommen eine Linie des Landkreises Mansfeld-Südharz.

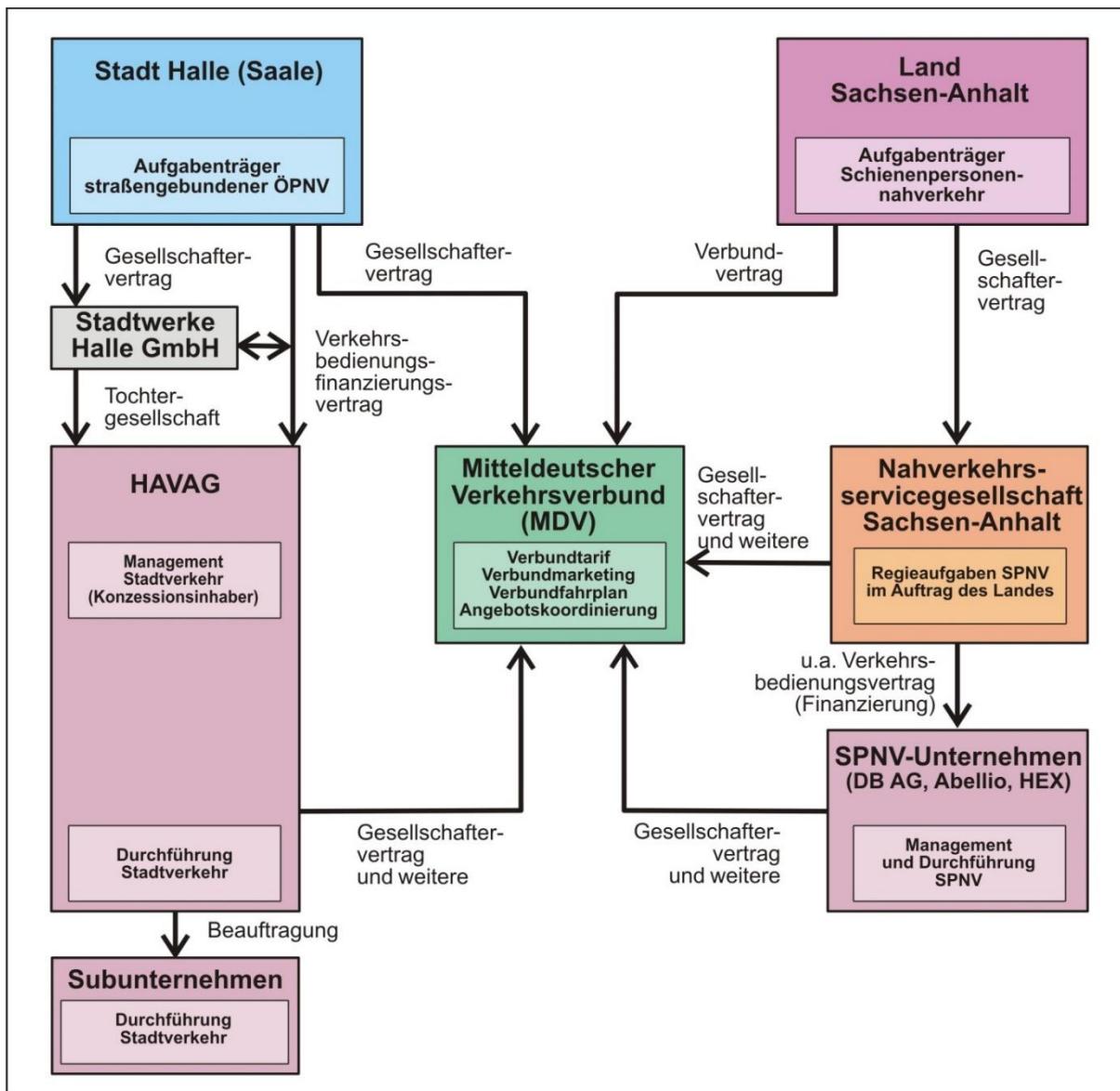


Abbildung 1.1 Organisation des ÖPNV in Halle (Saale)

Das Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) umfasst die Städte Halle (Saale) und Leipzig, den Saalekreis und den Burgenlandkreis in Sachsen-Anhalt, die Landkreise Leipzig und Nordsachsen in Sachsen sowie den Kreis Altenburger Land in Thüringen. Gesellschafter in der Verbundgesellschaft sind zu 51 % die Aufgabenträger (darunter die Stadt Halle (Saale)), zu 49 % die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen (darunter die HAVAG). Der MDV ist verantwortlich für ein gemeinsames Tarifangebot, Erfassung und Aufteilung der Einnahmen auf die Verkehrsunternehmen, die verkehrsunternehmensübergreifende Verkehrsplanung, die Entwicklung und Fortschreibung einheitlicher technischer Standards für

Kommunikations- und Vertriebssysteme einschließlich der Begleitung deren Umsetzung und die Kommunikation verkehrsunternehmensübergreifender Angebote. Die Bestellung der Verkehrsleistungen verbleibt bei den Aufgabenträgern, die Leistungserbringung einschließlich der Vorhaltung der Infrastruktur, die konkrete Fahrplangestaltung und das örtliche Marketing bei den Verkehrsunternehmen.

1.5 Sprachliche Gleichstellung

Alle Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem Nahverkehrsplan gelten, sofern nicht bereits so formuliert, immer jeweils in weiblicher und männlicher Form.

2 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND GRUNDSÄTZE

Der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt³ orientiert sich an den Leitsätzen zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und umweltverträglichen Gestaltung des motorisierten Verkehrs. Derzeit wird der ÖPNV-Plan 2020–2030 neu aufgestellt. Wesentliche Ziele sind die Stärkung der zentralen Orte und der Innenstädte, die Förderung der Entwicklung der regionalen Wirtschaftsstruktur, die „Gesellschaft der kurzen Wege“, die Konzentration auf innenstadtbezogene Standorte und vorhandene Siedlungsschwerpunkte, die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV, die weitere Reduzierung von Schadstoffemissionen zur Erreichung der Klimaschutzziele und die verstärkte Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung. Dazu soll der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden. Den Prinzipien von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes soll auch künftig Rechnung getragen werden, u.a. durch konsequente Nutzung möglicher Effizienzpotenziale.

Die Ziele, die der Aufstellung und den Inhalten des vorliegenden Nahverkehrsplans maßgeblich zu Grunde liegen, sind insbesondere in den Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Halle (Saale) (Stadtratsbeschluss VI/2016/01895 vom 28.09.2016) ausgeführt:

„[...]“

2. [...] Für den innerstädtischen Verkehr bildet das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes, insbesondere der ÖPNV, das Grundgerüst. [...]
5. Die Umweltstandards im Verkehr, einschließlich der eingesetzten Linienfahrzeuge werden angehoben. Emissionen von Lärm, Schadstoffen, Klimagasen sowie von CO₂ werden durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe in Verbindung mit einer Förderung neuer Technologien mit geringeren Schadwirkungen reduziert.

[...]

Attraktiver ÖPNV in einem starken Umweltverbund

10. Die Sicherung und die qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Straßenbahn- und Businfrastruktur mit Herstellung vollständiger Barrierefreiheit stehen im Zentrum der kommunalen Verkehrsplanung. Zentrales Element dafür bildet das „Stadtbahnprogramm Halle“.

³ Der ÖPNV-Plan bildet die Fachplanung des Landes für die Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots im ÖPNV und ist durch die Stadt Halle (Saale) im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung gemäß § 6 ÖPNVG LSA zu berücksichtigen.

11. Der städtische ÖPNV ist im Umweltverbund zu stärken und im Sinne der Attraktivitätssteigerung auszubauen. Befördert werden sollen die Entwicklung einer vollständigen Erschließung der Stadt mit einem guten ÖPNV-Angebot sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität) einschließlich eines optimalen Park+Ride-Angebots für Pendler. Es werden innovative Mobilitätsketten aufgebaut. Eine kontinuierliche Finanzierung des ÖPNV soll auch für die Zukunft gesichert werden. Dazu werden auch alternative Finanzierungsformen geprüft. Die Konkretisierungen sind in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

[...]"

Damit soll der Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) am Modal Split bis 2020 um 5 % steigen, wobei der ÖPNV den hauptsächlichen Beitrag leisten soll. Bezugsjahr ist 2013 mit einem Anteil des Umweltverbunds von 64 %.

Zu diesem Zweck sollen „Alle Baumaßnahmen [...] gefördert werden, die dem Umweltverbund nützen.“

Gegenwärtig wird ein Stadtmobilitätsplan mit Zielhorizont 2030 aufgestellt. Soweit sich daraus neue Ziele, Grundsätze oder Prioritäten für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs ergeben, wird dies auch im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen sein.

In der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) wird festgestellt, dass bezüglich der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr der Fokus auf der Qualitätssteigerung liegt. Im Bereich der Fahrradmitnahme soll diese insbesondere erreicht werden durch Verbesserung und Erweiterung der Abstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen des ÖPNV. Im Bereich von Bike+Ride soll künftig verstärkt den Aspekten des Witterungs- und Diebstahlschutzes Rechnung getragen werden (Überdachung der Radabstellanlagen und abschließbare Fahrradboxen an Haltestellen).

Grundlegende Aussagen zum ÖSPV, insbesondere zum Stadtbahnprogramm Halle, sind auch im 2017 durch den Stadtrat beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Halle 2025 enthalten und damit fester Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Ebenso wird es zu detaillierten Abstimmungen im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Halle (Saale) kommen (Aufstellungsbeschluss für Herbst 2018 vorgesehen).

Entsprechend der Anforderung des Art. 2a der VO (EU) 2016/2338 stehen die in diesem Nahverkehrsplan als Strategiepapier für den Bereich ÖPNV enthaltenen Spezifikationen der gemeinschaftlichen Verpflichtung für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste mit o.g. politischen Zielen im Einklang.

3 BESTANDSAUFGNAHME UND BEWERTUNG DES ANGEBOTS

3.1 Verkehrsangebot

Ausgangssituation

Die Stadt Halle (Saale) liegt im Zentrum eines Sterns aus Schienenverbindungen zu den meisten verkehrlich bedeutenden Zielorten des Umlands. Innerhalb des Stadtgebiets kann die S-Bahn wichtige Aufgaben insbesondere in der Zubringerfunktion zum Hauptbahnhof und in der Tangentialbeziehung Neustadt – Südstadt/Silberhöhe übernehmen. Jedoch sind Streckenführung und Lage der Haltepunkte insbesondere des Nordasts nicht ideal, weshalb sie den ÖSPV auf diesen Relationen nicht vollständig ersetzen kann.

Die stündliche Bedienung der SPNV-Strecken, z.T. durch Überlagerung mehrerer Zugprodukte, bildet weiterhin ein akzeptables Grundangebot. In Richtung Merseburg und Bitterfeld hat sich das Fahrtenangebot erhöht (war im NVP 2012 als Potenzial benannt). Verbesserungsbedürftig bleiben nach wie vor einige Übergangszeiten im Hauptbahnhof zwischen wie auch innerhalb S-Bahn- und Regionalverkehr.

3.1.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Der Hauptbahnhof Halle (Saale) wird zum Fahrplan 2017/2018 durch folgende Linien des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) bedient (Stand Dezember 2017)⁴:

- ICE Frankfurt (Main) - Erfurt - Halle - Berlin (zweistündlich)
- ICE München - Erfurt - Halle - Berlin (- Hamburg) (zweistündlich; teilweise ergänzend/teilweise ersetzend dreimal pro Tag und Richtung als Sprinter)
- IC Leipzig - Halle - Hannover - Bremen - Emden - Norddeich Mole (zweistündlich)
- IC Dresden - Leipzig - Halle - Magdeburg - Hannover - Düsseldorf - Köln (zweistündlich)
- IC Leipzig - Halle - Magdeburg - Rostock (1 Fahrtenpaar)

Darüber hinaus gibt es Fahrtenangebote mit ICE/IC an einzelnen Wochentagen bzw. saisonal begrenzt. Weitere Ziele können durch Umstieg mit kurzen Übergangszeiten im Fernverkehrsnetz erreicht werden; dies gilt u.a. für ICE/IC-Verbindungen nach München und Berlin mit Umstieg in Nürnberg bzw. Leipzig.

Halle (Saale) ist über den Busbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof an das Fernbus-Liniennetz angebunden. Der derzeitige deutsche Marktführer Flixbus bietet von hier Verbindungen in zahlreiche deutsche Großstädte an (u.a. Berlin, München, Nürnberg, Hamburg, Bremen, Hannover, Frankfurt (Main), Köln, Düsseldorf, Essen, Dresden). Die Fahrtenzahl variiert dabei sehr stark zwischen mehreren Fahrten pro Tag und einer Fahrt pro Woche. Darüber hinaus verkehren auch Fernbuslinien in das Ausland (u.a. nach Prag, Warschau, Amsterdam, Wien, Bukarest, Kiew, Burgas), die von verschiedenen Anbietern betrieben werden. Mit Stand 05/2017 erfolgten je nach Wochentag jeweils etwa zwischen 75 und 100 Fernbus-Ankünfte und -Abfahrten pro Tag (ZOB und Berliner Straße).

⁴ Einzelne Kurse verkehren nicht über den gesamten Linienweg oder aber auch über die genannten Endpunkte hinaus.

3.1.2 Schienenpersonennahverkehr

Netzstruktur

Halle (Saale) liegt im Zentrum eines Sterns aus insgesamt sieben Strecken, welche den Hauptbahnhof mit den umliegenden Mittel- und Oberzentren sowie dem Flughafen Leipzig/Halle verbinden; teilweise im Regime der S-Bahn Mitteldeutschland. Hinzu kommen die beiden Streckenäste der S-Bahn vom Hauptbahnhof nach Nietleben und Trotha. Von den 14 Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr im Stadtgebiet werden 13 auch bzw. ausschließlich durch die S-Bahn bedient.

Produkte und Fahrtenangebot

Mit dem Fahrplan 2017/2018 wurden die Verbindungen von Halle (Saale) nach Lutherstadt Wittenberg und nach Eilenburg in S-Bahn-Linien der S-Bahn Mitteldeutschland überführt (S 8 und S 9).

Das bestehende Fahrtenangebot zeigt Tabelle 3.1. Die S-Bahnstrecken werden zweimal pro Stunde (S 3 Abschnitt Halle Hbf. - Leipzig, S 7, S 8 bis Bitterfeld Montag-Freitag), stündlich (S 3 Abschnitt Halle-Trotha - Halle Hbf., S 5) bzw. zweistündlich (S 9, S 8 ab Bitterfeld nach Dessau bzw. Lutherstadt Wittenberg) bedient. Auf S 5 und S 9 gibt es Montag-Freitag Taktverdichtungen. Die übrigen Bahnlinien, die Halle (Saale) mit dem Umland verbinden, verkehren stündlich bzw. zweistündlich, wobei sich durch Überlagerungen zwischen verschiedenen Linien bzw. Produkten in der Regel mindestens ein 1-Stunden-Takt ergibt (allerdings nicht immer mit durchgängig gleichen Taktzeiten).

Das Fahrtenangebot der S-Bahn S 5/S 5X zum/vom Flughafen Leipzig/Halle wird durch zweistündliche IC-Züge ergänzt.

Am Wochenende ist das Fahrtenangebot gegenüber Montag bis Freitag nur geringfügig eingeschränkt.

Gegenüber dem Fahrplan 2011/2012 sind u.a. folgende Veränderungen im Fahrtenangebot eingetreten:

- Erhöhung Fahrtenangebot bis Erfurt Montag-Freitag (3 statt 2 Fahrten in 2 Stunden)
- Einführung RE nach Jena/Saalfeld, damit auch Verdichtung Fahrtenangebot bis Naumburg
- Verdichtung Fahrtenangebot zum Flughafen Leipzig/Halle und nach Leipzig (Montag-Freitag)
- Erhöhung Fahrtenangebot bis Bitterfeld Montag-Freitag (4 statt 2 Fahrten in 2 Stunden)
- Reduzierung Fahrtenangebot nach Nordhausen mit RE (2 statt 3 Fahrten in 2 Stunden)
- Reduzierung des Taktes der S-Bahn Halle-Trotha - Halle Hbf. von 30 auf 60 min (teilweise Ausgleich durch Verdichtungen bei HEX nach Bernburg)

Linie	Relation	Zugfolgezeit [min]		
		Mo-Fr	Sa	So/F
RE 9	Halle - Eisleben - Nordhausen - Kassel	120	120	120
RE 19	Halle - Eisleben - Nordhausen - Leinefelde	120	120	120
RE 16	Halle - Naumburg - Erfurt	120	120	120
RE 18	Halle - Naumburg - Jena - Saalfeld	120	120	120
RE 30	Halle - Köthen - Calbe Ost - Magdeburg	60	60	60
HEX 4	Halle - Könnern - Aschersleben - Halberstadt - Goslar	120	120	120
HEX 24	Halle - Könnern - Aschersleben - Halberstadt	120	120	120
HEX 47	Halle - Könnern - Bernburg	120v	120	120
RB 20	Halle - Naumburg - Erfurt - Eisenach	60	120	120
RB 75	Halle - Eisleben (- Sangerhausen)	60	120	120
S 3	Halle-Trotha - Halle (S) Hbf.	60	60	60
	Halle (S) Hbf. - Leipzig Hbf. - Leipzig-Connewitz	30	30	30

S 5/ S 5X	Halle (S) Hbf. - Leipzig/Halle Flughafen - Leipzig Hbf. - Altenburg - Zwickau	60v	60	60
S 7	Halle (S) Hbf. - Halle-Nietleben	30	30	30
S 8	Halle (S) Hbf. - Bitterfeld - Lutherstadt Wittenberg	120	120	120
	Halle (S) Hbf. - Bitterfeld - Dessau	120	120	120
	Halle (S) Hbf. - Bitterfeld/Wolfen	60	-	-
S 9	Halle (S) Hbf. - Delitzsch - Eilenburg	120v	120	120

Quelle: Fahrplan 2017/2018, abgerufen 12/2017; v = zeitweise verdichtet

Tabelle 3.1 Linien und Zugfolgezeiten im SPNV (Fahrplan 2017/2018)

Der ÖPNV-Plan des Landes definiert Halle (Saale) Hbf. als Schnittstelle mit Verknüpfungsfunktion innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes. Er ist für den Sollzustand 2015 als Taktknoten des Integralen Taktfahrplans (ITF) mit den Minuten 15/45 ausgewiesen. Eine Übersicht der am Hauptbahnhof in Halle (Saale) bestehenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Tagesverkehr zeigt Tabelle 3.2. Für den Nahverkehrsplan von Interesse sind dabei vor allem die Übergangszeiten zwischen dem innerstädtischen Nahverkehr und wichtigen Strecken des regionalen SPNV. Aufgrund der Taktdichte der den Hauptbahnhof bedienenden Straßenbahnen halten sich die Übergangszeiten hier durchweg in einem vertretbaren Rahmen. Kritisch ist dagegen der Übergang zwischen der S-Bahn und einigen Linien des Regionalverkehrs. So beträgt die Übergangszeit von der S-Bahn aus Richtung Halle-Nietleben zum RE in Richtung Jena 29 min (Rückrichtung 29 min) und von der S-Bahn aus Richtung Trotha zum RE in Richtung Nordhausen 44 min (Rückrichtung 39 min). Aber auch innerhalb der S-Bahn sind einige Anschlüsse unzureichend, z.B. bestehen 19 min Übergang von der S 7 aus Halle-Nietleben zur S 9 Richtung Eilenburg (Rückrichtung 27 min). Optimierungsbedarf besteht darüber hinaus bei einigen Übergängen zwischen Linien des Regionalverkehrs, z.B. auf den Relationen Magdeburg - Erfurt und Magdeburg - Jena.

Linie	Relation	ungerade Stunde		gerade Stunde	
		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
RE 9	Halle - Eisleben - Nordhausen - Kassel	-	-	57	57
RE 19	Halle - Eisleben - Nordhausen - Leinefelde	-	-	03	02
RE 16	Halle - Naumburg - Erfurt	55	-	-	07
RE 18	Halle - Naumburg - Jena - Saalfeld	-	10	51	-
RE 30	Halle - Köthen - Calbe Ost - Magdeburg	44	14	44	14
HEX 4	Halle - Könnern - Aschersleben - Halberstadt - Goslar	-	49	11	-
HEX 24	Halle - Könnern - Aschersleben - Halberstadt	11	-	-	49
HEX 47	Halle - Könnern - Bernburg	49	-	-	06
RB 20	Halle - Naumburg - Erfurt - Eisenach	32	22	32	22
RB 75	Halle - Eisleben (- Sangerhausen)	28	34	28	34
S 3	Halle-Trotha - Halle (S) Hbf.	13	42	13	42
	Halle (S) Hbf. - Leipzig Hbf. - Leipzig-Connewitz	10, 40	21, 51	10, 40	21, 51
S 5	Halle (S) Hbf. - Leipzig/Halle Flughafen - Leipzig Hbf. - Altenburg - Zwickau	20, 46	15, 40	20, 46	15, 40
S 7	Halle (S) Hbf. - Halle-Nietleben	11, 41	20, 50	11, 41	20, 50
S 8	Halle (S) Hbf. - Bitterfeld - Dessau/Lutherstadt Wittenberg	09, 39	19, 50	09, 39	19, 51
S 9	Halle - Delitzsch - Eilenburg	-	-	23	30

Quelle: Fahrplan 2017/2018, abgerufen 12/2017

Tabelle 3.2 Ankunfts-/Abfahrtszeiten des SPNV in Halle (Saale) Hbf. (Fahrplan 2017/2018)

3.1.3 Stadtverkehr

Ausgangssituation

Halle (Saale) verfügt über ein dichtes Stadtverkehrsnetz, welches alle wesentlichen Teilläume der Stadt erschließt. Mit Ausnahme von Heide-Nord sind alle dicht besiedelten Stadtteile mit der Straßenbahn und teilweise auch mit der S-Bahn erreichbar.

Die Bedienung dieses Netzes gemäß Fahrplan August 2017 entspricht den im Nahverkehrsplan 2012 festgelegten Anforderungen. Die im VBFV formulierten Pünktlichkeitsstandards werden im Wesentlichen eingehalten. Bei Überprüfungen wurden allerdings hin und wieder zu frühe Abfahrten beobachtet, was insbesondere bei längeren Taktzeiten für die Fahrgäste sehr nachteilig ist.

Die Linienbedienung des Straßenbahnnetzes mit häufigen Überlagerungen auf Teilstrecken ermöglicht tagsüber vielfältige Direktverbindungen. Eine weitere Qualität stellt die sich durch die Linienüberlagerungen ergebende Taktverdichtung auf den Hauptachsen dar.

Aufgrund der unterschiedlichen Betriebszeiten der Linien, insbesondere des frühen Betriebschluss auf einzelnen Straßenbahnlinien, entfallen jedoch viele Direktverbindungen im Abendverkehr (ab etwa 19.30 Uhr). Ziel der Fahrplangestaltung sollte es bleiben, möglichst zu allen wichtigen Zielen eine über den gesamten Tag gleichbleibende Linienführung zu ermöglichen. Dies gilt noch mehr dort, wo Linien zu unterschiedlichen Tageszeiten/Wochentagen verschiedene Haltestellen anfahren (Linie 9, Linie 1E), nur auf Teilstrecken verkehren (z.B. Linie 27) oder wo im Spätverkehr sowie im Frühverkehr am Wochenende Linien mit anderer Nummer und Streckenführung eingesetzt werden, die zudem im Fahrplanangebot des Nachtverkehrs aufzusuchen sind (Linien 94, 95). Im eigentlichen Nachtverkehr wird mit solchen Abweichungen von der Regel dagegen eher gerechnet.

Auch die sich durch Linienüberlagerungen ergebende Taktverdichtung sollte für die Fahrgäste besser kommuniziert werden, da in dem komplexen System ein ungleichmäßiger Takt manchmal nicht vermeidbar ist (z.B. wird alle 5/10 min gefahren, wie auf den Linien 3 und 12 auf dem Abschnitt Trotha – Reileck oder den Linien 2 und 3 zwischen Vogelweide und Beesen), weiterführende Anschlüsse i.d.R. aber nur auf eine der Taktzeiten abgestimmt sein können. Um bei Linienüberlagerungen die günstigste Verbindung herauszufinden, müssen in der Regel mehrere Fahrpläne parallel konsultiert werden (siehe Kap. 3.4.5). Positiv sind dagegen die in vielen Fahrplantabellen vorhandenen Anschlusszeilen, die das Ermitteln von Umsteigeverbindungen erleichtern. Durch die zunehmende Nutzung elektronischer Auskunftsmedien verliert dieser Problemkreis allerdings an Relevanz.

Aufgrund der bereits im Nahverkehrsplan 2012 festgestellten Verschiebung und zeitlichen Ausdehnung der nachmittäglichen Nachfragespitze sollten montags bis freitags alle Straßenbahnlinien, außer Zusatzfahrten zur Taktverdichtung im Bedarfsfall, und alle wesentlichen Stadtbuslinien bis mindestens 20.00 Uhr in Betrieb sein (letztere ggf. auch unter Einsatz von Rufbussen).

Viele Buslinien verkehren abends und am Wochenende in einem schwer vermittelbaren 40-min-Takt, der allerdings bedingt ist durch die gewollte Verknüpfung mit der Straßenbahn, welche zu diesen Zeiten im 20-min-Takt fährt.

Der Spät- und Nachtverkehr ist angemessen. Auch hier muss die Übersichtlichkeit des Angebots weiter verbessert werden.

Netzstruktur

Grundlage des Stadtverkehrsnetzes bildet das Streckennetz der Straßenbahn (Abbildung 3.1) mit einer im Tagesverkehr befahrenen Linien-Länge von 157,8 km, davon innerhalb des Stadtgebiets 132,2 km (Stand Mai 2017). Es wird im Tagesverkehr von 11 Straßenbahnlinien bedient, für 2 weitere Linien besteht zurzeit eine befristete Entbindung von der Betriebspflicht (Linien 6 und 15). Der mittlere Haltestellenabstand beträgt 480 m.

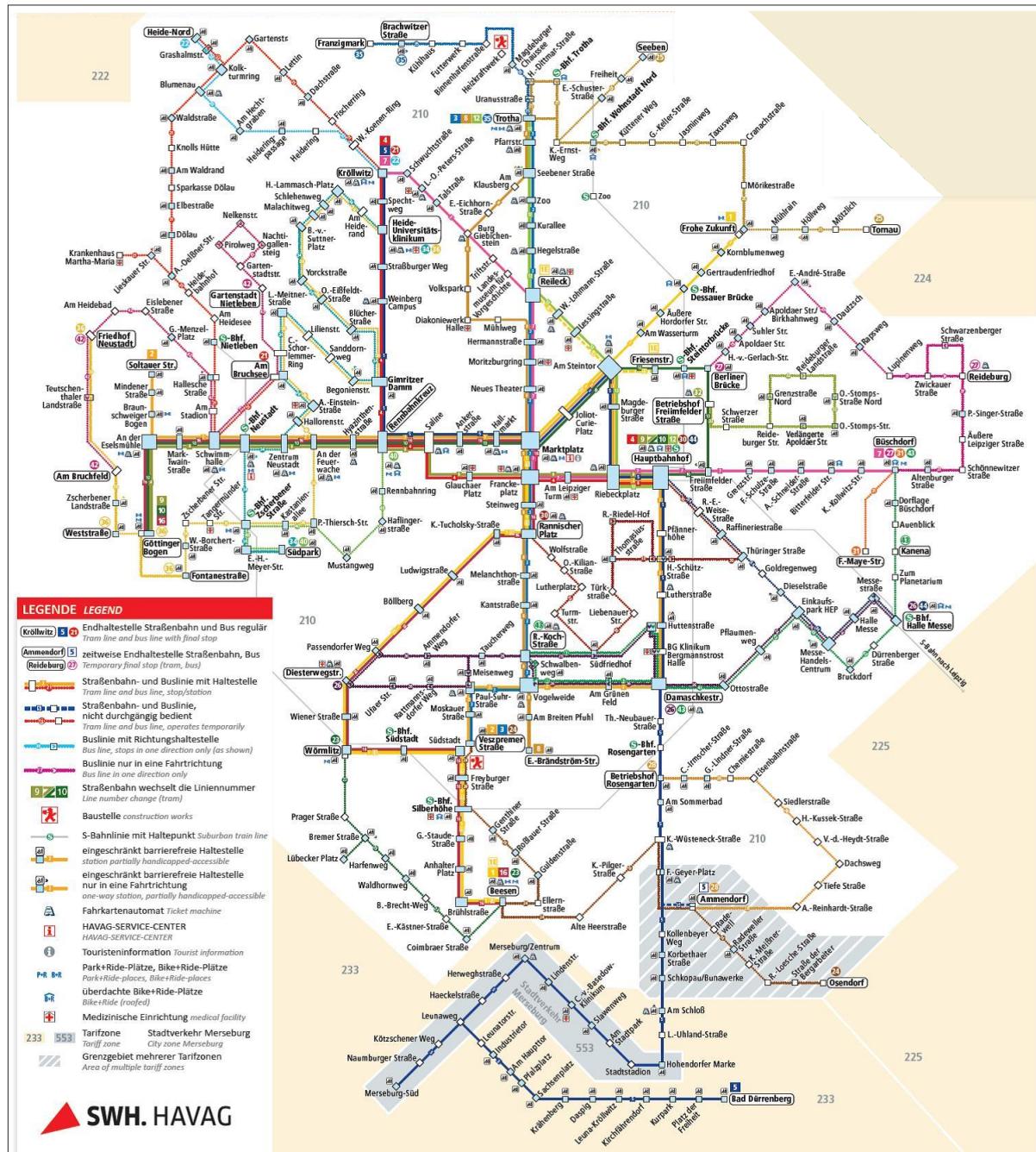


Abbildung 3.1 Liniennetz Stadtverkehr HAVAG, Tagesverkehr (August 2017)

Weiterhin sind im Tagesverkehr 18 Stadtbuslinien im Einsatz, die überwiegend an den Außenästen mit dem Straßenbahnnetz verknüpft sind und nur in wenigen Fällen ins Stadtzentrum hineinführen (Linien 30, 44). Weitere zwei Linien bedienen Schülerfahrten. Im Stadtbusverkehr ergibt sich damit im Tagesverkehr eine Linien-Länge von 143,2 km; der mittlere Haltestellenabstand liegt bei 471 m.

Darüber hinaus gibt es zwei Straßenbahn- und zwei Stadtbus-Linien, die ausschließlich im Nachtverkehr als Ersatz für hier nicht verkehrende Linien eingesetzt werden (Linien 94 und 95 sowie 91 und 97).

Bedienung

Im Jahr 2017 wurden in Halle (Saale) durch die Straßenbahn etwa 4,83 Mio. Nutzzug-Kilometer angeboten; gegenüber 2011 mit 5,24 Mio. km ein Rückgang um 7,8 %. Das ist begründet in Angebotsreduzierungen ab Dezember 2013 auf den Linien 6, 11 und 12.

Im Stadtbusverkehr der HAVAG lag die Leistung 2017 bei etwa 3,34 Mio. Nutzwagen-Kilometer (inkl. Rufbus und Schienenersatzverkehr); gegenüber 2011 mit 3,29 Mio. Kilometer wurde hier ein Zuwachs von 1,5 % erreicht. Rd. 35,5 % der Busleistung waren angemietet. Die lt. Fahrplan angebotenen Rufbus-Fahrten umfassten 223 Tkm (davon 29 Tkm tatsächlich in Anspruch genommen).

In Summe wurden durch die HAVAG 2017 somit etwa 8,17 Mio. Fahrplan-Kilometer in der Stadt Halle (Saale) realisiert (-9 % gegenüber 2011).

Die Straßenbahnenlinien im Stadtgebiet verkehren von Montag bis Freitag tagsüber (bis ca. 19:45 Uhr ab Stadtmitte) im Grundtakt von 15 min, abends (je nach Linie bis max. 0:30 Uhr) und am Wochenende ganztägig im Grundtakt von 20 min, im Frühverkehr am Wochenende alle 30 min (vgl. Tabelle 3.3). Die Fahrten zwischen 0.30 Uhr und 4.00 Uhr in den Nächten zu Samstag und zu Sonn- und Feiertagen erfolgen stündlich.

Li- nie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr]		
		Mo-Fr tags	abends, Sa, So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
1	Frohe Zukunft - Am Steintor - Marktplatz - Böllberg - Südstadt - Beesen	15	20*	4.20-0.30 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-4.00	4.00-0.30
2	Soltauer Straße - Marktplatz - Am Steintor - Hauptbahnhof - Vogelweide - Südstadt (Veszpremer Straße)	15	20*	4.20/5.40-0.30 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-4.00	4.00-0.30
3	Trotha - Zoo - Reileck - Marktplatz - Vogelweide - Südstadt (Veszpremer Straße)	15	20	5.00/5.40- 19.45	8.15-19.40	10.10-19.40
4	Kröllwitz - Rennbahnkreuz - Franckeplatz - Hauptbahnhof	15	-	5.25-19.35	-	-
5	Kröllwitz - Rennbahnkreuz - Marktplatz - Am Steintor - Hauptbahnhof - Ammendorf (- Merseburg - Bad Dürrenberg)	15	20	4.15-19.45	8.10-19.50	10.10-19.50
7	Kröllwitz - Reileck - Marktplatz - Franckeplatz - Hauptbahnhof - Büschdorf	15	20*	4.15-0.30 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-4.00	4.00-0.30
8	Trotha - Burg Giebichenstein - Volkspark - Marktplatz - Vogelweide - E.-Brändström-Straße	15	20	4.35- 21.25/22.10	5.35/6.15- 22.05/22.50	5.35/6.15- 21.25/22.10
9	Göttinger Bogen - Rennbahnkreuz (- Marktplatz) - Franckeplatz - Hauptbahnhof	15	20	4.05/4.15- 19.15/20.30	7.30/8.30- 19.05/20.10	9.05/10.30- 19.05/20.10

Linie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr]		
		Mo-Fr tags	abends, Sa, So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
10	Göttinger Bogen - Rennbahnkreuz - Marktplatz - Am Steintor - Berliner Brücke - Hauptbahnhof	15	20	4.35/5.40-20.10	7.30/8.05-19.30/20.25	9.30-19.30/20.25
12	Trotha - Zoo - Reileck - Am Steintor - Hauptbahnhof	15	20	4.15-19.45	8.30-19.45	10.20-19.45
16	Göttinger Bogen - Rennbahnkreuz - Marktplatz - Böllberg (fährt nur an Schultagen)	15	-	8.45/9.05-18.00	-	-
94	Kröllwitz - Heide-Uniklinikum - Rennbahnkreuz - Marktplatz	-	20*	20.00-0.30 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-8.00 20.00-4.00	4.00-10.00 20.00-0.30
95	Trotha - Zoo - Reileck - Am Steintor - Marktplatz - Vogelweide - Ammendorf	-	20*	20.00-0.30 + Nacht auf Sa bis 4.00	4.00-8.00 20.00-4.00	4.00-10.00 20.00-0.30

Quelle: HAVAG, Fahrplan mit Gültigkeit ab 10.08.2017.
Betriebszeiten bezogen auf: morgens Ankunft im Stadtzentrum, abends Abfahrt vom Stadtzentrum. Wo zwei Zeiten (getrennt durch /) angegeben sind, weichen die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten für die beiden Fahrtrichtungen erheblich voneinander ab.
* Am Samstagvormittag setzt auf den Linien 1, 2, 7, 94 und 95 der 20-min-Takt erst gegen 6 Uhr, am Sonntag gegen 8 Uhr ein. Vorher besteht ab 4 Uhr eine Bedienung im 30-min-Takt. In Nächten vor arbeitsfreien Tagen verkehren die Linien zwischen 0.00 und 1.00 Uhr im 30-min-Takt und zwischen 1.00 und 4.00 Uhr stündlich ab Marktplatz.
- = keine Bedienung

Tabelle 3.3 Takt- und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr (Fahrplan August 2017)

Auf den meisten Strecken ergeben sich durch Linienüberlagerungen tagsüber Taktverdichtungen, die jedoch abends und am Wochenende teilweise entfallen.

In der Tagesrandzeit von 20.00 Uhr bis 0.30 Uhr montags bis freitags, samstags bis 8.00 Uhr und sonn-/feiertags bis 10.00 Uhr wird mit den Linien 1, 2, 7, 94 und 95 ein zentraler Sammelausschluss auf dem Marktplatz angeboten.

Zusätzliche Fahrten werden zur Abdeckung der Spitzennachfrage im Schülerverkehr, im Studentenverkehr (nur Wintersemester, Mitte Oktober bis ca. Ende Januar) zwischen den Standorten der Universität in der Innenstadt und dem Campus in Heide-Süd sowie zu besonderen Anlässen (z.B. Laternenfest) angeboten.

Das Angebot der Straßenbahn wird durch 18 Stadtbuslinien, zwei Schulbuslinien (52, 53) und zwei werktägliche reine Nachtbuslinien (91, 97) ergänzt. Die Bedienungstakte liegen zwischen 15 und 60 min; sie nehmen von Montag bis Freitag tagsüber auf den 15-min-Grundtakt, in den übrigen Zeiten auf den 20-min-Grundtakt der Straßenbahn Bezug (vgl. Tabelle 3.4). In Tagesrandzeiten und am Wochenende kommen teilweise Rufbusse zum Einsatz.

Linie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr]		
		Mo-Fr tags	abends, Sa, So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
21	Kröllwitz - Lettin (-Heide Nord) - Döhlau - KH Martha-Maria - Schwimmhalle - Am Bruchsee	15/30	40	4.05-0.10 +Rufbus Nacht auf Sa bis 3.45	4.10-0.10 +Rufbus bis 3.45	4.10-0.10
22	Heide-Nord - Blumenau - Heideringpassage - Kröllwitz	15	40	3.50-1.05 +Nacht auf Sa bis 3.35	3.50-3.35	3.50-1.05

Linie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr]		
		Mo-Fr tags	abends, Sa, So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
23	Beesen - Lübecker Platz - Wörmlitz - Südstadt	30	40/60	4.00-20.00 +Rufbus bis 0.55 +Rufbus Nacht auf Sa bis 3.40	5.30-3.40 Rufbus	5.30-0.55 Rufbus
24	Veszpremer Straße - Genthiner Straße - Beesen - Ammendorf - Osendorf	30	60	4.40-22.05	5.20-20.50 +Rufb. bis 23.45	7.05-20.50
	Ammendorf - Osendorf	-	60	22.40-0.55 Rufbus +Rufbus Nacht auf Sa bis 3.30	23.55-3.30 Rufbus	21.20-0.55 Rufbus
25	Seeben - Trotha - Frohe Zukunft - Mötzlich - Tornau	30	60	4.20-20.00 +Rufbus bis 0.55 +Rufbus Nacht auf Sa bis 3.40	5.55-19.55 +Rufbus ab 4.00 +Rufbus bis 3.40	7.55-19.55 +Rufbus ab 4.00 +Rufbus bis 0.55
26	Diesterwegstraße - Damaschkestraße	15	20	4.50-21.15	5.05-21.15	7.40-21.15
	Damaschkestraße - S-Bahnhof Halle Messe	30	40	5.15-20.50	5.50-20.50	-
27	(Am Steintor -) Berliner Brücke - Dautzsch - Reideburg - Büschdorf	30/15*	40/20*	4.05-0.50 +Rufbus Nacht auf Sa bis 3.45	3.45-0.50 +Rufbus bis 3.45	3.45-0.50
28	Ammendorf - Siedlerstraße - Betriebshof Rosengarten	30	40/60	3.50-20.00 +Rufb. bis 23.50 +Rufbus Nacht auf Sa bis 3.35	5.40-3.35 Rufbus	8.00-23.55 Rufbus
30	Rannischer Platz - Lutherplatz - Südfriedhof - Türkstraße - Thüringer Straße - Hauptbahnhof	30	40	4.05-20.30	4.05-20.00	-
31	Büschdorf - Franz-Maye-Straße	60/120	u	4.40-19.40 teilweise Rufbus	9.30-16.25 3 Fahrten, Rufb.	-
32	Betriebshof Freiimfelder Str. - Grenzstraße Nord - Reideburger Str. - Betriebshof Freiimfelder Str.	15/30	-	5.10-18.05	-	-
34	Heide-Uniklinikum - Yorckstraße - Gimritzer Damm - Am Bruchsee - S-Bahnhof Neustadt - Südpark	30	40	3.50-19.45	7.40-20.00	10.25-20.00
35	Trotha - Brachwitzer Straße (- Franzigmark)	20-60	-	5.25-17.45 +Rufb. bis 22.20	-	1 Fahrt Rufbus
36	Heide-Uniklinikum - Yorckstraße - Gimritzer Damm - Am Bruchsee - An der Feuerwache - Fontanestraße - Friedhof Neustadt	30	40/20	4.00-0.55 +Nacht auf Sa bis 3.50 (teilw. als Rufbus)	4.00-3.50 (ab 0.40 teilw. als Rufbus)	4.00-0.55
40	Südpark - S-Bahnhof Zscherbener Straße - Rennbahnenring - Rennbahnkreuz	15	20	4.00-0.50 +Nacht auf Sa bis 3.50 (teilw. als Rufbus)	4.05-1.50 +Rufbus bis 3.50	4.05-0.50
42	Am Bruchfeld - Friedhof Neustadt - Schwimmhalle - Am Bruchsee - Gartenstadt Nietleben	60	60	5.20-21.15 (letzte Fahrt als Rufbus)	7.15-20.20	7.30-20.20 Rufbus

Linie	Relation	Taktzeiten [min]		Betriebszeiten (ca.) [Uhr]		
		Mo-Fr tags	abends, Sa, So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
43	Damaschkestraße - Einkaufspark HEP - Bruckdorf - Kanena	30	40	4.25-22.35 +Rufbus bis 1.00 +Rufbus Nacht auf Sa bis 3.40	4.20-22.35 +Rufbus bis 3.40	4.10-22.35 +Rufbus bis 1.00
	Kanena - Büschdorf			5.15-22.25		5.30-22.25
44	Hauptbahnhof - Einkaufspark HEP - S-Bahnhof Halle Messe	30/60	-	6.50-17.30 + 1 Fahrt 20.15	-	-
52	Heide Uniklinikum - Ernst-Grube-Straße - Schule Kröllwitz - Adolfstraße	-	-	je 1 Fahrt zu Schulbeginn/Schulschluss	-	-
53	Hauptbahnhof - Berliner Brücke - Apoldaer Straße	-	-	je 1 Fahrt zu Schulbeginn/Schulschluss	-	-
91	(Am Steintor-) Freiimfelder Straße - Hauptbahnhof - Marktplatz - Göttinger Bogen	-	-	0.40-4.00 4/5 Fahrten	-	-
97	Heide Nord - Trotha/Rennbahnkreuz - Marktplatz - Südstadt - Ammendorf	-	-	0.30-4.00 4 Fahrten	-	-

Quelle: HAVAG, Fahrplan mit Gültigkeit ab 10.08.2017.
Betriebszeiten bezogen auf: Morgens erste Abfahrt an einem Endpunkt bzw. Verknüpfungspunkt der jeweiligen Linie, abends letzte Ankunft an einem Endpunkt bzw. Verknüpfungspunkt.
Rufbusse in Nächten zu Samstag bzw. vor arbeitsfreien Tagen verkehren stündlich.
* = nur Teilstrecke; u = unregelmäßig; - = keine Bedienung

Tabelle 3.4 Takt- und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr (Fahrplan August 2017)

In den Nächten zu Montag bis Freitag bieten die Linien 91 und 97 zwischen etwa 0.30 und 3.30 Uhr ein Grundangebot von je drei Fahrten in die meisten dichter besiedelten Stadtgebiete (u.a. Innenstadt, Neustadt, Heide-Nord, Silberhöhe, Südstadt) mit Sammelanschluss am Marktplatz. Darüber hinaus verkehren in den Nächten zu Samstag und zu Sonn- und Feiertagen die Linien 21-25, 27, 28, 36, 40 und 43 zwischen etwa 0.45 und 3.45 Uhr stündlich, überwiegend als Rufbus, mit Anschlussbeziehungen zur Straßenbahn. Da die Bedienungshäufigkeiten teilweise tageszeitlich schwanken, teilweise kein strenger Takt eingehalten wird und zeitweise nur Teilstrecken bedient oder Kurse über verschiedene Teilstrecken geführt werden, kann Tabelle 3.4 die aktuelle Stadtbus-Bedienung nur näherungsweise wiedergeben.

Fahrten, die mit einem Rufbus durchgeführt werden, sind im Fahrplanheft und im Fahrplan an der Haltestelle mit einem Telefonsymbol gekennzeichnet. Zum Einsatz kommen hierfür Taxis. Die Anmeldung einer Fahrt muss bis 30 min vor dem ausgewiesenen Fahrtbeginn über eine gebührenfreie Telefonnummer erfolgen. Für Fahrten mit dem Rufbus können alle Fahrscheine des MDV genutzt werden; ein Fahrscheinverkauf durch das Fahrpersonal erfolgt nicht.

Eine Übersicht zur Anzahl der auf den einzelnen Ästen des Netzes werktags insgesamt stattfindenden Fahrplanfahrten zeigt Abbildung 3.2, Werte für den Nachmittagsverkehr Abbildung 3.3.

In den Schwachverkehrszeiten erfolgt ein durchgehender Einsatz der Straßenbahn. Die Bedienung in der abendlichen Schwachverkehrszeit zeigt beispielhaft Abbildung 3.4.

Beim Vergleich des ganztägigen Fahrtenangebotes im Ist 2017 (Abbildung 3.2) mit dem vom 1. Quartal 2010 gemäß Nahverkehrsplan 2012 zeigt sich, dass bei der Straßenbahn Reduzierungen in der Fahrtenzahl auf den Abschnitten Rannischer Platz – Vogelweide sowie Hauptbahnhof - Betriebshof Rosengarten und beim Bus auf dem Abschnitt Dölau – Neustadt eingetreten sind. Leichte Verbesserungen ergeben sich beim Bus u.a. zwischen Damaschkestraße und Einkaufspark HEP. Das spiegelt sich auch bei der Bedienung in der nachmittäglichen Spitze wider (Abbildung 3.3). Auf den übrigen Streckenabschnitten hat sich das Angebot nicht wesentlich verändert.

Wichtigste Verknüpfungspunkte in den Schwachverkehrszeiten sind die Haltestellen Marktplatz (Sammelanschluss der Linien 1, 2, 7, 94 und 95), Rennbahnkreuz (Bahn/Buslinie 40), Gimritzer Damm (Bahn/Buslinie 36), Schwimmhalle (Bahn/Buslinie 21), Kröllwitz (Bahn/Buslinien 21 und 22), Büschdorf (Bahn/Buslinie 27), Am Steintor (Bahn/ Buslinie 27), Reileck (Bahn/Bahn), Frohe Zukunft (Bahn/Buslinie 25), Ammendorf (Bahn/Buslinien 24, 28), Damaschkestraße (Bahn/Bahn, Bahn/Buslinie 43), Beesen (Bahn/Buslinie 24) und Wörmlitz (Bahn/Buslinie 23). Zu besonderen Anlässen (z.B. Laternenfest, Museumsnacht) bietet die HAVAG zusätzliche Fahrten an (Sonderfahrpläne).

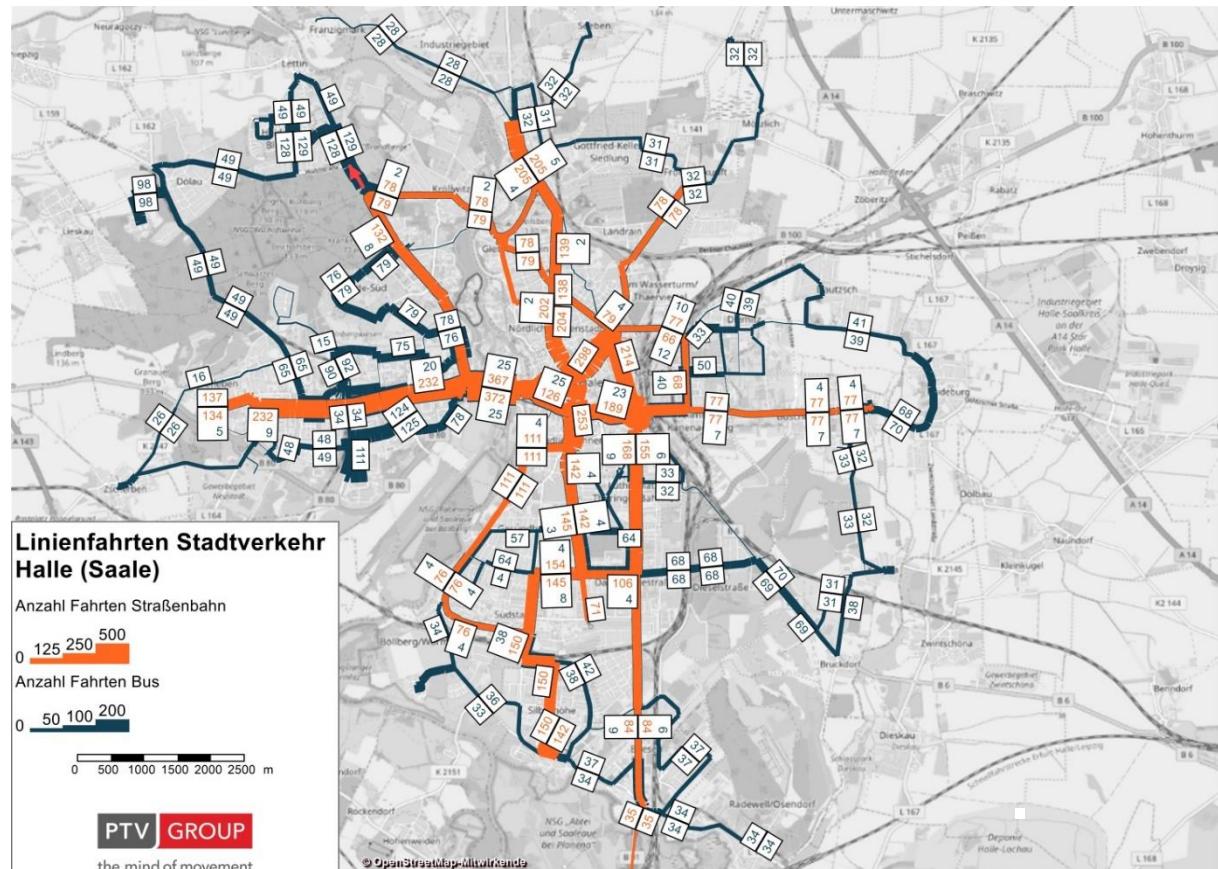


Abbildung 3.2 Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, ganztägig (24 h) an einem Werktag (Fahrplan 2017, Montag-Donnerstag)

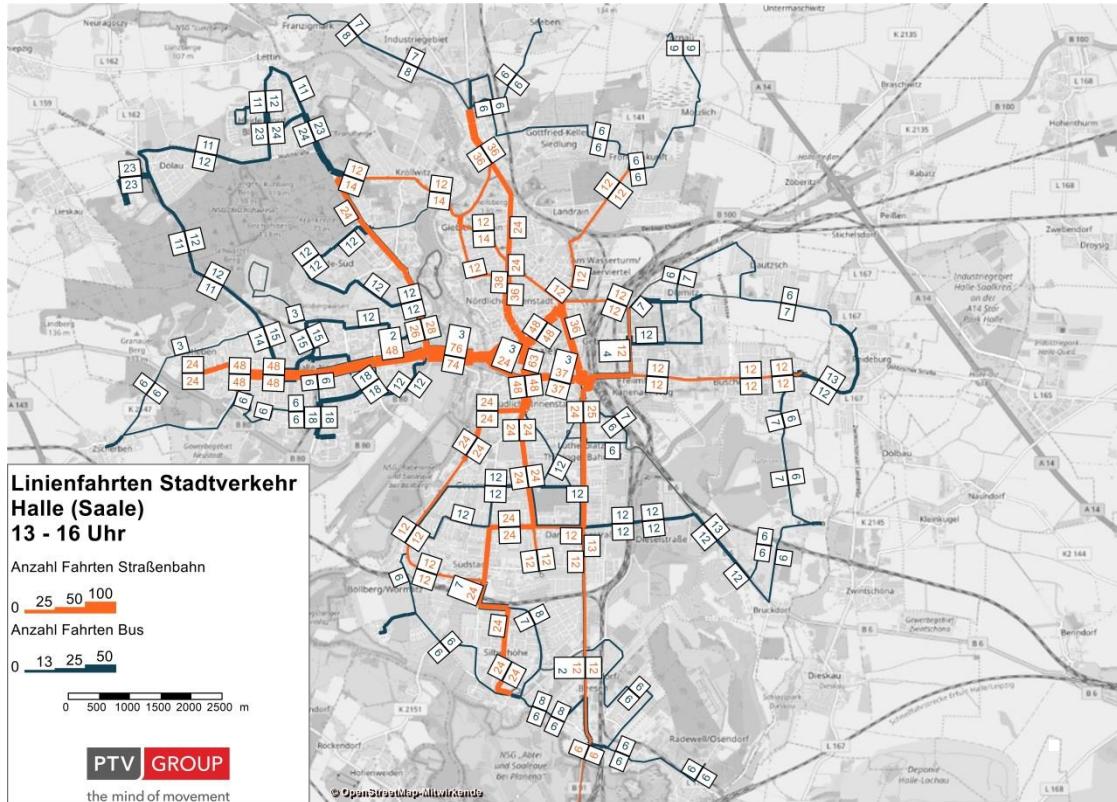


Abbildung 3.3 Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, 13-16 Uhr an einem Werktag (Fahrplan 2017, Montag-Donnerstag)

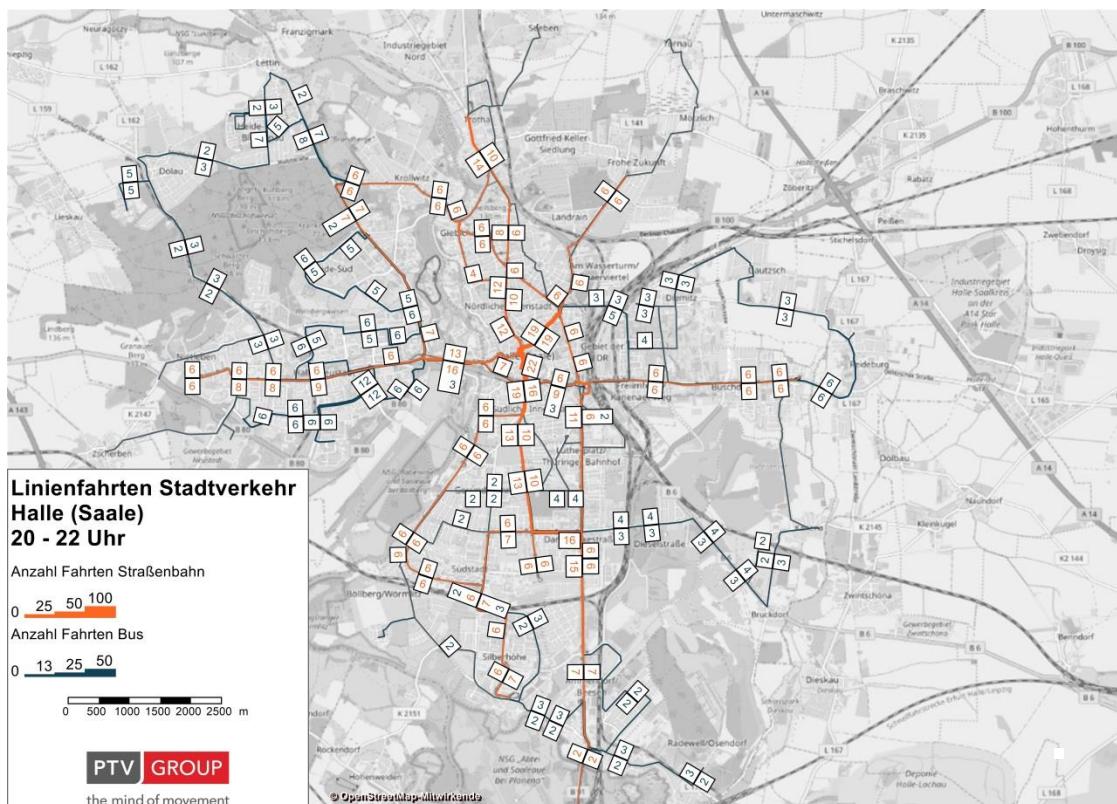


Abbildung 3.4 Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, 20-22 Uhr an einem Werktag (Fahrplan 2017, Montag-Donnerstag)

3.1.4 Regionalbusverkehr

Ausgangssituation

Der Regionalbus hat für das städtische Verkehrsangebot eine untergeordnete Bedeutung, ist aber für die Verknüpfung des Oberzentrums mit seinem Verflechtungsraum bedeutsam. Das Fahrtenangebot ist wegen der Abhängigkeit vom Schülerverkehr und der dadurch fehlenden Vertaktung sowie der nicht durchgängigen Bedienung der auf dem Linienweg liegenden Stadtverkehrshaltestellen für die Stadtbevölkerung oft nur im Ausbildungs- und Berufsverkehr interessant. Aufgrund der geringeren Anzahl von Halten ergeben sich allerdings in einigen fahrplanmäßigen Relationen – auch parallel zu vorhandenen Linien – Fahrzeitvorteile gegenüber dem Stadtverkehr. Da diese von der elektronischen Fahrplanauskunft auch angegeben werden (häufig sogar an erster Stelle) und mit der gleichen Fahrkarte genutzt werden können, dürfte das Angebot des Regionalverkehrs auch entsprechend genutzt werden. Ob die (meist geringen) Zeitersparnisse und Bequemlichkeitsvorteile (kein Umsteigen) für die Fahrgäste aus Stadt und Region in einem angemessenen Verhältnis zu den wirtschaftlichen Nachteilen gegenüber einem gebrochenen Verkehr mit Umsteigen an den Außenästen der Straßenbahn stehen, ist abhängig vom Einzelfall. Der Nahverkehrsplan des Saalekreises von September 2017 enthält hierzu in Pkt. 6.1.2 „Verflechtung zum Oberzentrum Halle (Saale)“ einen entsprechenden Prüfauftrag und benennt als Maßnahme eine gesonderte Untersuchung und ggf. Optimierung der Regionalbuslinien mit den Stadtverkehrslinien in Halle (Saale). Angestrebt werden soll dazu der Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem Landkreis und der Stadt. Der Anrufbus endet an den Endstellen der Straßenbahnen

Netzstruktur

Auf insgesamt acht Straßenachsen, i. d. R. auf den großen Ausfallstraßen, erreichen 17 Regionalbuslinien den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof (vgl. Tabelle 3.5). Zwei weitere Linien streifen das Stadtgebiet im Stadtteil Ammendorf bzw. im Stadtteil Trotha, eine Linie führt über Halle, Schwimmhalle. Regionalbusse bedienen im Stadtgebiet von Halle (Saale) nur ausgewählte Haltestellen (sowohl Haltestellen des Stadtverkehrs als auch reine Regionalbus-Haltestellen).

Bedienung

Eine Vertaktung findet auf den Regionalbuslinien von Montag bis Freitag i.d.R. nicht statt. Die Fahrten folgen hier den Bedürfnissen des Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehrs. Zumeist gibt es mehrere Fahrten in der Frühspitze, eine teilweise lückenhafte Bedienung am Vormittag und danach ein Angebot für den Rückweg von der Schule zwischen ca. 12.00 und 16.00 Uhr. I.d.R. werden weitere Fahrten zwischen 16.00 und ca. 19.00 Uhr angeboten, die letzte feste Fahrt beginnt teilweise erst nach 20.00 Uhr. Am Wochenende ist das fahrplanmäßige Angebot stark ausgedünnt (Tabelle 3.5). Allerdings wird hier das Bestreben deutlich, das Fahrtenangebot zu vertakten.

Li- nie	Linienführung			An- bieter	Fahrten pro Tag u. Richtung ¹⁾				
	von	über	nach		Mo-Fr		Sa	So/F	
					Schule	Ferien			
300	Mösthinsdorf	Ostrau	Halle ZOB	OBS	10+1 / 9	10+1 / 9	4	4	
301	Schlettau	Löbejün	Halle ZOB	OBS	13+2 / 13+3	11+2 / 11+3	3+2 / 3+1	-	
302	Deutleben	Rothenburg	Halle ZOB	OBS	23+1 / 21+2	21+1 / 17+2	5	3	
303	Dornitz	Domnitz	Halle ZOB	OBS	4	4	-	-	
306	Johannashall	Salzmünde	Halle ZOB	OBS	14+2 / 13+4	13+2 / 12+4	0+1 / -	-	
308	Höhnstedt	Salzmünde	Halle ZOB *	OBS	17+5 / 18+2	17+5 / 18+2	9+1 / 8	7	
309	Schochwitz	Langenbogen	Halle ZOB	OBS	17+1 / 16+3	16+1 / 14+3	5+2 / 5	3	

312	Querfurt	Steuden	Halle ZOB *	OBS	27+1 / 25+3	25+1 / 22+3	9 / 7	7	
314	Bad Lauchstädt	Merseburg	Halle ZOB	OBS	17+2	19+2 / 18+2	6+4 / 6+1	5+2	
315	Schiepzig	Halle, Schwimmh.	Zaschwitz	OBS	1 / 0	-	-	-	
351	Landsberg	Queis	Halle ZOB	OBS	13+1 / 12+3	11+1 / 11+3	3	-	
352	Landsberg	Peißen	Halle ZOB	OBS	5+1 / 7	4+1 / 4	-	-	
353	Zörbig	Landsberg	Halle ZOB	OBS	23+1 / 22+1	23+1 / 22+1	14	-	
354	Zörbig	Brachstedt	Halle ZOB	OBS	10+1 / 11+3	9+1 / 10+3	-	-	
358	Gröbers	Döllnitz	Halle ZOB	OBS	15 / 17	15 / 14	8+2 / 8+3	4+2 / 4+1	
359	Gottenz	Osmünde	Halle ZOB	OBS	8+3 / 8+5	8+3 / 8+5	-	-	
360	Günthersdorf	Dieskau	Halle ZOB	OBS	9 / 10	8 / 7	6	-	
364	Höhnstedt	Halle, Trotha	Gutenberg	OBS	1 / 2	-	-	-	
440	Eisleben	Seeburg	Halle ZOB	VGS	4	4	2	2	
724	Merseburg	Halle-Ammendorf	Schkeuditz	PNVG	17+3 / 17+2	16+3 / 17+2	6+2	4+1	

Quelle: Fahrplan 2016/2017 des jeweiligen Verkehrsunternehmens, abgerufen 07/2017.

Nicht alle Kurse, die in Halle (Saale) ankommen/abfahren, verkehren über die gesamte je Linie angegebene Strecke.

1) x+y = Anzahl der festen Fahrten + Anzahl der Rufbusfahrten mit im Fahrplan angegebenen festen Fahrzeiten, ggf. mit "/" getrennt nach Fahrtrichtung

* Ein Teil der Kurse fährt nicht bis ZOB, sondern endet/beginnt an einem Verknüpfungspunkt mit dem Stadtverkehr.

- = keine Bedienung

Tabelle 3.5 Linien und Fahrtenangebot des Regionalbusverkehrs von/nach Halle (Fahrplan 2017)

Das Fahrtenangebot im Regionalbusverkehr hat sich gegenüber dem Fahrplan 2012 auf einigen Linien verbessert (u.a. Linien 308, 312⁵, 724); mit Linie 302 zwischen Halle (Saale) und Wettin wird der PlusBus-Standard des MDV erreicht und entsprechend vermarktet. Angebotsreduzierungen sind unter Beachtung der bestehenden Rufbusfahrten mit festen Fahrzeiten nur in geringem Maße zu verzeichnen (Linie 303, Linie 358 am Wochenende).

Hinzu kommen auf den meisten Linien Anrufbusfahrten, die montags bis samstags von 6.00 bis 20.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 8.00 bis 20.00 Uhr verkehren, sofern es 60 min vor und nach einem Fahrtwunsch kein festes Linienangebot (Bus oder Bahn) gibt. Die Fahrten sind bis spätestens 60 min vor Fahrtbeginn über eine gebührenfreie Telefonnummer oder online anzumelden. Die Anrufbusse fahren die folgenden Übergangsstellen im Stadtgebiet Halle (Saale) an: Alfred-Oelßner-Straße, Berliner Brücke (nur So/F), Einkaufspark Bruckdorf, Frohe Zukunft, Mark-Twain-Straße, S-Bahnhof Neustadt, Schönewitzer Straße und Trotha. Am Wochenende stellt der Anrufbus häufig das einzige Angebot für Verbindungen zwischen dem Landkreis Saalekreis und der Stadt Halle (Saale) dar.

3.2 Verknüpfungen

Ausgangssituation

Die Stadt Halle (Saale) verfügt – bedingt durch die S-Bahn – neben dem Hauptbahnhof als zentralem Umsteigeknoten über 13 weitere Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und den Straßenbahnen und Bussen des Stadtverkehrs. Damit existieren gute Bedingungen für eine Arbeitsteilung zwischen diesen Systemen. In Bezug auf die Entfernungen und die generelle Attraktivität der Umsteigewege zwischen S-Bahnsteigen und Straßenbahn- bzw. Bushaltestellen bestehen z.T. immer noch erhebliche Mängel. Zudem sind die Abfahrtzeiten sowie in Tagesrandzeiten und an Wochenenden auch die Bedienungstakte nur bedingt aufeinander abgestimmt, sodass das Vernetzungspotenzial nicht voll ausgeschöpft wird.

⁵ Die zusätzlichen Fahrten zwischen Mark-Twain-Straße und Zscherben substituieren das ehemalige, durch die Stadt finanzierte HAVAG-Angebot. Es handelt sich mithin nicht um eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots.

Die Vielzahl der Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrsnetzes wirkt sich positiv auf die Funktionsfähigkeit des Systems im Fall von Störungen und Umleitungen und auf die Routenwahl durch die Fahrgäste aus. Ein großer Teil der Verknüpfungspunkte konnte inzwischen rekonstruiert werden und wird den heutigen Anforderungen gerecht.

In Bezug auf die intermodale Verknüpfung existiert ein Grundangebot an Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder an den Haltestellen. Ein weiterer Ausbau der Bike- und Park+Ride-Angebote und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit können einen zunehmenden Beitrag zur Verkürzung der Gesamtreisezeiten, insbesondere aus weniger gut erschlossenen Randbereichen, und zur Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel leisten.

Vordergründig im ÖSPV ist die Mitnahme von Fahrrädern aufgrund der Fahrzeugabmessungen und -gestaltung in der Hauptverkehrszeit schwierig und führt bei starker Nutzung zeitweise zu Konflikten mit anderen Fahrgästen, insbesondere wenn sie mit Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs sind.

3.2.1 Verknüpfung SPNV – Stadtverkehr/Regionalbusverkehr

Hauptverknüpfungspunkt ist der Hauptbahnhof/ZOB. Die Straßenbahnhaltestellen liegen in unmittelbarer Nähe der Bahnsteigzugänge. Es stehen auch Aufzüge zur Verfügung. Die Fußweg-Entfernung zwischen Hauptbahnhof und ZOB beträgt etwa 70 m.

In Tabelle 3.6 sind die bestehenden Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Stadt-/Regionalverkehr zusammengefasst.

Verknüpfungspunkt	Linien SPNV	Linien Straßenbahn	Linien Bus	max. Fußweg-Entfernung, Bemerkungen
Hauptbahnhof / ZOB	S 3, S 5, S 7 - S 9, RE 9, RE 16, RE 18, RE 19, RE 30, RB 20, RB 75, HEX	2, 4, 5, 7, 9, 10, 12	30, 44, 53, Regionalbus	ca. 70 m
Ammendorf	RB 20	5	24, 28, Regionalbus	ca. 150 m
S-Bhf. Dessauer Brücke	S 3, HEX	1		ca. 150 m
S-Bhf. Halle Messe	S 3		26, 43, 44	ca. 100 m
S-Bhf. Neustadt	S 7	2, 9, 10, 16	34, Regionalbus	ca. 80 m
S-Bhf. Nietleben	S 7		21, Regionalbus	ca. 80 m
S-Bhf. Rosengarten	S 7, RB 75	5		ca. 100 m
S-Bhf. Silberhöhe	S 7, RB 75*	1, 16	24	ca. 140 m, Tunnel optisch wenig einladend
S-Bhf. Steintorbrücke	S 3, HEX	10	27, Regionalbus	ca. 100 m
S-Bhf. Südstadt	S 7, RB 75*	1, 16		ca. 180 m
S-Bhf. Trotha	S 3, HEX		25	ca. 260 m, keine Wegweisung
S-Bhf. Wohnstadt Nord	S 3, HEX		25	ca. 200 m
S-Bhf. Zoo	S 3, HEX	3, 12		ca. 240 m
S-Bhf. Zscherbener Straße	S 7		34, 36, 40, Regionalbus	ca. 200 m

Quellen: SPNV- und Regionalbus-Fahrplan 2017/2018, abgerufen 12/2017; HAVAG-Fahrplan August 2017 mit Gültigkeit ab 10.08.2017

* nur stadt auswärts

Tabelle 3.6 Verknüpfungen zwischen SPNV und Stadtverkehr/Regionalbusverkehr (Fahrplan 2017, Tagesverkehr)

Die Regionalbusse halten außer am ZOB und den o.g. SPNV-Haltepunkten auch an ausgewählten weiteren Haltestellen im Stadtgebiet, wo i.d.R. ein Übergang zum Stadtverkehr möglich ist (siehe Tabelle 3.7).

3.2.2 Verknüpfung Stadtverkehr – Stadtverkehr

Die starke Vernetzung der Stadtverkehrslinien führt zu einer Vielzahl möglicher Umsteige- und Verknüpfungspunkte. Diese sind in Tabelle 3.7 dargestellt (soweit nicht gleichzeitig als Verknüpfungspunkte mit dem SPNV bereits in Tabelle 3.6 aufgeführt).

Verknüpfungspunkt	Linien Straßenbahn	Linien Bus	Bemerkungen
Ammendorf	5	24, 28, (RV)	Bahn- aber keine Niederflur-Bussteige; teilweise ungünstige Querungen (Umbau geplant)
Am Steintor	1, 2, 5, 10, 12	(27), (RV)	Bahn- und Bussteige, getrennt
An der Feuerwache	2, 9, 10, 16	36, (RV)	Bahn- und Bussteige, getrennt
Beesen	1, 16	23, 24	Bahn- und Bussteige, getrennt
Berliner Brücke	10	27, (RV)	Bahn- und Bussteige, gemeinsam
Betriebshof Freiimfelder Str.	10	32	Einstieg von der Fahrbahn
Betriebshof Rosengarten	5	28	Bahn- und Bussteige, getrennt
Burg Giebichenstein	7, 8	-	Einstieg von der Fahrbahn
Büschenfeld	7	27, 31, 43, (RV)	Bahn- und Bussteige, getrennt
Damaschkestraße	2, 5	26, 43	Bahn- und Bussteige, getrennt
Franckeplatz	1, 3, 4, 7, 8, 9, 16	(RV)	Bahn- und Bussteige, getrennt
Freiimfelder Straße	7, 10	-	teilweise Bahnsteige, teilweise Einstieg von der Fahrbahn (10)
Frohe Zukunft	1	25, (RV)	Bahn- und Bussteige, getrennt
Gimritzer Damm	4, 5	34, 36	Bahn- und Bussteige, gemeinsam (Umbau geplant)
Göttinger Bogen	9, 10, 16	36, (RV)	Bahn- aber keine Niederflur-Bussteige
Heide	4, 5	34, 36	Bahn- und Bussteige, getrennt
Kröllwitz	4, 5, 7	21, 22	Bahn- und Bussteige, getrennt
Kurt-Wüsteneck-Straße	5	24	Einstieg von der Fahrbahn (Umbau geplant)
Marktplatz	1, 2, 3, 5, 7, 8, 10, 16	-	nur Bahnsteige
Rannischer Platz	1, 3, 8, 16	30	Bahn- und Bussteige, teilweise gemeinsam
Reileck	3, 7, 12	-	nur Bahnsteige (teilweise)
Rennbahnkreuz	2, 4, 5, 9, 10, 16	40	Bahn- und Bussteige, getrennt
Riebeckplatz	2, 4, 5, 7, 9, 12	-	nur Bahnsteige
Robert-Koch-Straße	3, 8	26, 43	Bahn- und teilweise Niederflur-Bussteige, teilweise gemeinsam
Schwimmhalle	2, 9, 10, 16	21, 42, (RV)	Bahn- und Bussteige, gemeinsam
Trotha	3, 8, 12	25, 35, (RV)	Bahn- und Bussteige, getrennt
Veszpremer Straße	1, 2, 3, 16	24	Bahn- und Bussteige, getrennt (Umbau)
Vogelweide	2, 3, 8	26, 43	Bahn- und Bussteige, getrennt
Wörmlitz	1	23	Bahn- aber keine Niederflur-Bussteige
Zentrum Neustadt	2, 9, 10, 16	34	Bahn- und Bussteige, gemeinsam

Quelle: HAVAG, Fahrplan mit Gültigkeit ab 10.08.2017 (ohne Bauverkehre).
(RV) = Haltestelle ist gleichzeitig Verknüpfungspunkt mit dem Regionalbus.

**Tabelle 3.7 Verknüpfungen im Straßenbahn- und Stadtbusnetz
(Fahrplan August 2017, Tagesverkehr)**

3.2.3 Intermodale Verknüpfungen

An den Zugangsstellen des öffentlichen Nahverkehrs bestehen die in Tabelle 3.8 aufgeführten Möglichkeiten, Fahrrad oder PKW abzustellen, um die Fahrt mit dem ÖPNV fortzusetzen. Im HAVAG-Liniennetzplan sind Bike+Ride- sowie Park+Ride-Plätze ausgewiesen. Auch die gedruckten Fahrpläne enthalten Angaben zu entsprechenden Standorten, ebenso die Internetseiten von HAVAG und MDV.

Zugangsstelle	Fahrrad-Stellplätze		Pkw-Stellplätze	
	Anzahl	Bemerkungen	Anzahl	Bemerkungen
Adolfstraße	18	ohne Dach	-	
Am Leipziger Turm	8	ohne Dach	-	
Ammendorf	-	-	10	
Am Steintor	54	ohne Dach	-	
An der Eselsmühle	20	ohne Dach	-	
An der Feuerwache	20	ohne Dach	-	
Beesen	18	ohne Dach	90	als P+R ausgewiesen
Bitterfelder Straße	37	überdacht	-	
Büschenfeld	74	überdacht	128	als P+R ausgewiesen
Damaschkestraße	8	ohne Dach	-	
Frankeplatz	20	ohne Dach	-	
Frohe Zukunft	18	ohne Dach	-	
Göttinger Bogen	-	-	25	als P+R ausgewiesen
Hallmarkt	28	ohne Dach	-	
Hauptbahnhof	260	davon 140 überdacht	271	kostenpflichtig; davon 72 DB-Angebot
Heide	16	ohne Dach	-	
Heinrich-Pera-Straße	10	ohne Dach	-	
Käthe-Kollwitz-Straße	22	ohne Dach	-	
Kröllwitz	70	überdacht	80	als P+R ausgewiesen
Melanchthonstraße	5	ohne Dach	-	
Moritzburgring	14	ohne Dach	-	
Rannischer Platz	22	ohne Dach	-	
Reileck	30	ohne Dach	-	
Rennbahnkreuz	14	überdacht	20	als P+R ausgewiesen
Riebeckplatz	18	teilweise überdacht	-	
Saline	12	überdacht	-	
S-Bhf. Dessauer Brücke	26	davon 16 überdacht (auf S-Bahnsteig), 10 ohne Dach	-	
S-Bhf. Halle Messe	22	überdacht	150	als P+R ausgewiesen
S-Bhf. Neustadt	100	ohne Dach	-	
S-Bhf. Nietleben	40	davon 33 überdacht	42	als P+R ausgewiesen
S-Bhf. Rosengarten	-	-	-	
S-Bhf. Silberhöhe	18	überdacht (auf S-Bahnsteig)	-	
S-Bhf. Steintorbrücke	-	-	-	
S-Bhf. Südstadt	36	überdacht (auf S-Bahnsteig)	-	
S-Bhf. Trotha	30	überdacht (auf S-Bahnsteig)	5	
S-Bhf. Wohnstadt Nord	30	überdacht (auf S-Bahnsteig)	-	
S-Bhf. Zscherbener Straße	48	ohne Dach (auf S-Bahnsteig)	-	
Schwimmhalle	42	ohne Dach	-	
Südstadt	16	ohne Dach	-	
Trotha	32	ohne Dach	60	als P+R ausgewiesen
Veszpremer Straße	36	überdacht	-	
Wörmlitz	-	-	60	als P+R ausgewiesen
Zentrum Neustadt	10	ohne Dach	-	
Quelle: Stadt Halle (Saale)				

Tabelle 3.8 Bike+Ride- und Park+Ride (Dezember 2017)

Die Fahrradmitnahme ist in allen Zügen des Nahverkehrs, Straßenbahnen und fast allen Bussen im Gebiet des MDV möglich, soweit der Platz es zulässt. Im SPNV ist die Leistung durch den normalen Fahrschein abgedeckt, im Stadtverkehr Halle (Tarifzone 210) wird dagegen ein gesonderter Fahrschein verlangt⁶.

3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

Ausgangssituation

Bei den Zugangsstellen des SPNV besteht weiterhin Handlungsbedarf sowohl in funktionaler Hinsicht als auch in Bezug auf die Attraktivität und die Wirkung auf Kunden. Die abseitige Lage und geringe Nutzerfrequenz mancher Haltepunkte dürften, insbesondere bei Dunkelheit, auf potenzielle Nutzer abschreckend wirken.

Die Anpassung aller ÖSPV-Haltestellen an die Standards des Gestaltungshandbuchs Stadtbahnprogramm Halle (Stadtratsbeschluss VI/2016/02146 vom 29.03.2017) und im Hinblick auf die Nutzbarkeit des ÖSPV für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen wird schrittweise fortgesetzt. Reinigung der Haltestellen sowie Schadensbeseitigungen und Instandhaltung bleiben kontinuierlich zu bewältigende Aufgaben.

Die Fahrwege der Straßenbahn und damit die Pünktlichkeit sowie Zuverlässigkeit des Betriebs konnten durch Neubau- und Rekonstruktionsmaßnahmen in den vergangenen Jahren weiter verbessert werden. Insbesondere im Norden der Stadt (Giebichenstein, Reileck, Große Brunnen-, Trothaer und Burgstraße) und durch Maßnahmen an den Knotenpunkten lassen sich weitere Beschleunigungspotenziale ausschöpfen. Die Erhaltung der Trassenqualität setzt entsprechende finanzielle Mittel voraus.

Anforderungsgerechte Betriebshöfe stehen der HAVAG zur Verfügung.

Wichtiges Attraktivitätsmerkmal für den modernen ÖPNV ist die Kombination von niederflur-gerechten Haltestellen und Niederflurfahrzeugen. In Halle (Saale) werden nur noch werktags einige wenige Fahrten auf Relationen, die einen Einrichtungsverkehr zulassen, nicht mit Niederflurfahrzeugen abgewickelt. Die restlichen Tatra-Straßenbahnen durch moderne Fahrzeuge zu ersetzen, ist dringend geboten.

Die HAVAG verfügt über eine moderne Busflotte mit Niederflurfahrzeugen, die auch weiterhin kontinuierlich erneuert werden muss.

⁶ Mit Semesterticket ist die Fahrradmitnahme abends und am Wochenende inbegriffen.

3.3.1 Haltestellen

SPNV

Tabelle 3.9 benennt wesentliche Zustandsmängel auf den insgesamt 14 Zugangsstellen zum SPNV im Stadtgebiet von Halle (Saale):

SPNV-Zugangsstelle	Gesamtzustand	Mängel
Hauptbahnhof	saniert	
Ammendorf	saniert	
Dessauer Brücke	saniert	
Halle Messe	neu	
Neustadt	saniert	
Nietleben	saniert	
Rosengarten	teilsaniert	
Silberhöhe	teilsaniert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umwegig barrierefrei erreichbar ▪ fehlende Wegweisung ▪ Vandalismuserscheinungen
Steintorbrücke	saniert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ungesicherte Querung zwischen S-Bahn und Straßenbahn
Südstadt	teilsaniert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ fehlende Wegweisung ▪ unattraktive Fahrgastunterstände
Trotha	saniert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ unattraktive Fahrgastunterstände ▪ fehlende Wegweisung von/zu Bushaltestelle
Wohnstadt Nord	saniert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ unattraktiver Fahrgastunterstand
Zoo	saniert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ unattraktiver Fahrgastunterstand
Zscherbener Straße	saniert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umwegig barrierefrei erreichbar ▪ unattraktive Fahrgastunterstände

Tabelle 3.9 Zustand der SPNV-Zugangsstellen (November 2017)

Stadtverkehr

Im Stadtgebiet von Halle (Saale) gibt es insgesamt 310 Haltestellen des Stadtverkehrs mit 697 Bahn-/Bussteigen (Stand 10/2017). Die Steige gliedern sich auf in 191 Straßenbahnsteige, 432 Bussteige und 74 gemeinsam bediente Bahnsteige (Quelle: HAVAG).

Über eine niederflurgerechte Bahn-/Bussteighöhe, die (teilweise unter Einsatz der fahrzeugseitigen Rampe) einen barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen ermöglicht, verfügen 84,3 % der Straßenbahnsteige (2012: 78 %), 47,5 % der Bussteige (2012: 39 %) und 62,2 % der gemeinsam durch Bus und Straßenbahn genutzten Bahnsteige (2012: 52 %). Insgesamt sind damit 59,1 % der Bahn-/Bussteige im Stadtverkehr von Halle (Saale) niederflurgerecht ausgeführt und damit zumindest eingeschränkt barrierefrei (2012: 50 %). Eine vollständige Barrierefreiheit ist nur bei einem Teil dieser Haltestellen gegeben, da nicht bei allen auch die weiteren Elemente einer vollständigen Barrierefreiheit (z.B. taktile Elemente, notwendige Durchgangsbreiten, Informationen nach 2-Sinne-Prinzip) vorhanden sind. Damit sind auch hier noch Maßnahmen zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit notwendig. Rd. 280 Bahn-/Bussteige (darunter knapp 60 Straßenbahn- bzw. gemeinsam genutzte Bahnsteige) besitzen dagegen noch keine niederflurgerechte Bahnsteighöhe, so dass hier ein grundhafter Ausbau erforderlich ist.

Der Anteil der Fahrgäste, dem niederflurgerechte Haltestellen zur Verfügung stehen, ist höher, da zunächst die Haltestellen mit hoher Nutzerfrequenz modernisiert wurden.

Der erreichte Stand beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen und damit der Aufwand für noch notwendige Maßnahmen kann im Detail erst benannt werden, wenn ein vollständiges Haltestellenkataster vorliegt. In diesem Kataster sind für jeden Bahn-/Bussteig alle für die Barrierefreiheit relevanten Daten aufzunehmen, einschließlich Zuwegung zu den Haltestellen und Haltestellenumfeld (insbesondere Vorhandensein von Einrichtungen, die einen barrierefreien Ausbau vorrangig erforderlich machen). Daraus lässt sich dann auch eine Priorisierung für die zu realisierenden Maßnahmen ableiten.

Etwa 47 % der Bahn-/Bussteige verfügen über mindestens einen Fahrgastunterstand. Bahn-/Bussteige ohne Fahrgastunterstände beschränken sich weitestgehend auf gering frequenzierte Haltestellen und auf die stadtauswärtige Richtung von Haltestellen in Stadtrandlagen (überwiegend Aussteiger, damit kein Aufenthalt an der Haltestelle) sowie auf nicht im regulären Linienbetrieb befahrene Haltestellen.

Bislang wurden 48 Bahn- bzw. Bussteige mit dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet.

Trotz der in den letzten Jahren erreichten Verbesserungen besteht weiterhin Ausbaubedarf, insbesondere bezüglich:

- der an vielen Haltestellen noch nicht gewährleisteten Barrierefreiheit,
- fehlender zweiter Haltestellenzugänge zur Verkürzung der Fußwege,
- fehlender Querungshilfen für einen sicheren Zugang zur Haltestelle und
- noch nicht überall standardmäßiger Haltestellenausstattung.

Gemäß der SrV-Befragung 2013 erreichten rd. 62 % der Straßenbahnnutzer und rd. 73 % der Busnutzer ihre von der Wohnung aus meistgenutzte Haltestelle innerhalb von 5 Minuten (bezogen auf die Personen, die in den letzten 12 Monaten Bus und Straßenbahn genutzt hatten)⁷.

Neben den Haltestellen des Stadtverkehrs gibt es in Halle (Saale) 15 Haltestellen, die allein von Regionalbussen bedient werden.

3.3.2 Fahrwege

Das von der HAVAG betriebene Streckennetz der Straßenbahn hat zum Stand 12/2016 eine Länge von insgesamt 87,6 km, davon entfallen auf die Stadt Halle (Saale) 68,5 km. Die Gleislänge ohne Betriebshöfe beträgt 164,4 km, davon im Stadtgebiet Halle (Saale) 128,2 km. Durch Sanierungen und Neubauten der letzten Jahre hat sich der Anteil der Straßenbahnstrecken mit besonderem/unabhängigem Bahnkörper kontinuierlich erhöht. Von den insgesamt 164,4 km Gleislänge (inkl. Überlandbereich, ohne Betriebshöfe) entfallen 55,2 % auf besonderen Bahnkörper und 9,4 % auf unabhängigen Bahnkörper, die verbleibenden 35,4 % sind Bahnkörper in Fahrbahnlage (straßenbündig, vgl. auch Abbildung 3.5). Probleme in Bezug auf einen zügigen und stabilen Straßenbahnbetrieb treten damit vor allem noch im Nordteil des Netzes und an Staupunkten auf, wo Kfz- und Straßenbahn die gleiche Verkehrsfläche nutzen. Störungsschwerpunkte sind u.a.:

- Geiststraße und Seebener Straße (Falschparker)
- Große Brunnenstraße in Richtung Burgstraße (hohes Verkehrsaufkommen in der Hauptverkehrszeit)
- Burgstraße in Richtung Fährstraße (hohes Verkehrsaufkommen in der Hauptverkehrszeit)
- Große Ulrichstraße (Lieferverkehr)
- Steinweg (Lieferverkehr, Falschparker, hohes Verkehrsaufkommen in der Hauptverkehrszeit, z.T. baustellenbedingt)

⁷ Quelle: Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2013“; Auszug Stadt Halle (Saale). TU Dresden, Oktober 2014

- Kreuzung Beesener/Hutten-/Robert-Koch-Straße in Richtung Vogelweide (Rückstau im Abfluss aus Beesener Straße durch kurze LZA-Grünphase)
- Böllberger Weg in Höhe Torstraße (Rückstau vom Glauchaer Platz in der Hauptverkehrszeit)

Die mittlere Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn lag 2016 bei 18,63 km/h und hat sich damit gegenüber 2009 praktisch nicht verändert.

Zum Stand 09/2017 werden 113 von insgesamt ca. 160 Lichtzeichenanlagen in der Stadt über das rechnergestützte Betriebsleitsystem der HAVAG zum Zweck der Bevorrechtigung des ÖPNV (davon 78 Anlagen mit hoher Priorisierung und 23 Anlagen mit tageszeitabhängiger Bevorrechtigung) bzw. zur Optimierung der Verkehrsströme untereinander (12 Anlagen) gesteuert. Dies trägt zur Einhaltung der Fahrplanzeiten bei. Bei einem Teil der Anlagen ist nur eine Beschleunigung der Straßenbahn vorgesehen; parallel fahrende Busse werden wie auch der übrige MIV über Kameras, Infrarotdetektoren oder Induktionsschleifen erfasst und können somit nicht gegenüber dem übrigen MIV beschleunigt werden. Ferner werden durch die HAVAG 28 Bahnübergangssicherungsanlagen betrieben.

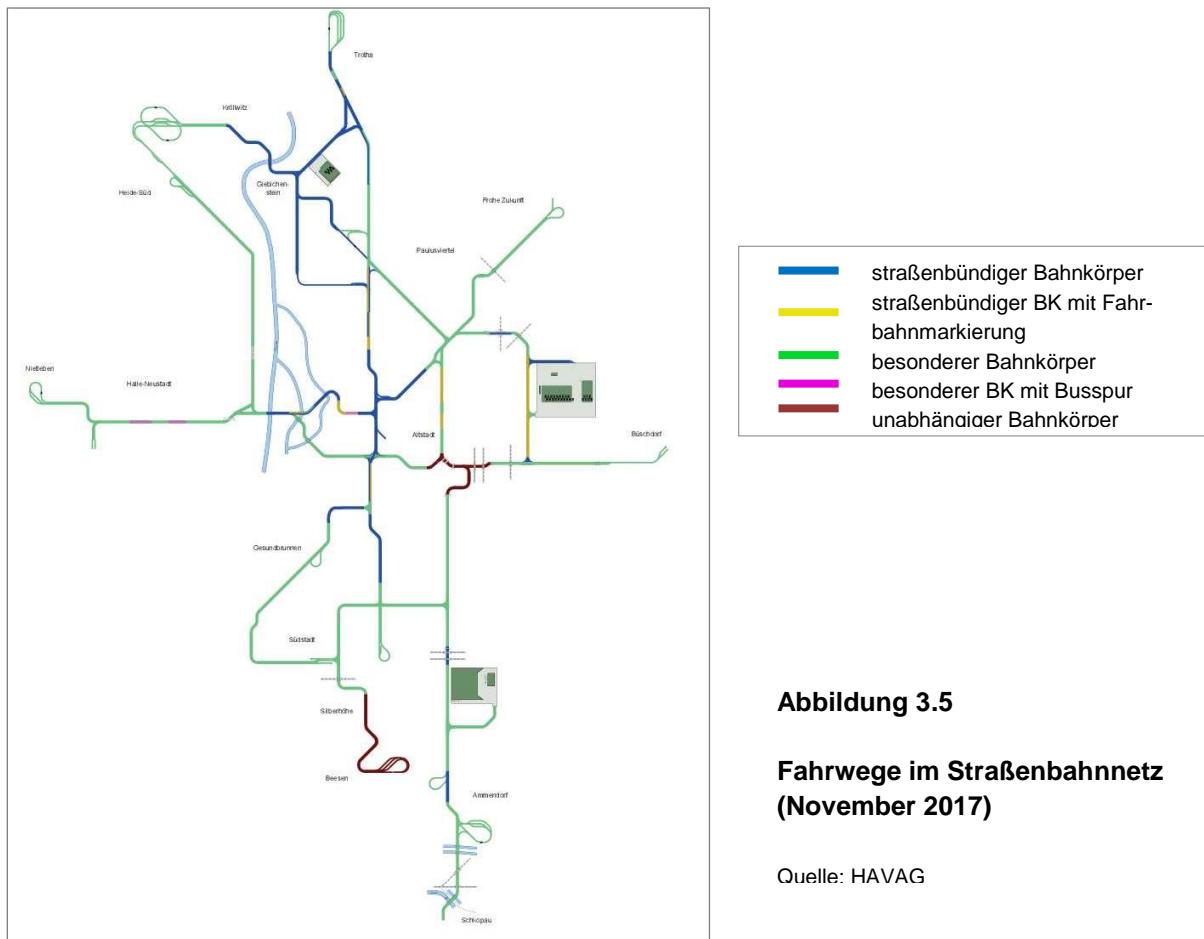


Abbildung 3.5
Fahrwege im Straßenbahnnetz
(November 2017)

Quelle: HAVAG

3.3.3 Betriebshöfe

Die HAVAG unterhält die Betriebshöfe Freiimfelder Straße (mit Hauptwerkstatt und Zentrallager) und Rosengarten.

3.3.4 Fahrzeuge

SPNV

Die S-Bahn zwischen Halle-Trotha und Halle-Messe wird gegenwärtig mit den Elektrotriebwagen der Bauart Talent 2 bedient. Auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Halle-Nietleben ist bis Ende 2019 ein davon abweichender Fahrzeugeinsatz möglich (z. B. Doppelstockzüge), sofern die Fahrzeuge insbesondere die Anforderungen an Niederflureinstieg und Klimatisierung erfüllen.

Straßenbahnen

Die HAVAG verfügt zum Stand 09/2017 über insgesamt 108 Triebwagen für die Personenbeförderung, davon 60 MGT6D und 42 MGTK (jeweils Niederflur) sowie 3 Tatra-Züge T4D-C/T4D-C/B4D-C (Hochflur). Damit sind etwa 94 % der Triebwagen bzw. 96 % der Züge moderne Niederflurfahrzeuge. Da die Niederflur-Fahrzeuge häufiger zum Einsatz kommen, werden im laufenden Betrieb von Montag bis Freitag 97 % und an Wochenenden 100 % aller Kurse als Niederflurangebot gefahren. Lediglich auf Relationen, die einen Einrichtungsverkehr zulassen, verkehren werktags tagsüber noch einzelne Fahrten mit Hochflurzügen.

Die Nachrüstung der Niederflurstraßenbahnen mit Rampen und Spaltbrücken wurde Ende 2017 abgeschlossen.

Stadtbusse

Die HAVAG hat seit Ende III/2017 38 Niederflurbusse im Bestand, davon 8 Standardgelenkbusse und 30 Standardlinienbusse. Außerdem werden noch Niederflurbusse von Subunternehmern im Stadtverkehr eingesetzt. Der HAVAG-Fuhrpark wird – bis auf drei Busse (Erdgas) – mit Diesel-Kraftstoff betrieben. Von den 35 Diesel-Bussen entsprechen 7 der Euro-3-Norm, 4 der Euro-5-Norm und 24 der Norm Euro 6. Die Busse entsprechen den Anforderungen nach § 8, Abs. 5 ÖPNVG LSA.

Alle Busse sind mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe (Rampe, Spaltbrücke) ausgestattet.

Das Land/die NASA unterstützt die HAVAG bei den Vorarbeiten zur Einführung eines Elektrobussystems. Ausgehend von der 2016er Machbarkeitsstudie soll 2018 eine Umsetzungsplanung in Kooperation mit der NASA erstellt werden, auf deren Basis über die Einführung entschieden werden soll.

3.4 Tarif, Information und Service

Ausgangssituation

Die Tarifstruktur und die Höhe der Tarife sind auch im Verhältnis zu anderen Verkehrsverbünden angemessen. Das Fahrscheinsortiment entspricht dem allgemein üblichen Umfang. Mit den unterschiedlichen Angeboten an Abo-Monatskarten für jedermann wird den diversen Fahrgewohnheiten der Vielfahrer Rechnung getragen.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass alle Fahrzeuge mit Fahrscheinautomaten ausgestattet sind, ist das Vertriebsnetz ausreichend dicht. Das nunmehr mögliche Bezahlen an den Automaten in den Fahrzeugen mit Bargeld, Giro- oder Kreditkarte erfüllt eine Forderung des bisherigen Nahverkehrsplans und stellt eine enorme Erleichterung des Zugangs zum ÖSPV für Gelegenheitsfahrgäste und Touristen dar.

Das Angebot an Tarifinformationen ist vielfältig und verständlich, auch wenn die Tarifbestimmungen aufgrund der hohen Zahl im Verbund vertretener Verkehrsunternehmen komplex sind.

Die auf den Internetseiten von HAVAG und MDV zur Verfügung gestellten Informationen zum ÖPNV sind umfangreich und vielseitig.

Der Abruf von Fahrplan- und Verbindungsaukünften, Abfahrtszeiten an Haltestellen usw. über die elektronische Fahrplanauskunft ist sehr nutzerfreundlich. Das trifft ebenso auf die hierfür auch nutzbare App easy.GO zu.

In den Fahrplantabellen der einzelnen Linien werden bei Linienüberlagerungen auf einzelnen Linienästen die jeweils parallel verkehrenden Fahrten der anderen Linien nicht mit dargestellt. Diese Verfahrensweise ist in Stadtverkehren i.d.R. so üblich und dient dem Erhalt der Übersichtlichkeit der Fahrplantabellen, bedeutet andererseits jedoch, dass sich der Fahrgast ggf. in mehreren Fahrplantabellen parallel über das bestehende Fahrtenangebot informieren muss. Nachteilig wird es, wenn eine im Tagesnetz verkehrende Stammlinie im Spät-/Nachtverkehr und am Wochenende auch im Frühverkehr durch eine andere Linie ersetzt wird und hierzu kein Hinweis in den Fahrplantabellen erfolgt. Beispiel: Verbindung von Ammendorf in die Innenstadt, bis gegen 19.30 Uhr durch Linie 5, danach durch Linie 95, hierzu jedoch keine Angaben bzw. kein Hinweis in den Tabellen der Linie 5.

In den Liniennetzplänen (Stand August 2017) ist die Angabe der Liniennummern auf den Liniennwegen sehr klein und damit auf einem im A3-Format ausgedruckten Plan nur schwer erkennbar; gleiches trifft auf die Darstellung der nur in eine Richtung befahrenen Linienwege zu. Hinzu kommt die insbesondere für Personen mit verminderten Farbsehvermögen nicht eindeutig nachvollziehbare Anordnung der Linien vor und nach Knotenpunkten. Auch die Verwendung unterschiedlicher Linienarten für Straßenbahn (durchgehende Linie) und Bus (gepunktete Linie) wird in Ausdrucken kaum deutlich. Bei Betrachtung der Liniennetzpläne in digitaler Form verbessert sich die Lesbarkeit durch die Möglichkeit des Vergrößerns.

Für „ungeübte“ Nutzer ist der Netzplan für den Spät-/Nachtverkehr wegen der zahlreichen Abweichungen bei den Betriebszeiten der einzelnen Linien schwierig zu verstehen. Eine Anpassung der Liniennetzpläne ist inzwischen erfolgt, wobei nicht alle Mängel beseitigt wurden.

Es ist festzustellen, dass hinsichtlich der Information der Fahrgäste über Verbindungen, Abfahrtszeiten usw. die digitalen Anwendungsformen weiter an Bedeutung gewinnen. Mit den elektronischen Medien können die sehr komplexen Fahrplan- und Tarifdaten unter Einbeziehung der über RBL verfügbaren Echtzeitdaten sehr schnell und übersichtlich für den Fahrgast aufbereitet werden. Dementsprechend werden die digitalen Auskunftssysteme (z.B. easy.GO, www.insa.de) in den nächsten Jahren eine kontinuierliche Weiterentwicklung erfahren und die gedruckten Fahrplaninformationen nach und nach ersetzen.

Die Ablösung gedruckter durch elektronische Fahrplaninformationen birgt die Gefahr, dass die bisherigen Fahrplanwechsel in größeren Zeitabständen durch häufige, kleinere Fahrplananpassungen ersetzt werden. Ein konstantes, verlässliches Fahrtenangebot stellt indes eine zu bewahrende Qualität des ÖPNV dar.

3.4.1 Tarife

MDV-Tarif

Zum 01.08.2001 trat im Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) der Verbundtarif in Kraft. Er gilt in den kreisfreien Städten Leipzig und Halle (Saale) sowie im Saale- und Burgenlandkreis, in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen und im Landkreis Altenburger Land. Der MDV-Tarif umfasst die Angebote von insgesamt 20 Verkehrsunternehmen, die im Verbundgebiet ÖPNV-Leistungen erbringen. Die Verbundtickets gelten für S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Busse und Straßenbahnen. Damit können die Fahrgäste für ihren Fahrtwunsch ohne Preisbarrieren die für sie günstigsten Verkehrsmittel wählen. Für Ende 2019 ist vorgesehen, dass der SPNV in der Stadt Dessau-Roßlau und im Landkreis Anhalt-Bitterfeld in den MDV-Tarif aufgenommen wird.

Das Verbundgebiet ist in 61 Tarifzonen aufgeteilt; das Stadtgebiet von Halle (Saale) bildet eine Tarifzone (210). Der Preis richtet sich nach der Anzahl der befahrenen Zonen, Preisstufe 7 gilt im Gesamtnetz. Die Preise sind in der ersten Preisstufe in Halle (Saale) und anderen Stadtgebieten sowie im übrigen Verbundraum unterschiedlich, ab Preisstufe 2 im gesamten Verbundgebiet einheitlich. Für den Verkehr im Stadtgebiet von Halle (einschließlich Rufbus) sind die in Tabelle 3.10 aufgeführten Fahrscheine erhältlich.

Fahrschein	Fahrschein
Einzelfahrkarte, 4-Fahrten-Karte	Abo-Monatskarte Basis, Basis 9 Uhr, Basis 10 Uhr
Einzelfahrkarte Kurzstrecke, 4-Fahrten-Karte Kurzstrecke	Abo-Monatskarte Premium
Einzelfahrkarte Kind, 4-Fahrten-Karte Kind	Abo-Monatskarte Senior und Senior Partner
24-Stunden-Karte für 1, 2, 3, 4, 5 Personen oder Kind	Abo-Monatskarte Azubi und Azubi Plus
Wochenkarte, Wochenkarte Azubi	Job-Ticket
Monatskarte, Monatskarte 9 Uhr, Monatskarte Azubi	SCHOOL Card, SCHOOL Card Upgrade, SchülerZeitKarte
Abo-Monatskarte Flex	Extrakarte (für Fahrräder, Sachen, Tiere)
Abo-Monatskarte Light, Light 9 Uhr, Light 10 Uhr	Fahrradmonatskarte

Tabelle 3.10 Fahrscheinarten der Preisstufe 1 (Stadtgebiet) im MDV-Tarif (August 2018)

Kinder werden bis zu ihrer Einschulung unentgeltlich befördert. Ebenso sind Kinderwagen und Rollstühle sowie jeweils ein Gepäckstück (Rollator, Schlitten, Ski etc.) kostenlos. Für Fahrräder, weitere Gepäckstücke und Hunde ist eine Extrakarte nach Preisstufen zu lösen.

In Halle (Saale) wohnende Schülerinnen und Schüler erhalten über die Stadtverwaltung nach der Schülerbeförderungssatzung kostenfrei eine SchülerZeitKarte für ihren Schulweg, sofern die satzungsgemäße Mindestentfernung erreicht wird. Dieser Fahrschein ist an Schultagen von 6.00 bis 19.00 Uhr gültig. Für die übrigen Tageszeiten und Tage (inkl. der dem Schuljahr folgenden Sommerferien) bietet die HAVAG das sogenannte SCHOOL Card Upgrade an. Schülerinnen und Schüler, bei denen die Mindestentfernung zwischen Wohnung und Schule nicht erreicht wird, können eine SCHOOL Card kaufen. Außerdem können Schülerinnen und Schüler, die im Besitz einer gültigen Basiskarte sind, durch Erwerb der SchülerRegioFlat ihre Mobilität auf das gesamte Verbundgebiet ausdehnen (Montag bis Freitag ab 14.00 Uhr bis 4.00 Uhr des Folgetages, an Wochenenden und Feiertagen ganztägig). Weiterhin ist in Halle (Saale) während der Sommerferien auch das Schülerferienticket Sachsen-Anhalt und MDV nutzbar (gültig im gesamten Bundesland und Verbundgebiet des MDV). Studierende der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg und der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle erwerben mit Zahlung der Semestergebühr automatisch das Semester-Vollticket, das ganztägig im gesamten MDV-Gebiet gilt.

Seit 2014 bietet die HAVAG Job-Tickets an. Bis Dezember 2017 sind insgesamt 1.661 Verträge mit Beschäftigten von 28 Unternehmen geschlossen worden.

Sonstige Tarife SPNV

Im SPNV gilt innerhalb des Verbundgebiets der MDV-Tarif. Für Fahrten ohne Überstieg in den ÖSPV kann parallel der Tarif der Deutschen Bahn inkl. BahnCard-Rabatt angewendet werden. Bei Fahrten, die einen Anteil außerhalb des Verbundgebiets haben, gilt im Einzel- und Zeitkartenbereich der Relationstarif der Deutschen Bahn.

Weitere Tarifangebote im Bahnverkehr von Sachsen-Anhalt sind Hopper-Ticket (bis 50 km, auch in Thüringen), Abo Vital für Senioren (ab 63 Jahre), das in den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gültige Sachsen-Anhalt-Ticket, Regio 120 und Regio 120plus Ticket sowie (bundesweit gültig) Schönes-Wochenende- und Quer-durchs-Land-Ticket. Diese Angebote gelten, mit Ausnahme des Sachsen-Anhalt-Tickets, nicht in den Bussen und Straßenbahnen des Stadtverkehrs Halle (Saale).

Fernverkehrs-Tickets von BahnCard-Inhabern mit einer Reiseweite über 100 km mit Start oder Ziel Halle (Saale) gelten in der Tarifzone Halle für eine Fahrt im Stadtverkehr zum bzw. vom Bahnhof am Abreise- bzw. Anreisetag. Unabhängig davon kann zusammen mit einem DB-Ticket ein Anschluss-Fahrschein für die Tarifzone Halle erworben werden (als Einzelfahrt oder Tageskarte).

Fahrräder werden im SPNV Sachsen-Anhalts und im MDV-Gebiet ohne Aufpreis befördert.

3.4.2 Fahrscheinerwerb

Alle Niederflurstraßenbahnen und Stadtbusse der HAVAG sind mit Fahrscheinautomaten der neuesten Generation ausgestattet. Hier wird das gesamte MDV-Fahrscheinsortiment angeboten (außer Abschluss von Abonnements). Die Automaten akzeptieren die Zahlung mit Bargeld (Münzen und Banknoten), per Girokarte (EC-/Maestro-Karte) oder Kreditkarte (VISA und MasterCard). Da die Fahrscheine unentwertet ausgegeben werden, können sie auch auf Vorrat gekauft werden.⁸

Das Vertriebsnetz wird ergänzt durch Fahrscheinautomaten an 43 Haltestellen im Stadtgebiet, die mit Benutzerführung über den Bildschirm in der Lage sind, Fahrscheine für das gesamte MDV-Gebiet, außer ABO-Karten und Sondertickets, zu verkaufen (Bargeld und Geldkarte). Gegenwärtig findet die vollständige Ersetzung durch neue Geräte statt.

Ebenso verkaufen die Service-Center der HAVAG am Marktplatz (Mo-Fr 8.00-18.30, Sa 9.00-16.00 Uhr) und am S-Bahnhof Neustadt (Mo-Fr 8.30-18.00, Sa 9.00-14.00 Uhr) sowie der HAVAG Service-Punkt im Abellio-Kundencenter im Hauptbahnhof (Mo-Fr 6.00-20.00, Sa 8.00-18.00 und So+F 10.00-20.00 Uhr) Fahrscheine für das gesamte Tarifgebiet des MDV. Außerdem kann man sich hier über Abonnements informieren und ABO-Verträge abschließen. In insgesamt 44 Geschäften im Stadtgebiet, die meist in der Nähe einer Haltestelle liegen, ist darüber hinaus ein eingeschränktes Fahrschein-Sortiment erhältlich (Einzel- und 4-Fahrten-Karten); sie sind auf der Internetseite der HAVAG aufgelistet. Von den Händlern wird auch zusätzliches Informationsmaterial bereitgehalten.

Mit der kostenfreien MDV-Applikation easy.GO können Fahrkarten zum Sofortgebrauch auf das Mobiltelefon geladen und über die Abrechnung des Mobilfunkanbieters bzw. ein Prepaid-Konto bezahlt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, über den HAVAG-Auftritt im Internet Tages-, Wochen- und Monatskarten zu erwerben (Ticket-Shop) und ein Abonnement zu bestellen (Abo-Online).

Durch die Deutsche Bahn (DB) AG wird die Fahrkartenausgabe im Reisezentrum des Hauptbahnhofs betrieben (Mo-Fr 6.00-20.00 Uhr, Sa 7.00-19.00 Uhr, So 8.00-20.00 Uhr; komplettes MDV-Fahrscheinsortiment). DB-Fahrscheinautomaten an allen Haltepunkten ergänzen das Vertriebssystem. Die Kundencenter von Abellio und OBS am Seiteneingang des Hauptbahnhofes bieten ebenfalls das gesamte MDV-Fahrscheinsortiment an. In den Regionalbussen sind Fahrscheine außerdem beim Fahrpersonal erhältlich.

3.4.3 Information

Tarifinformation

Informationen zum MDV-Tarif sind an den Haltestellen und in den Fahrzeugen (u.a. am Fahrscheinautomaten), in den Internetportalen von MDV und HAVAG sowie in an zahlreichen Stellen ausliegenden Broschüren zu finden.

⁸ Mit der Inbetriebnahme der neuen Automaten in den Fahrzeugen endete der für die Pünktlichkeit kritische Fahrscheinverkauf durch das Fahrpersonal.

Darüber hinaus sind umfassende Informationen und Beratungen zum Tarif über die HAVAG-Service-Center und telefonisch über den HAVAG-Kundenservice erhältlich (siehe auch Kap. 3.4.4).

Ergänzend gibt es im Internetauftritt der HAVAG einen Ticketberater, mit dessen Hilfe sich potenzielle Fahrgäste einen schnellen und einfachen Überblick über die verfügbaren Tickets in Abhängigkeit von den persönlichen Nutzungsabsichten verschaffen können.

Fahrplaninformationen

Ein komplettes Fahrplanbuch für den Stadtverkehr in Halle (Saale) wird nicht mehr herausgegeben. Stattdessen werden von der HAVAG Fahrplanhefte für die einzelnen Linien bereitgestellt. Damit kann u.a. besser auf Fahrplanänderungen infolge von Baumaßnahmen reagiert werden.

Die Fahrplantabellen und Abfahrten nach Haltestellen sind auch im Internet auf den Seiten des MDV und der HAVAG abrufbar, bei letzterer auch die Haltestellenaushänge.

Stadt, HAVAG und MDV haben auf ihren Internetseiten den Fahrtenplaner INSA (Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt) der NASA verlinkt, der aktuelle Fahrplan-Ist-Daten und auch Tarifinformationen zu den gewählten Verbindungen ausgibt.

Die HAVAG bietet darüber hinaus auf ihrer Internetpräsenz Informationen über aktuelle Fahrplanänderungen, z.B. aufgrund von Baustellen, und sonstige Verkehrsmeldungen. Diese Informationen sind auch über einen kostenlos als E-Mail zu beziehenden Newsletter erhältlich. Fahrplan-abweichungen sind ebenso auf der Internetseite des MDV abrufbar; allerdings sind die Meldungen hier teilweise veraltet.

Fahrplan- und Verbindungsankünfte, Netzpläne, Abfahrtszeiten an Haltestellen und Informationen über aktuelle Störungen stehen für das gesamte Verbundgebiet des MDV auch über die kostenfreie Applikation easy.GO für Mobiltelefone zur Verfügung.

Schließlich sind telefonische Fahrplanauskünfte über den HAVAG-Kundenservice und das MDV-Infotelefon erhältlich.

Für die Darstellung der Linienverläufe von Straßenbahn und Stadtbus gibt es einen Tagesnetzplan und einen Nachtnetzplan. Die Netzpläne enthalten auch u.a. Angaben zur Barrierefreiheit der Haltestellen, zu Standorten von Fahrkartautomaten, zu bestehenden P+R- und B+R-Plätzen sowie zu Anschlussgewährungen an bestimmten Haltestellen zwischen einzelnen Linien im Nachtverkehr. Außerdem ist gekennzeichnet, auf welchen Linien teilweise Rufbusse eingesetzt werden.

Information in den Fahrzeugen

In den Straßenbahnen der HAVAG wird die nächstfolgende Haltestelle angesagt und elektronisch angezeigt. In den modernen Fahrzeugen gibt es darüber hinaus einen Streckenplan, auf dem der Weg der jeweiligen Linie markiert wird. In den Bussen der HAVAG erfolgt die Kundeninformation über den Liniennetzplan des Busnetzes sowie die elektronische Haltestellenanzeige, meist auch zusätzlich über Haltestellenansagen.

In der S-Bahn wird die nächstfolgende Haltestelle angezeigt und angesagt.

Information an den Haltestellen

Die Ausstattung der HAVAG-Haltestellen erfolgt nach einheitlichen Grundsätzen. In die Haltestellenstele sind das Haltestellenzeichen, der Haltestellenname, die Liniennummern und -ziele, der Unternehmensname und z.T. Einrichtungen für die akustische Fahrgastinformation integriert. Der farbig gegliederte Aushangfahrplan ist entweder an der Haltestellenstele oder an der Wand des Fahrgastunterstands untergebracht.

Stark frequentierte Haltestellen verfügen zudem über elektronische Informationsanzeiger, die die nächstfolgenden Abfahrten in Echtzeit anzeigen und allgemein über Störungen informieren.

3.4.4 Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Service

In den HAVAG-Service-Centern am Marktplatz und am S-Bahnhof Neustadt sowie dem Service-Punkt im Abellio-Kundencenter im Hauptbahnhof werden Kunden durch geschultes Personal zu allen Fragen im Zusammenhang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln beraten. Weitere Beratungsangebote bieten das Kundentelefon, der Internetauftritt der HAVAG und die Mobiltelefon-App easy.GO.

Im vierteljährlich erscheinenden Kundenmagazin der Stadtwerke Halle (SWH) werden regelmäßig auch Themen zum ÖSPV behandelt. Weiterhin werden regelmäßig Informationen zu aktuellen Fragestellungen verbreitet, sowohl unter Einsatz des Info-Busses des MDV als auch durch mobile Info-Stände der HAVAG. Von Zeit zu Zeit veranstaltet die HAVAG einen Tag der offenen Tür und Baustellenfeste im Rahmen des Stadtbahnprogramms.

Die HAVAG lädt jährlich hallesche Grundschulklassen zum Verkehrserziehungstag ein. Ein wichtiges Aktivitätsfeld der HAVAG ist auch das individualisierte Marketing, bei dem potenzielle Kunden aktiv angesprochen und entsprechend ihrer persönlichen Informationsbedürfnisse beraten werden.

Die HAVAG unterstützt einen Begleitservice des städtischen Eigenbetriebs für Arbeitsförderung, den mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Senioren, Schul- und Hortkinder und alle, die Hilfe für ihre Fahrt mit Bus und Bahn benötigen, im Stadtgebiet nutzen können. Der Service steht von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 bis 19.00 Uhr zur Verfügung. Geschultes Personal begleitet den Hilfebedürftigen von seiner Haustür zum Zielort sowie zurück und gibt umfassend Hilfestellung, z.B. beim Ein- und Aussteigen, beim Kauf eines Fahrscheins und bei der Orientierung im Streckennetz.

Ein weiteres Serviceangebot der HAVAG: Montag bis Freitag in der Zeit von 19.00 bis 4.30 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags ganztägig kann beim Fahrpersonal von Straßenbahn und Bus ein Taxi an die Ausstiegshaltestelle bestellt werden, welches den Fahrgäst weiter bis nach Hause fährt. Darüber hinaus besteht in den Bussen ab 20.00 Uhr die Möglichkeit des „Aussteigens auf Zuruf“.

4 ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE

4.1 Strukturelle Entwicklung im Planungsraum

4.1.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Die Stadt Halle (Saale) ist Oberzentrum für den Süden des Landes Sachsen-Anhalt. Auf einer Fläche von 135 km² leben 241.093 Einwohner (mit Hauptwohnsitz, Stand 31.12.2017). Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1.786 Einwohnern/km². Die Varianz der Einwohnerdichte im Stadt-gebiet zeigt Konzentrationen in der gründerzeitlichen Innenstadt (einschließlich Altstadt) und in den Großwohnsiedlungen von Süd- und Neustadt, Silberhöhe, Heide-Nord sowie, weniger ausgeprägt, in Trotha.

Die Einwohnerzahl der Stadt hatte von 1990 bis 2009 stetig abgenommen; seit 2010 ist ein leichter, kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen. Der Zuwachs von 2010 bis 2017 betrug 4,5 % (nach Rückgängen 1995-2000: -12,7 %, 2000-2005: -4,3 %, 2005-2010: -2,2 %). Der sprunghafte Anstieg in 2015 ist hauptsächlich durch einen Zuzug von Flüchtlingen zustande gekommen.

Jahr	Einwohner mit Hauptwohnsitz per 31.12. des Jahres					
	Stadt gesamt	Stadtbezirk Mitte	Stadtbezirk Nord	Stadtbezirk Ost	Stadtbezirk Süd	Stadtbezirk West
1995	282.349	33.664	34.891	11.806	100.497	101.491
2000	246.450	34.447	36.391	13.824	81.175	80.613
2005	235.959	37.331	38.754	14.593	71.655	73.626
2010	230.831	39.748	39.955	14.789	67.949	68.390
2011	231.639	40.994	40.366	14.835	67.355	68.089
2012	232.535	42.075	40.677	14.931	66.884	67.968
2013	232.705	42.768	40.609	15.212	66.582	67.534
2014	233.552	43.227	40.625	15.373	66.725	67.602
2015	238.321	46.232	40.963	15.609	66.891	68.626
2016	239.738	46.349	41.005	15.579	66.995	69.810
2017	241.093	46.341	41.206	15.888	67.521	70.137
Entwicklung 2017 zu 2010	4,5 %	16,6 %	3,1 %	7,4 %	-0,6 %	2,6 %

Quelle: Stadt Halle (Saale), Fachbereich Einwohnerwesen

Tabelle 4.1 Bevölkerung nach Stadtbezirken 1995 bis 2017

Bei Betrachtung der Teilläume wird deutlich, dass in den Stadtbezirken Mitte, Nord und Ost die Einwohnerzahlen bereits seit mindestens 1995 anwachsen, während das in den Stadtbezirken Süd und West, die seit 1995 mehr als 30 % ihrer Einwohner verloren haben, erst seit 2014 der Fall ist (Tabelle 4.1).

Das Durchschnittsalter der Einwohner hat sich in den letzten Jahren stetig erhöht, wobei seit 2007 nur eine geringe Zunahme zu verzeichnen ist; es betrug 42,8 Jahre im Jahr 2000, 44,9 Jahre 2007 und 45,0 Jahre 2015.

Prognose

Die zur Prognose der Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt Halle (Saale) verfügbaren Daten gehen aus Tabelle 4.2 und Abbildung 4.1 hervor. Vorausberechnungen liegen sowohl von der Stadt Halle (Saale) als auch vom Statistischen Landesamt Sachsen-Anhalt vor.

	Bestand [Einwohner per 31.12. des Jahres]					Prognose [Einwohner per 31.12. des Jahres]			
	2000	2005	2010	2015	2017	Prognose- basis	2020	2025	2030
Bestand und Prognose Stadt Halle (Saale) 1)					2016				
Halle gesamt	246.450	235.959	230.831	238.321	241.093	239.738	239.435	238.683	237.642
davon Altersgruppe:									
0 bis unter 18	39.436	31.646	30.090	35.136	37.289	36.285	37.367	38.221	38.224
18 bis unter 65	164.983	155.236	146.537	147.231	146.442	146.762	143.737	141.974	139.430
65 und älter	42.031	49.077	54.204	55.954	57.362	56.691	58.346	58.568	60.070
Veränderung									
Einwohner gesamt	100	95,7	93,7	96,7	97,8	100	99,9	99,6	99,1
davon Altersgruppe:									
0 bis unter 18	100	80,2	76,3	89,1	94,6	100	103,0	105,3	105,3
18 bis unter 65	100	94,1	88,8	89,2	88,8	100	97,9	96,7	95,0
65 und älter	100	116,8	129,0	133,1	136,5	100	102,9	103,3	106,0
Anteil der Altersgruppen [%]									
0 bis unter 18	16,0	13,4	13,0	14,7	15,5	15,1	15,6	16,0	16,1
18 bis unter 65	66,9	65,8	63,5	61,8	60,7	61,2	60,0	59,5	58,7
65 und älter	17,1	20,8	23,5	23,5	23,8	23,6	24,4	24,5	25,3
Bestand und Prognose Stat. Landesamt Sachsen-Anhalt 2)					2014				
Halle gesamt	247.736	237.198	232.963	236.991	239.173	232.470	240.182	240.582	238.551
zum Vergleich: 3)									
Magdeburg gesamt	231.373	228.775	230.979	238.212	238.478	232.306	241.164	242.376	241.056
Quellen:									
1) Bestand und Prognose der Stadt Halle (Saale), Prognosebasis 2016									
2) Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt, 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose des Landes, Prognosebasis 2014									
3) Magdeburg: Bestand nach Angaben der Stadt, Prognose nach Stat. Landesamt Sachsen-Anhalt (Prognosebasis 2014)									

Tabelle 4.2 Bevölkerungsentwicklung und -prognose

Die aktuelle teilräumliche Bevölkerungsprognose für die Stadt wurde mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) am 25.10.2017 vom Stadtrat als Planungsgrundlage bestätigt. Nach deren Ergebnissen ist bis 2030 mit einem leichten Rückgang der Einwohnerzahl zu rechnen (-0,87 %). Begründet ist das in weiterhin mehr Sterbefällen als Geburten und einem leichten Rückgang der Wanderungsgewinne.

Die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose des Landes Sachsen-Anhalt wurde per Kabinettsbeschluss vom 26.07.2016 als Planungsgrundlage für das Bundesland bestätigt. Sie weist für die Bevölkerung der Stadt bis 2023 einen Anstieg um 3,6 % und danach bis 2030 einen Rückgang um 1,0 % aus (Basisjahr 2014). Gemäß der Prognose werden in Sachsen-Anhalt nur die Stadt Halle (Saale) und die Landeshauptstadt Magdeburg in den nächsten Jahren weiter wachsen; für die Landkreise und die Stadt Dessau-Roßlau werden bis 2030 deutliche Bevölkerungsrückgänge prognostiziert.

Aus beiden Prognosen geht hervor, dass sich die Verschiebungen in der Altersstruktur der Bevölkerung weiter fortsetzen. Während der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung weiter steigt, wird bei den Personen im Erwerbsalter der Rückgang forschreiten. Für das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Halle (Saale) wird aber, entgegen der Entwicklung in den sachsen-anhaltischen Landkreisen, ein leichter Rückgang von 44,9 Jahre (2014) auf 44,3 Jahre für 2030 prognostiziert.

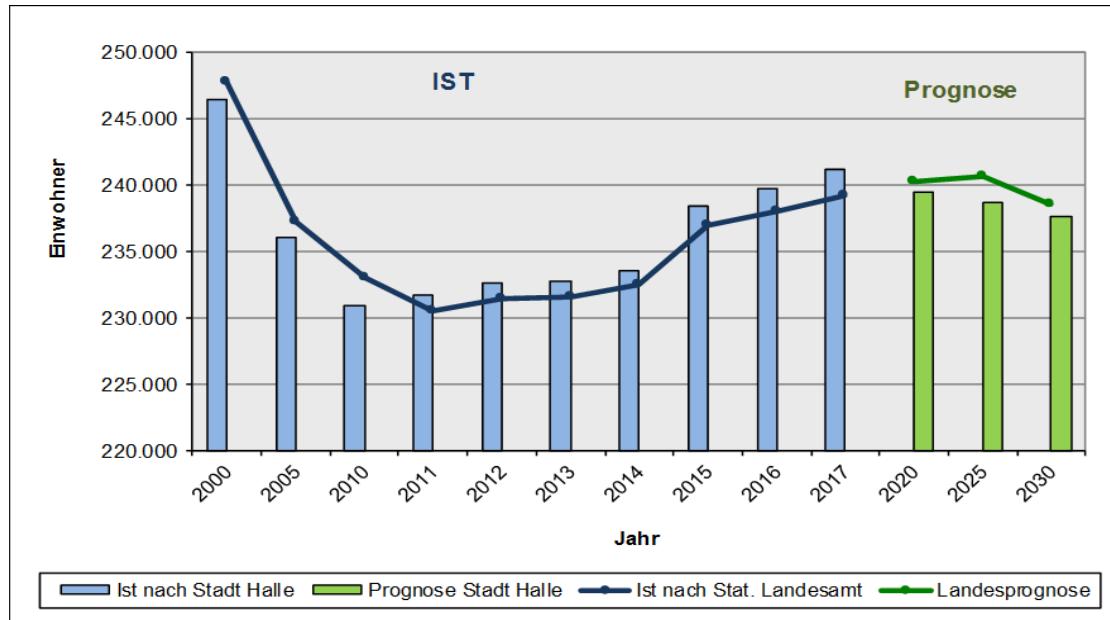
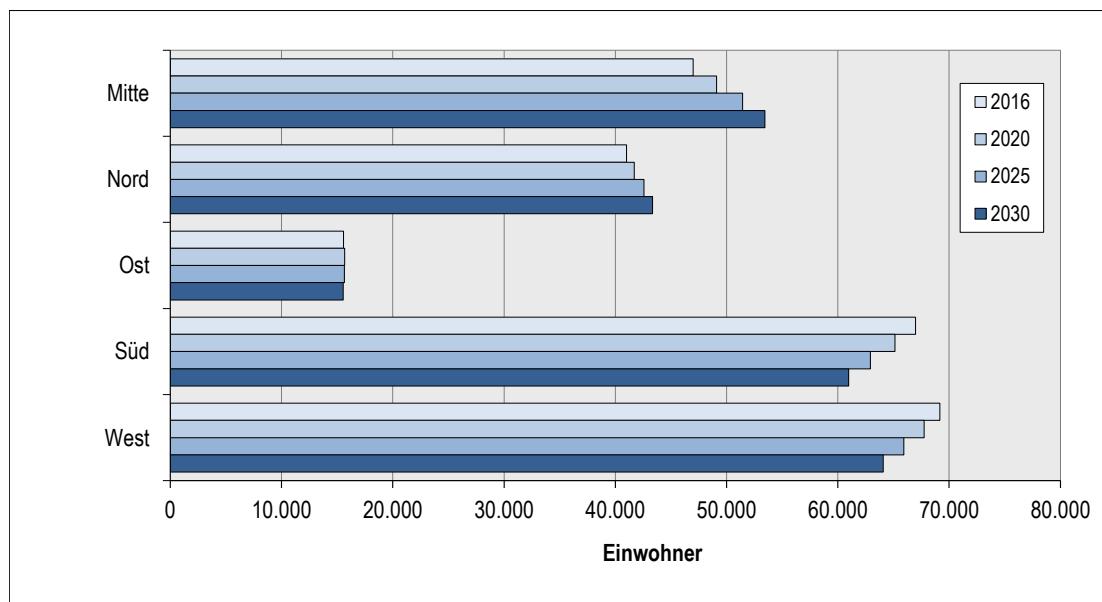


Abbildung 4.1 Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung

Teilräumlich ergibt sich ein differenziertes Bild (Abbildung 4.2). Bedeutsame Bevölkerungsrückgänge werden weiterhin in den Stadtbezirken Süd und West und hier vor allem in Südstadt, Silberhöhe und Neustadt erwartet. In den Stadtbezirken Mitte und Nord ist dagegen weiter mit Bevölkerungssteigerungen zu rechnen, insbesondere in der Innenstadt und im Paulusviertel. Der Bevölkerungsrückgang konzentriert sich damit nach wie vor auf Stadtteile, die zz. noch durch eine hohe Fahrgastnachfrage gekennzeichnet sind. Zudem werden die flächenmäßige Einwohnerverteilung noch kompakter und damit die Wege zu den Arbeits- und Ausbildungsplätzen in der Innenstadt sowie zum Hauptbahnhof noch kürzer.



Quelle: Stadt Halle (Saale), Fortschreibung der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2014

Abbildung 4.2 Bevölkerungsprognose nach Stadtbezirken

4.1.2 Beschäftigungsstruktur

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich sowohl nach Wohnort als auch nach Arbeitsort in Halle (Saale) seit 2011 erhöht. Durch das leicht wachsende Arbeitsplatzangebot in der Stadt ist seit 2015 die Zahl der Einpendler gestiegen. Gleichzeitig hat die positive Bevölkerungsentwicklung zu einer Erhöhung der Auspendlerzahl beigetragen. Der sich ergebende positive Pendlersaldo ist seit 2014 weitestgehend konstant (Tabelle 4.3 und Abbildung 4.3). Die Arbeitslosenquote ist seit 2012 kontinuierlich gesunken, liegt aber merklich über dem Durchschnitt des Landes Sachsen-Anhalt. Prognosen liegen nicht vor.

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 zu 2011
Beschäftigte	mit Wohnort in Halle (S.)*	77.446	79.225	79.198	80.094	81.505	83.173	84.975	9,7 %
	mit Arbeitsort in Halle (S.)*	92.719	93.084	92.180	91.640	93.275	95.215	95.239	2,7 %
Einpendler nach Halle (Saale)		41.329	40.343	39.649	38.935	39.973	41.136	40.087	-3,0 %
Auspandler aus Halle (Saale)		25.990	26.642	26.838	27.559	28.335	29.226	29.953	15,2 %
Pendlersaldo		15.339	13.701	12.811	11.376	11.638	11.910	10.134	-33,9 %
Arbeitslose (Jahresmittel)		13.467	13.846	13.682	13.568	13.146	12.503	11.530	-14,4 %
Arbeitslosenquote** [%]		13,0	13,5	13,2	12,9	12,4	11,7	10,7	-17,7 %
zum Vergleich Arbeitslosenquote [%]:									
Magdeburg		12,5	12,8	12,5	12,4	12,0	11,4	10,1	-19,2 %
Land Sachsen-Anhalt		12,5	12,4	12,1	11,6	11,1	10,4	9,2	-26,4 %

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Regionaldatenbank Deutschland); Bundesagentur für Arbeit
* SV-pflichtig Beschäftigte (jeweils 30.06. des Jahres); ** bezogen auf abhängige zivile Erwerbspersonen (Jahresmittel)

Tabelle 4.3 Arbeitsmarktdaten 2011 bis 2017

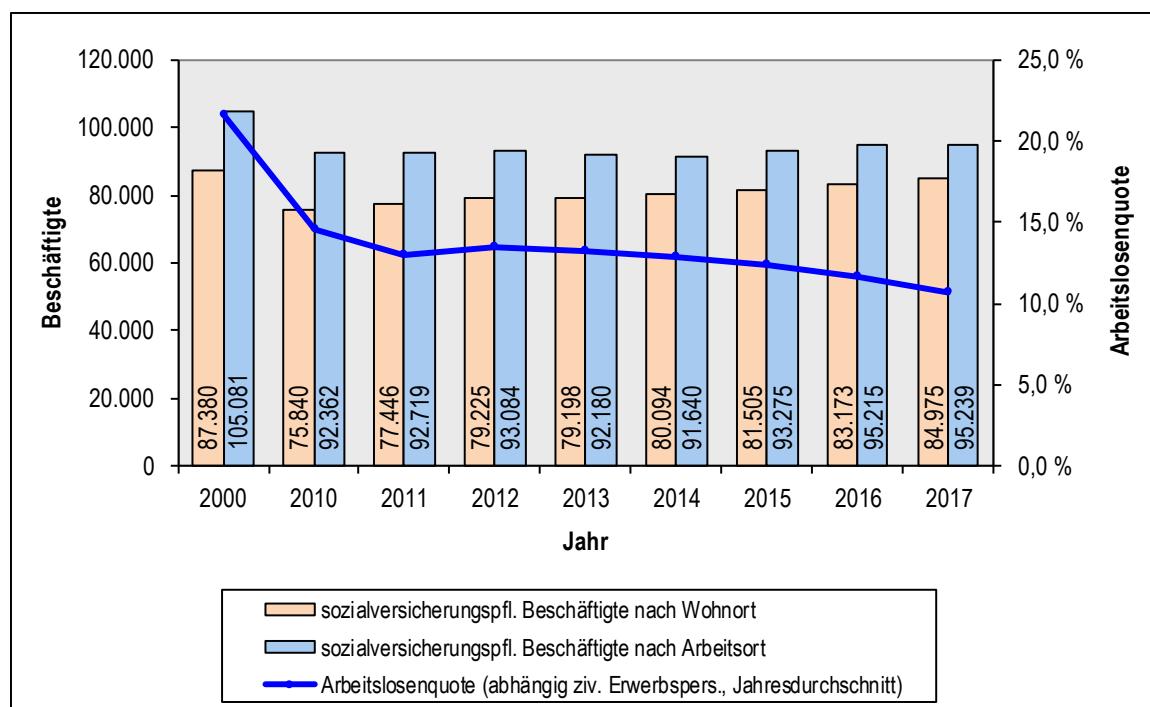


Abbildung 4.3 Beschäftigtenzahlen und Arbeitslosenquote 2000 bis 2017

Der bei weitem wichtigste Arbeitsplatzstandort ist die Innenstadt (Stadtverwaltung, Stadtwerke, Universität, Einzelhandel etc.). Weitere bedeutende Arbeitsplatzkonzentrationen befinden sich in Heide-Süd/Kröllwitz (Universität mit Klinikum, Technologiepark Weinberg Campus), im Zentrum der Neustadt (Einzelhandel, Arge), in den diversen Krankenhäusern im Stadtgebiet sowie in den Gewerbegebieten von Halle-Ost (zwischen Freilimfelde und Büschdorf sowie Star Park), Neustadt, Ammendorf/Radewell, Trotha (u.a. Hafen), Bruckdorf (bdc) und Frohe Zukunft (JVA, Polizei). Zwecks Ausweisung eines zusätzlichen Gewerbestandorts am nordöstlichen Stadtrand (Tornau) läuft gegenwärtig eine Machbarkeitsuntersuchung. Für die Daseinsvorsorge mit Mobilitätsdienstleistungen stellen periphere Arbeitsplatzstandorte abseits der ÖPNV-Trassen stets große Herausforderungen dar.

4.1.3 Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende

Die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler in Halle (Saale) hat sich seit 2013 kontinuierlich erhöht. Neben den Grundschülern betrifft das insbesondere die Schüler der Sekundar-, Gemeinschafts- und Gesamtschulen sowie Gymnasien, die überwiegend auf die Nutzung des ÖSPV angewiesen sind (Tabelle 4.4).

	Schuljahr					Entwickl. 2017 zu 2013	Prognose 4)		Entwickl. 2031 zu 2017
	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18		2022/23	2031/32	
Schulen									
Grundschulen	37	38	38	38	39	5 %	39	39	0 %
Sekundarschulen	9	7	7	6	6	-33 %	6	6	0 %
Gemeinschaftsschulen	2	2	2	3	3	50 %	3	3	0 %
Gesamtschulen	4	4	5	5	5	25 %	5	5	0 %
Gymnasien	9	9	10	10	10	11 %	10	10	0 %
Förderschulen 1)	14	14	14	13	12	-14 %	12	12	0 %
2. Bildungsweg 2)	3	3	3	3	3	0 %	3	3	0 %
Berufsbildende Schulen	4	4	4	4	4	0 %	4	4	0 %
Schulen gesamt	75	81	83	82	82	9 %	82	82	0 %
Schülerinnen und Schüler									
Grundschule	7.225	7.370	7.617	8.050	8.501	18 %	8.880	9.018	6 %
Sek.- + Gem.-Schule	2.578	2.715	3.033	3.287	3.565	38 %	4.344	4.542	27 %
Gymn. + Gesamtschule	8.508	8.837	9.108	9.246	9.386	10 %	10.259	10.592	13 %
Förderschule 1)	1.887	1.766	1.701	1.694	1.768	-6 %	1.713	1.721	-3 %
2. Bildungsweg 2)	311	288	281	235	192	-38 %	167	170	-11 %
Berufsbild. Schule 3)	6.771	6.756	6.664	6.566	6.783	0 %	6.495	6.636	-2 %
Schülerinnen und Schüler gesamt	27.280	27.732	28.404	29.078	30.195	11 %	31.858	32.679	8 %

Quellen: Stadt Halle (Saale), FB Einwohnerwesen und FB Bildung
Die Angaben zu den Grund-, Sekundar-, Gemeinschafts-, und Gesamtschulen sowie Gymnasien beinhalten auch die nicht-kommunalen Schulen.
1) kommunale Förderschulen, Schulen für Geistigbehinderte und Landesförderzentren 2) Kolleg, Abendgymnasium und Abendsekundarschule
3) Gesamtzahl Schülerinnen und Schüler der komm. Berufsbild. Schulen der Stadt Halle (Saale); diese sind nicht alle täglich anwesend (ohne BbS Saalekreis und private Träger) 4) Prognose basiert auf dem Schuljahr 2017/18

Tabelle 4.4 Schulen sowie Schülerinnen und Schüler 2013 bis 2031

In der Prognose wird davon ausgegangen, dass bis 2030 die Schülerzahlen an den Sekundar- und Gemeinschaftsschulen leicht sinken werden; dem steht aber ein deutlicher Zuwachs bei den Gymnasiasten und Gesamtschülern gegenüber. An den Berufsbildenden Schulen wird die Schülerzahl nach 2020 ebenfalls steigen (Abbildung 4.4).

Das lässt erwarten, dass auch bei der Schülerbeförderung in den kommenden Jahren ein leichter Zuwachs eintreten wird. Bezuglich der Anzahl der Schulen sind keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen; wohl aber bei der Verteilung der Platzkapazitäten im Stadtgebiet.

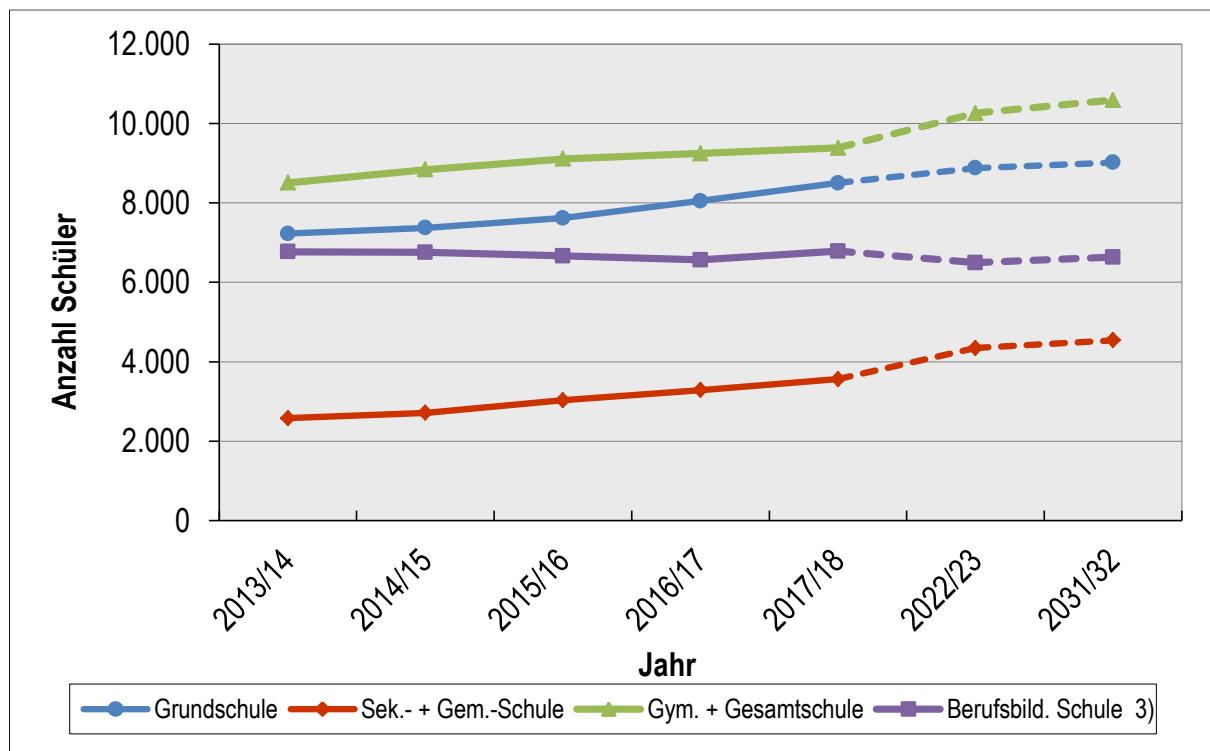


Abbildung 4.4 Schülerinnen und Schüler 2013 bis 2031

An der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg sind seit einigen Jahren stabil etwa 20.000 Studierende eingeschrieben. Hinzu kommen rund 1.000 Studierende an anderen Hochschulen, insbesondere der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle.

4.2 Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

4.2.1 Modal Split

Die Stadt beteiligt sich regelmäßig am SrV („System repräsentativer Verkehrsbefragungen“), das alle fünf Jahre stattfindet (nächste Erhebung: 2018). Der Modal Split hat sich entsprechend dieser Erhebung seit 1991 wie folgt entwickelt (Tabelle 4.5):

Im Jahr 2013 nutzten die Einwohner Halles auf 20,3 % ihrer Wege (21,1 % der Wege im Binnenverkehr) öffentliche Verkehrsmittel⁹. Mit einer Steigerung um 2 Prozentpunkte gegenüber 2008 hat der ÖPNV seinen Marktanteil damit ausbauen können. Die im Zeitraum 1991 - 1998 ermittelten Werte werden allerdings noch nicht wieder erreicht. Bei Weitem der größte Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege entfällt auf die Straßenbahn.

Im Städtevergleich 2013 schneidet Halle (Saale) mit dem ÖPNV-Anteil von 20,3 % sehr gut ab; für Magdeburg wurden hier 15,1 %, für Rostock 16,9 % und für Erfurt 17,2 % ermittelt.¹⁰

⁹ Quelle: Bericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“; TU Dresden, Oktober 2014

¹⁰ Quelle: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“, Städtevergleich; TU Dresden, Mai 2015

Verkehrsmittel	SrV 1991	SrV 1994	SrV 1998	SrV 2003	SrV 2008	SrV 2013
zu Fuß	37 %	31 %	29,4 %	27,6 %	29,3 %	32,7 %
Fahrrad	6 %	10 %	9,3 %	9,2 %	14,0 %	11,3 %
Kfz (Fahrer und Mitfahrer)	34 %	36 %	37,2 %	44,5 %	38,4 %	35,7 %
Öffentliche Verkehrsmittel	23 %	23 %	23,8 %	17,5 %	18,3 %	20,3 %
darunter						
Bus			6,1 %	2,5 %	1,7 %	1,9 %
Straßenbahn			15,1 %	13,0 %	15,1 %	15,8 %
Eisenbahn			2,6 %	2,0 %	1,5 %	1,6 %
Taxi, andere Verkehrsmittel	-	-	-	-	-	1,0 %
sonstige	-	-	0,3 %	1,2 %	0,1 %	-
Summe	100 %	100 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Quelle: TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Tabelle 4.5 Modal Split der von der Wohnbevölkerung Halles werktags zurückgelegten Wege 1991 bis 2013

Laut den regelmäßig im Auftrag der HAVAG vorgenommenen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten¹¹ lag der ÖPNV-Anteil an allen Wegen der Bewohner(innen) von Halle (Saale) an einem durchschnittlichen Tag bei 18 % im Jahr 2013 und 17 % im Jahr 2014. Der Anteil der Personen, die an einem durchschnittlichen Tag den ÖPNV nutzen, ist mit 22-23 % zwischen 2005 und 2014 nahezu konstant geblieben; die Fahrtenhäufigkeit je ÖPNV-Fahrgäst ist dabei leicht von 2,2 auf 2,0 ÖPNV-Wege/Tag gesunken. Bezogen auf alle Einwohner ging die Anzahl der ÖPNV-Wege pro Person und Jahr zwischen 2005 und 2014 um etwa 11 % zurück.

4.2.2 Nachfrage im SPNV

Die Verteilung der Nachfrage auf die Haltepunkte im Stadtgebiet ist in der folgenden Tabelle 4.6 dargestellt. Die Werte hatten sich von 2005 zu 2010 kaum verändert. Im ÖPNV-Plan 2020-2030 wird für die Mehrzahl der Haltepunkte ein Nachfragerückgang um eine Stufe ausgewiesen, resultierend vor allem aus baubedingten Angebotsanpassungen in den Jahren 2016/2017 (Umbau des Eisenbahnknotens Halle). Die höheren Nutzerzahlen am Hauptbahnhof verdeutlichen auch, dass dieser aufgrund der Baumaßnahmen aktuell eine höhere Bedeutung als Zustiegsbahnhof hat.

Haltepunkt	Nachfrageniveau		
	ÖPNV-Plan 2005-2008/15	ÖPNV-Plan 2010-2015/25	ÖPNV-Plan 2020-2030
Hauptbahnhof	> 10.000	> 10.000	> 20.000
Silberhöhe	2.000-4.000	2.000-4.000	1.000-2.000
Trotha		2.000-4.000	250-500
Neustadt	1.000-2.000	1.000-2.000	500-1.000
Südstadt		1.000-2.000	500-1.000
Rosengarten	1.000-2.000	500-1.000	250-500
Nietleben	250-500	500-1.000	250-500
Dessauer Brücke		500-1.000	250-500
Steintorbrücke		500-1.000	250-500
Wohnstadt Nord		500-1.000	250-500
Zoo		500-1.000	250-500
Halle Messe		250-500	250-500
Ammendorf	100-250	100-250	100-250

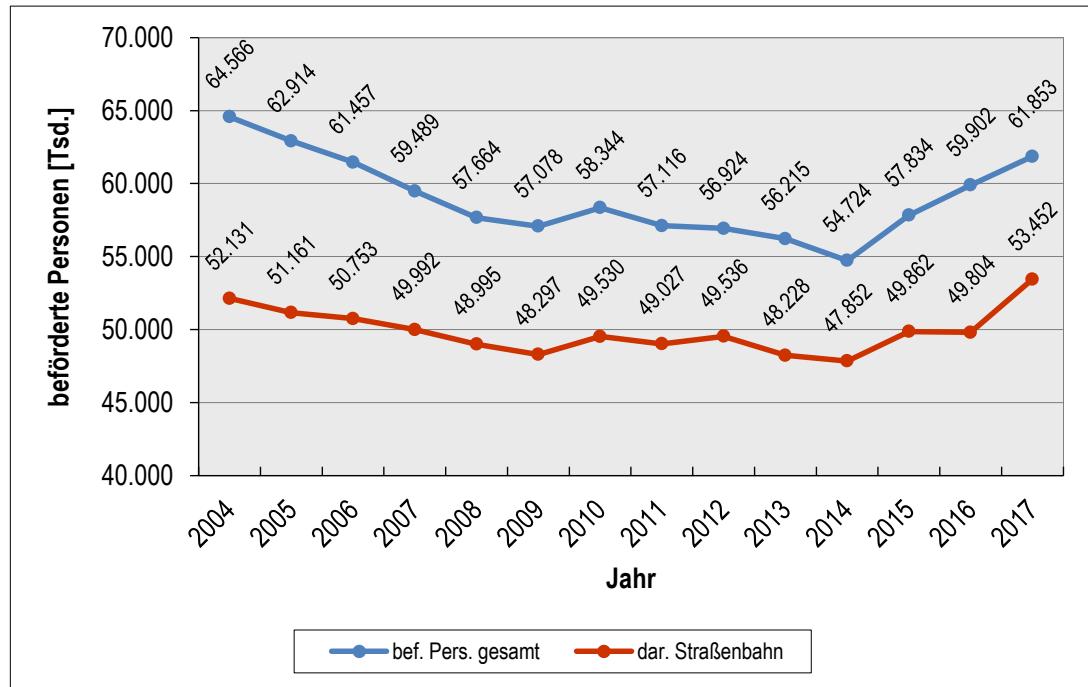
Quelle: Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
Die Werte für den ÖPNV-Plan 2020-2030 fallen zum Teil aufgrund von Angebotsanpassungen infolge des Umbaus des Eisenbahnknotens Halle (Saale) in den Jahren 2016/2017 geringer aus.

Tabelle 4.6 Ein-/Aussteiger an den SPNV-Zugangsstellen in Halle (Saale)

¹¹ Quelle: Mobilitätsverhalten 2014, Stadt Halle. Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, April 2015

4.2.3 Nachfrage im Stadtverkehr der HAVAG

Durch die HAVAG wurden im Jahr 2017 insgesamt 61,85 Mio. Personen befördert, davon 60,53 Mio. Personen im Netz des Stadtverkehrs¹². Nach einem kontinuierlichen Rückgang der Nachfrage bis 2014 ist seit 2015 ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen (+13 %; vgl. Abbildung 4.5).



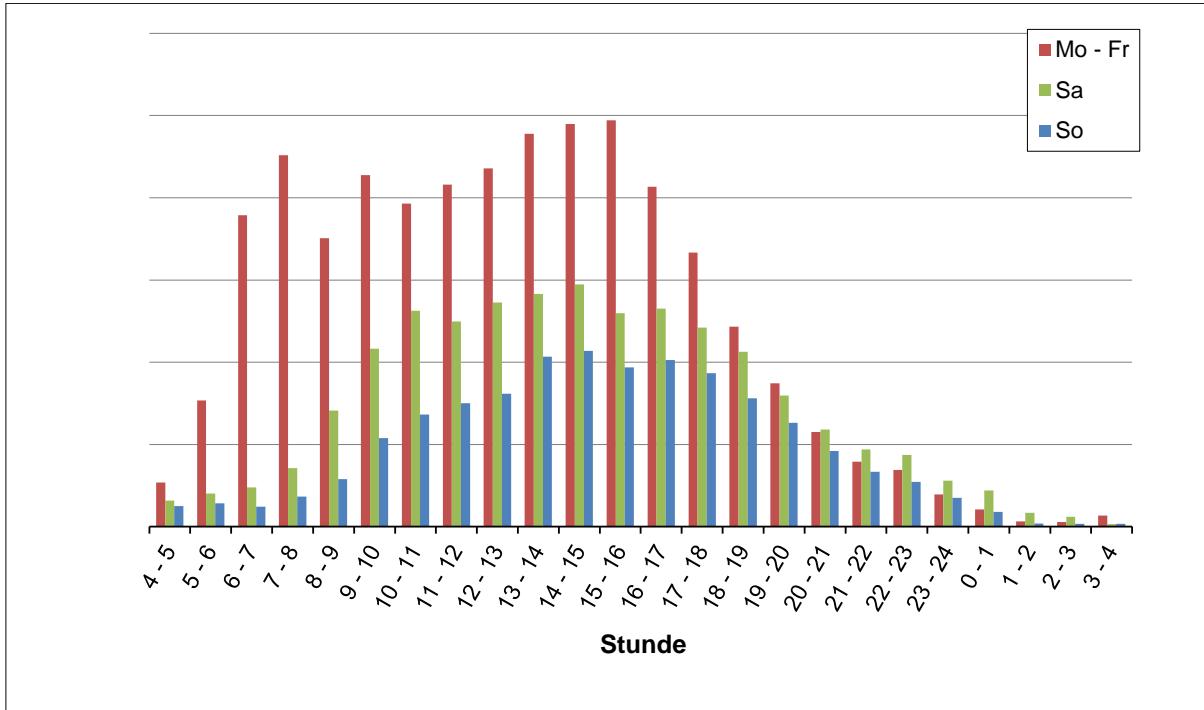
Quelle: HAVAG

Abbildung 4.5 Fahrgastaufkommen der HAVAG (Linienbeförderungsfälle) 2004 bis 2017

Trotz umfangreicher Schienenersatzverkehre durch Baumaßnahmen entwickelt sich das Fahrgastaufkommen im Straßenbahnverkehr positiv. Im Nachfrageverlauf spiegeln sich die Entwicklung der Einwohnerzahl und Angebotsreduzierungen wider. Der nach 2003 leicht steigende Modal-Split-Anteil des ÖPNV konnte den Negativeffekt der bis 2010 rückläufigen Einwohnerzahl nicht ausgleichen.

Die Tagesganglinie der Nachfrage (Abbildung 4.6) hat sich gegenüber 2012 leicht verändert. Die arbeitstägliche Morgenspitze setzt ab etwa 6 Uhr ein und erreicht ihren Höhepunkt zwischen 7 und 8 Uhr. Nach einem kurzen Einbruch folgt von 9 bis 17 Uhr ein hohes Fahrgastaufkommen mit einer flachen Spitze zwischen 13 und 16 Uhr durch den nachmittäglichen Berufs- und Einkaufsverkehr. Danach sinkt die Nachfrage deutlich ab. Am Wochenende setzt ein kontinuierlicher Anstieg der Nachfrage ab etwa 8 Uhr (Sa) bzw. 9 Uhr (So) ein, das höchste Fahrgastaufkommen ist etwa zwischen 13 und 17 Uhr zu verzeichnen. Insgesamt nimmt die zeitliche Ausdehnung der Fahrgastnachfrage, insbesondere am Wochenende, in Richtung Abend zu.

¹² Es handelt sich um sog. Linienbeförderungsfälle. Die in den Geschäftsberichten verwendeten Unternehmensbeförderungsfälle entstehen auf Basis statistischer Berechnungen. Sie sind für die Angebotsplanung nur bedingt verwendbar, da sie nur die Quelle-Ziel-Beziehung enthalten – unabhängig davon, welcher Linienweg in Anspruch genommen wird. Die Linienbeförderungsfälle hingegen zeigen die tatsächliche Ausnutzung der Fahrzeuge im Linienverlauf, was für die Planung eine belastbare Größe ist. Quelle: HAVAG



Quelle: HAVAG

Abbildung 4.6 Fahrgastaufkommen im Stadtverkehr je Verkehrstag und Tageszeit (2. Quart. 2017)

Im Zusammenhang mit aktuell laufenden Untersuchungen wurde aufbauend auf den Datengrundlagen der HAVAG und des Verkehrsmodells der Stadt eine Nachfrageanalyse für 2017 erarbeitet. Danach befördert die HAVAG 168.000 Fahrgäste pro Werktag (Montag - Freitag). Davon mussten 39.200 Fahrgäste einmal oder mehrfach im Netz der HAVAG umsteigen. Die übrigen konnten ihr Ziel direkt erreichen.¹³

Abbildung 4.7 zeigt die Fahrgastnachfrage im Streckennetz des Stadtverkehrs in Form von Belegungsbalken. Grundlage ist die Berechnung der Routenwahl im Integrierten Verkehrsmodell der Stadt Halle (Saale). Die Streckenbelegungen wurden anhand von Zählwerten der HAVAG kalibriert.

Stark belegte Streckenabschnitte sind neben den Strecken in der Innenstadt insbesondere die Verbindung An der Magistrale mit den Fahrgastströmen aus dem Stadtteil Halle-Neustadt, die Mansfelder Straße, die Merseburger und die Beesener Straße.

¹³ Quelle: PTV Transport Consult GmbH 2017 (Auswertung mit dem Verkehrsmodell)

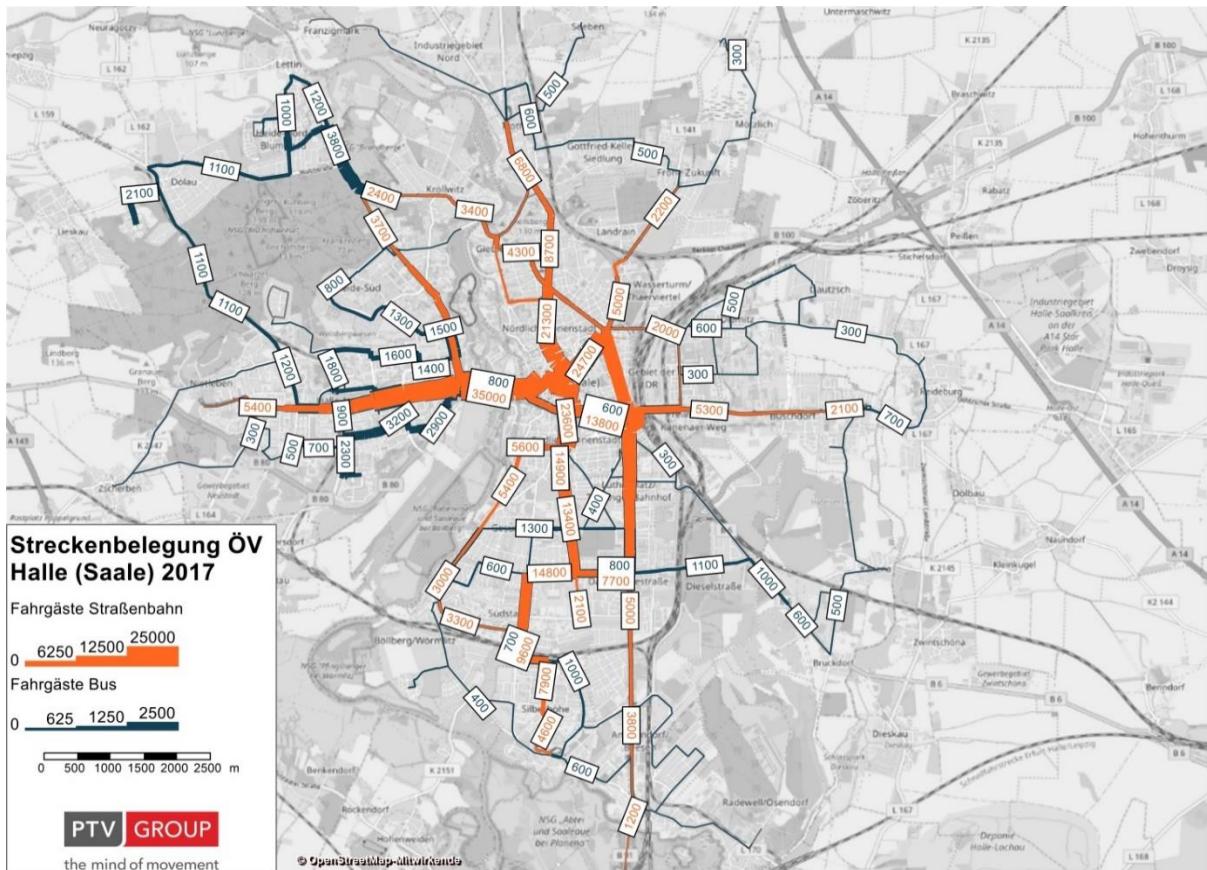


Abbildung 4.7 Vorhandenes Fahrgastaufkommen an einem durchschnittlichen Schultag (Ist-Zustand 2017)

4.3 Nachfrageprognose für den Stadtverkehr

Im Zusammenhang mit aktuell laufenden Arbeiten – insbesondere zum Projekt Stadtbahnprogramm Halle – wurden unter anderem Berechnungen zur Fahrgastprognose für den Planungshorizont 2030 durchgeführt. Diesen Berechnungen liegen folgende Daten zugrunde:

- Entwicklung der Einwohner entsprechend der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Landes Sachsen-Anhalt¹⁴
- Fahrplanangebot der HAVAG zum Ist-Zustand 2017
- Anpassung des Linien- und Fahrplanangebotes entsprechend den Zielen und Wirkungen, die mit der Umsetzung der Maßnahmen des Projektes Stadtbahnprogramm Halle, Stufe 2 verbunden sind

Folgende Angebotsanpassungen sind damit für den Prognose-Nullfall relevant:

- Realisierung der Zwischenendstelle Neustadt in Höhe der Haltestelle Schwimmhalle und entsprechende Einkürzung der Linie 2 – die Linie 9 bedient den Streckenabschnitt zur Soltauer Straße.

¹⁴ Der Prognosewert für 2030 wurde um die Differenz des prognostizierten Wertes aus 2017 und der tatsächlichen Einwohnerzahl für 2017 nachträglich korrigiert.

- Reisezeitverkürzung zwischen den Haltestellen
 - Rennbahnkreuz und Saline: eine Minute
 - Marktplatz und Am Steintor: eine Minute
 - Am Steintor und Riebeckplatz: eine Minute
 - Hauptbahnhof und Damaschkestraße: zwei Minuten
 - Damaschkestraße und Ammendorf: eine Minute
 - S-Bahnhof Dessauer Brücke und Frohe Zukunft: eine Minute
 - Wiener Straße und Südstadt: eine Minute
 - Auflassung Schleife Südstadt: eine Minute
 - Weinberg Campus und Gimritzer Damm: eine Minute¹⁵
- Umsetzung des Konzeptes zur Bedienung des Stadtteils Silberhöhe
 - Linie 2 verkehrt im Tagesverkehr bis Vespremer Straße. In der Spätverkehrszeit verkehrt diese Linie bis Beesen.
 - Linien 3 und 16 übernehmen die Bedienung bis Beesen.

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen kommt die Berechnung des Prognose-Nullfalls zu dem Ergebnis, dass die Fahrgastnachfrage von 2017 bis zum Jahr 2030 bezogen auf die Linienbeförderungsfälle um etwa 3 % zunimmt. Das entspricht einem Zuwachs um etwa 7.000 Fahrgäste auf rund 214 Tsd. Linienbeförderungsfälle je Werktag (Montag - Freitag). Bezieht man diese Entwicklung auf die Unternehmensbeförderungsfälle, so resultiert ein Zuwachs um etwa 3.800 Fahrgäste je Werktag (Montag - Freitag). Die Zahl der umsteigenden Fahrgäste erhöht sich ebenfalls. Das begründet sich zum Beispiel aus dem Angebotskonzept zur Bedienung des Stadtteils Silberhöhe. Hier werden zwar insgesamt Fahrgäste gewonnen, in Richtung Hauptbahnhof entsteht aber die Notwendigkeit, umzusteigen. Dieser Umstieg ist an der Haltestelle Vespremer Straße am gleichen Bahnsteig möglich.

Die Zunahme resultiert also aus der Einwohnerentwicklung, die insgesamt in der Stadt Halle (Saale) positiv ist. Noch stärker wirken die Angebotsmaßnahmen des Stadtbahnprogramms.

Abbildung 4.8 zeigt das Belegungsbild des Prognose-Nullfalls für das Fahrgastaufkommen der HAVAG in 2030.

¹⁵ Die Reisezeitverkürzung auf dem Streckenabschnitt Gimritzer Damm resultiert aus dem dort stattfindenden Ausbau, der aus Fluthilfemitteln finanziert wird.

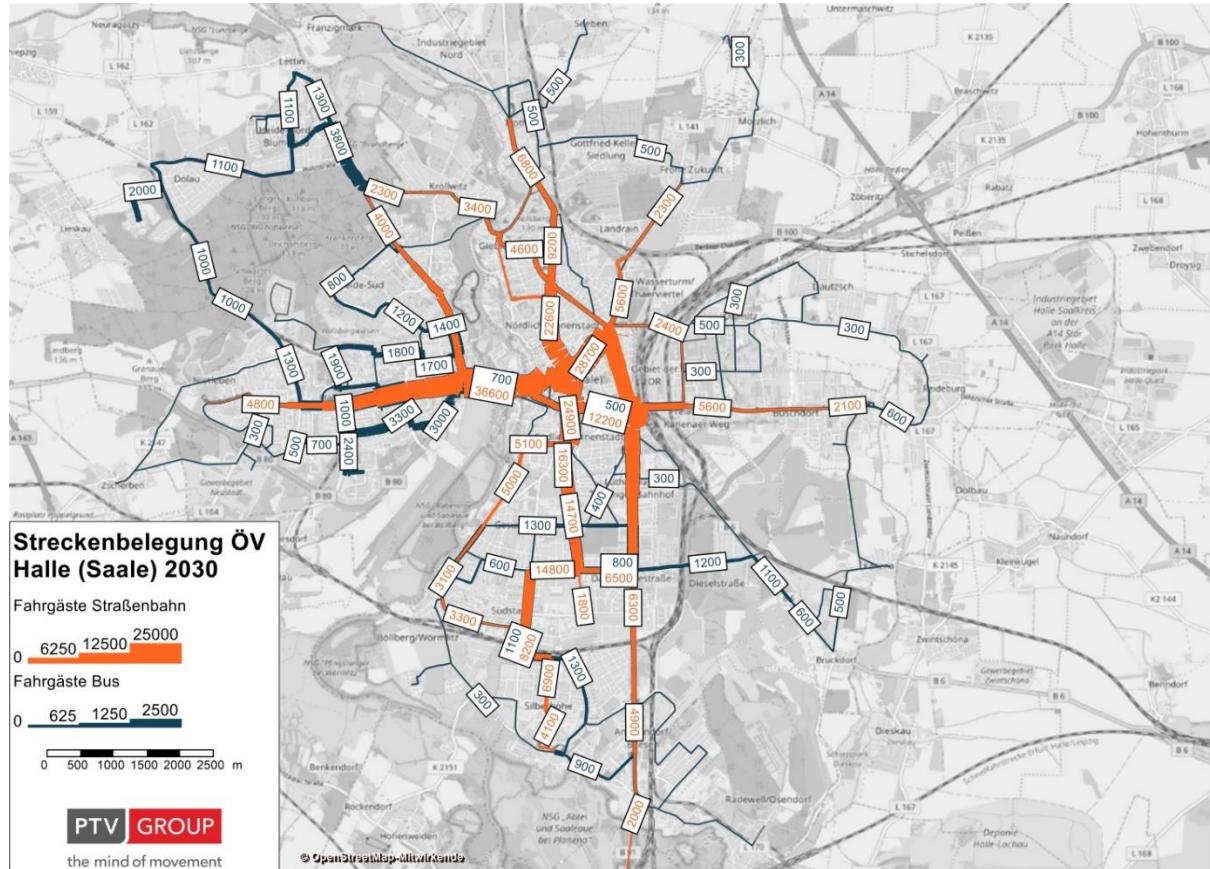


Abbildung 4.8 Prognostiziertes Fahrgastaufkommen an einem durchschnittlichen Schultag (Prognose-Nullfall 2030)

Die Belegung der einzelnen Streckenabschnitte ist generell mit dem Ist-Zustand vergleichbar, allerdings aufgrund der gestiegenen Fahrgastnachfrage auf einem höheren Niveau. Einige wenige Abschnitte weisen abnehmende Belegungswerte auf. Abbildung 4.9 zeigt das zugehörige Differenzbild, das sich aus den Streckenbelegungen des Prognose-Nullfalls und des Ist-Zustandes 2017 für das Fahrgastaufkommen der HAVAG in 2030 ergibt.

Der Streckenabschnitt An der Magistrale verliert leicht an Fahrgästen. Ursachen hierfür sind

- ein Einwohnerverlust, wenn auch auf einem niedrigeren Niveau als in den vergangenen Jahren angenommen, sowie
- das Einkürzen der Linie 2 bis zur Haltestelle Schwimmhalle.

Der Streckenabschnitt in der Silberhöhe verliert leicht an Fahrgästen. Ursache hierfür ist

- ein Einwohnerverlust, wenn auch auf einem niedrigeren Niveau als in den vergangenen Jahren angenommen.

Der Streckenabschnitt durch die Beesener Straße gewinnt an Fahrgästen. Ursache hierfür ist

- das Konzept zur Bedienung der Stadtteile Silberhöhe und Beesen. Die Linie 16 verkehrt als dritte Linie (neben den Linien 3 und 8) durch die Beesener Straße. Dadurch kommt es zu einem Fahrgastgewinn sowie zu einer Verlagerung an Fahrgästen, insbesondere von der Merseburger Straße im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Damaschkestraße sowie von Torstraße und Böllberger Weg.

Der Streckenabschnitt Merseburger Straße südlich des Knotenpunktes Damaschkestraße bis nach Ammendorf und auch darüber hinaus weist Fahrgastgewinne auf. Ursache hierfür ist

- die Reisezeitersparnisse der Straßenbahn in der Merseburger Straße, der Magdeburger Straße sowie auch in der Großen Steinstraße. Der Fahrgastgewinn in der Merseburger Straße wird durch das veränderte Angebotskonzept zur Bedienung der Silberhöhe mit Führung der Linie 16 durch die Beesener Straße überlagert (siehe oben).

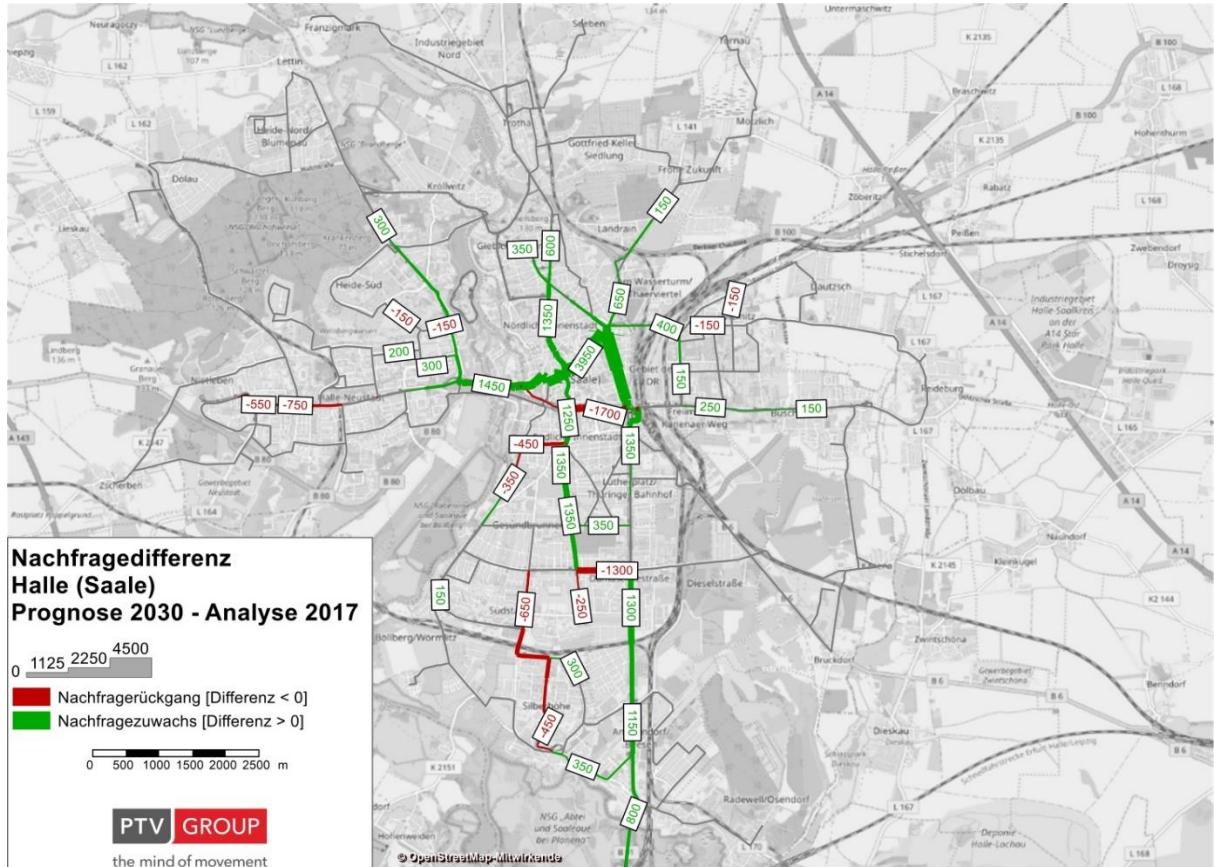


Abbildung 4.9 Entwicklung des Fahrgastaufkommens an einem durchschnittlichen Schultag (Prognose-Nullfall 2030 zu Ist-Zustand 2017)

Insgesamt sind zunehmende Fahrgastströme auf fast allen Streckenabschnitten im Innenstadtbereich abzulesen. Es wirken sich so die dort weiter wachsende Bevölkerung sowie die Maßnahmen des Stadtbahnprogramms entsprechend positiv aus. Auf dem Abschnitt Riebeckplatz – Franckeplatz – Saline nimmt die Fahrgastnachfrage ab; aufgrund der Reisezeitgewinne verlagert sich ein Teil der Fahrgastnachfrage auf die Relation Riebeckplatz – Am Steinort – Marktplatz – Saline.

Weitere Zunahmen an Fahrgästen sind mit der Umsetzung der Stufe 3 des Stadtbahnprogramms zu erwarten. Auch in dieser Stufe sind mehrere Attraktivierungen des Straßenbahnnetzes als Weiterentwicklung zur Stadtbahn vorgesehen. Das sind Maßnahmen, die im Wesentlichen aufgrund von Verbesserungen der Infrastruktur direkt angebotskonzeptionell umgesetzt und beschrieben werden können.

Zusätzliche Maßnahmen, die bei der hier angestellten Betrachtung nicht unmittelbar einfließen, beziehen sich auch auf andere Bereiche des Verkehrsunternehmens: Das betrifft zum Beispiel Fahrzeuge, Tarif und Tarifentwicklung sowie Marketing. Auch hier wird ein kontinuierlicher Abgleich von Markt und ÖPNV-Angebot zu Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage führen. Aus den genannten Gründen ist in den kommenden Jahren mit einer weiterhin positiven Entwicklung der Fahrgastnachfrage der HAVAG zu rechnen.

Aus dieser positiven Entwicklung entsteht das Erfordernis weiterer Überlegungen. Abzusehen ist beispielsweise, dass die steigende Zahl der Fahrgäste Auswirkungen auf die Auslastung der Fahrzeuge und auf die Fahrgastwechselzeiten hat. Vorgelagerte Untersuchungen¹⁶, bei denen die Auslastung der Fahrzeuge bestimmt wurde, hatten bereits gezeigt, dass obere Grenzwerte erreicht werden – besonders im Innenstadtbereich.

In dieser Hinsicht sind im weiteren Planungsverlauf Überprüfungen erforderlich, um erreichte Qualitäten auch künftig einhalten zu können. Das kann durch ein angepasstes Angebotskonzept erfolgen und durch den zusätzlichen Einsatz größerer Fahrzeuge. Beide Punkte begründen einen höheren Fahrzeugbedarf. Aufgrund der hohen Auslastungen und da die technische Restnutzungs-dauer der vorhandenen Fahrzeuge abläuft, benötigt die HAVAG zeitnah Ersatzfahrzeuge einer nächsten Generation.

4.4 Aktivierung weiterer Potenziale

Unabhängig von der für die kommenden Jahre zu erwartenden stabilen Entwicklung von Bevölkerung, Schülerzahlen und Arbeitsplätzen in Halle (Saale) müssen Potenziale ausgeschöpft werden, um die vorhandenen Fahrgäste zu halten und neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Es geht insbesondere darum, die Qualität des ÖPNV insgesamt weiter zu verbessern und Hemmnisse abzubauen, die einer Nutzung des ÖPNV entgegenstehen.

In Auswertung von Analysen zur Kundenzufriedenheit und zur Informiertheit über den ÖPNV in Halle (Saale) ergeben sich die folgenden Feststellungen.^{17 18}

Eine überdurchschnittliche Zufriedenheitsbewertung war zu verzeichnen bei den Merkmalen:

- Fahrtenhäufigkeit der Straßenbahnen tagsüber
- Streckennetz der HAVAG
- Fahrzeit
- Fahrzeugkomfort
- persönliche Sicherheit in den Fahrzeugen
- Fahrscheinsortiment
- Informationen im Fahrzeug und an den Haltestellen

Eine unterdurchschnittliche Zufriedenheit lag vor bei den Merkmalen:

- Fahrtenhäufigkeit der Busse und Straßenbahnen abends/nachts
- Platzangebot in den Fahrzeugen für Gepäck oder Fahrräder
- Haltestellen (Saubерkeit, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten)
- Funktionsfähigkeit der Fahrkartautomaten
(*mit der Installation neuer Automaten möglicherweise nicht mehr relevant*)
- Informationen bei Störungen (ganz fehlend bzw. schwer verständlich; zu wenig elektronische Anzeiger)

Weiterhin ergab sich, dass 85 % der Hallenserinnen und Hallenser (bestehende und potenzielle Fahrgäste) gut bis sehr gut über das ÖPNV-Angebot in der Stadt informiert sind.

¹⁶ Quelle: Entwicklung eines bedarfsgesteuerten, strategischen Nahverkehrsangebotes der HAVAG bis 2030. PTV Transport Consult GmbH, 2016

¹⁷ Quelle: HAVAG Marktforschung 2015: Kundenzufriedenheit, Informiertheit, Fahrtenhäufigkeit, Umsteigefaktor, mittlere Reise-weite im Ausbildungsverkehr. Omnitrend GmbH, Endbericht vom 15.02.2016

¹⁸ Quelle: HAVAG Marktforschung 2016: Kundenzufriedenheit, Fahrtenhäufigkeit, Umsteigefaktor, Reiseweite. Omnitrend GmbH, Jahresbericht vom 17.02.2017

Darüber hinaus war bei der Auswertung von Befragungen zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerschaft im Zeitraum 2001 bis 2011 festgestellt worden, dass für etwa ein Viertel aller Wege, die in der Stadt zurückgelegt wurden, objektive Sachzwänge einer Nutzung des ÖPNV entgegenstanden und für ein weiteres Viertel aller Wege der ÖPNV keine angemessene Verbindung bot.¹⁹

Neben den rund 18 % der Wege, die zum damaligen Zeitpunkt mit Bahn und Bus zurückgelegt wurden, verblieben damit gut 30 % der Wege, bei denen aus „subjektiven Gründen“ die öffentlichen Verkehrsmitteln nicht genutzt wurden. Bei näherer Betrachtung dieser im Prinzip verlagerungsfähigen Wege hatte sich gezeigt, dass in der Hälfte dieser Fälle die Befragten über eine vorhandene ÖPNV-Alternative (so gut wie) nicht informiert waren. Außerdem überschätzten die Befragten den Zeitvorteil der Pkw-Fahrt um durchschnittlich 50 %.

Die Befragungsergebnisse legen im Hinblick auf die Umsetzung des verkehrspolitischen Ziels der Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split die folgenden Schlussfolgerungen nahe, die auch für den Nahverkehrsplan relevant sind:

- Das Netz des städtischen ÖSPV ist im Rahmen der Möglichkeiten so weiterzuentwickeln, dass für möglichst viele Wege der Umweltverbund genutzt werden kann.
- Es sind weiterhin Anstrengungen erforderlich, um bei den Nicht-ÖPNV-Nutzern die Informiertheit über das ÖPNV-Angebot (und die tatsächlichen Fahrzeiten) zu verbessern.
- Dabei sind auch die Qualitäten des vorhandenen ÖPNV-Angebots besser zu kommunizieren, insbesondere im Hinblick auf die „kritischen“ Merkmale, die bei Nicht-ÖPNV-Nutzern häufig einen hohen Stellenwert besitzen.
- Bei Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenbindung ist das Augenmerk auf diejenigen Leistungsmerkmale zu richten, die eine besondere Unzufriedenheit der Kunden begründen.

Zudem gilt es, die Maßnahmen zur Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV umzusetzen, welche u.a. ausgehend von Befragungen von Bürgerschaft und Fachöffentlichkeit im April/Mai 2017 in den Stadtratsbeschluss VI/2017/03188 „Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Halle (Saale) – Szenarien zur künftigen Ausgestaltung des städtischen ÖPNV“ vom 27.09.2017 mündeten:

- Maßnahme 1 – Monitore zur Fahrgastinformation in allen Straßenbahnen und Bussen*
- Maßnahme 2 – Interaktive, nutzungsfreundliche Karten und Liniennetzpläne**
- Maßnahme 3 – Aktuelle Fahrgastinformationen rund um die Uhr und über diverse Medien**
- Maßnahme 4 – Zusätzliche elektronische Abfahrtsanzeigen an Haltestellen (OFI)**
- Maßnahme 6 – Papierloses Ticketing (Elektronischer Fahrschein für Gelegenheitskunden)**
- Maßnahme 8 – Netzausbau Straßenbahn (Linienverlängerungen)
- Maßnahme 10 – Verbesserung der ÖPNV-Feinerschließung (Busnetz)
- Maßnahme 11 – Abgestimmtes Angebot von Regional- und Stadtverkehr
- Maßnahme 12 – Räumliche Ausweitung des Konzepts der „Autoarmen Altstadt“
- Maßnahme 13 – Vermeidung von Behinderungen des ÖPNV durch Kfz im Innenstadtbereich
- Maßnahme 18 – ÖPNV-Beschleunigung an LZA (Ausbau Bevorrechtigungssysteme)**
- Maßnahme 19 – Klimatisierung der Straßenbahnen und Busse (langfristig anzustreben)*

Alle beteiligten Interessengruppen haben zudem die Maßnahme 9 „10-Minuten-Grundtakt im Tagesverkehr“ vorrangig eingestuft – bei Bürgerschaft und Fachöffentlichkeit sogar auf Platz 1. Angesichts ihres Kostenvolumens wird die Maßnahme in o.g. Stadtratsvorlage als separates Szenario geführt.

¹⁹ Quelle: Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012

Das Maßnahmenpaket soll durch verschiedene Förderprogramme verwirklicht werden. Es gibt vielversprechende Ansätze für eine in Teilen kurz- bis mittelfristige Realisierung durch

- * die beabsichtigte Anschaffung und Förderung neuer Straßenbahnen mit dann zeitgemäßen Ausstattungsmerkmalen entsprechend der herausgefilterten und beschlossenen Prioritäten und
- ** neue Fördermöglichkeiten (z.B. für Signalsteuerungstechnik) im Rahmen des durch die Stadt bereits eingereichten Green City Plans und im Zusammenhang mit dem Sofortprogramm des Bundes „Saubere Luft“ und dem IVS-Rahmenplan des Landes Sachsen-Anhalt.²⁰

5 ANFORDERUNGEN AN DAS LEISTUNGSANGEBOT IM ÖSPV

5.1 Begriffsbestimmungen und Grundsätze

5.1.1 Festsetzungen und Erläuterungen

Die Anforderungen an das Angebot des ÖSPV in den folgenden Abschnitten greifen im Rahmen der Möglichkeiten des Instruments Nahverkehrsplan die in den Kapiteln 1 und 2 erläuterten Rahmenbedingungen und verkehrspolitischen Ziele sowie die Ergebnisse der in den Kapiteln 3 und 4 dargestellten Analysen und Prognosen auf.

Dabei wird unterschieden zwischen Festsetzungen (F) und Erläuterungen, die zum Verständnis der Festsetzungen beitragen sollen, jedoch nicht deren Bestandteil sind. Sofern nicht im Einzelfall anders formuliert, sind alle Anforderungen als Mindeststandards zu verstehen. Eine bessere Erfüllung im Sinne der ÖPNV-Qualität ist in genehmigungsrechtlicher Hinsicht explizit erlaubt.

Die Festsetzungen umfassen Handlungsaufträge sowohl zur Beibehaltung eines schon erreichten Zustands als auch zur Herstellung eines besseren Zustands. Dabei wird im Fall von Maßnahmen, die eines signifikanten Investitionsvolumens und/oder Organisations-/Planungsaufwands bedürfen, von einem Umsetzungshorizont von bis zu fünf Jahren ausgegangen. Die durch Festsetzungen definierten Standards gelten verbindlich für die Erbringung der Verkehrsleistungen und der integrierten Leistungen im Gesamtnetz Stadtverkehr Halle (Saale) (vgl. Kap. 7). Die von den konzessionierten Betreibern des ÖSPV, hierzu zählen der Betreiber des Gesamtnetzes („Betreiber des Stadtverkehrs“) und sonstige konzessionierte Betreiber im Stadtgebiet Halle sowie deren Unterauftragnehmer, durchgeführten Leistungen müssen vollumfänglich den beschriebenen Qualitäten entsprechen.

Sofern der Adressat der Festsetzungen nicht ohnehin die Stadt ist, wird sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf deren Umsetzung hinwirken, insbesondere durch ihre Einflussmöglichkeiten auf Verkehrsunternehmen und andere Organisationen, an denen sie direkt oder indirekt beteiligt ist. Ferner wird sie die Festsetzungen des Nahverkehrsplans bei der Vergabe von Verkehrsleistungen, der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen und im Rahmen ihrer Beteiligung an der Nahverkehrsplanung des Landes Sachsen-Anhalt sowie des Landkreises Saalekreis zugrunde legen.

²⁰ Rahmenplan zur Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Sachsen-Anhalt

5.1.2 Verkehrszeiten

Die nachfolgenden Festsetzungen werden z.T. nach Verkehrszeiten differenziert, die in Tabelle 5.1 definiert sind.

Die Zeitangaben sind auf die Ankunftszeit im Stadtzentrum (morgens und vormittags) bzw. auf die Abfahrtszeit von dort (nachmittags, abends und nachts) bezogen (maßgebliche Haltestellen: Markt- oder Franckeplatz), bei Linien, die nicht das Stadtzentrum berühren, auf die Ankunftszeit der zeitkürzesten Anschlussverbindung im Stadtzentrum bzw. die Abfahrtszeit der zeitkürzesten Anschlussverbindung von dort. Die Angaben sind als Näherungswerte zu verstehen, Abweichungen von bis zu 15 min sind ohne Belang, wenn sie mit dem Ziel einer leicht verständlichen Fahrplangestaltung mit einheitlichen Bedienungstakten vereinbar sind. Darüber hinausgehende Abweichungen, die sich durch besondere Nachfragestrukturen auf einzelnen Linien oder an bestimmten Verkehrstagen ergeben, können im Einzelfall zugelassen werden, wenn sie nicht zu Umsteigzeiten von mehr als 10 min auf Verbindungen mit dem Stadtzentrum führen; sie sind im Einzelfall gegenüber dem Aufgabenträger zu begründen.

Verkehrszeit		Beschreibung	Zeitraum		
			Mo-Fr	Sa	So/F
Tagesverkehrszeit	TVZ	Zeit zwischen der Nachfragespitze morgens und dem allgemeinen Ladenschluss	6.00-20.00 Uhr		
Schwachverkehrszeit 1	SVZ1	Frühverkehr vor der Morgenspitze, Abendverkehr nach Ladenschluss, Tagesverkehr an Wochenenden und Feiertagen	4.00-6.00, 20.00-23.00 Uhr	8.00-23.00 Uhr	9.00-21.00 Uhr
Schwachverkehrszeit 2	SVZ2	Spätabendlicher Freizeitverkehr und Frühverkehr am Wochenende	23.00-24.00 Uhr	0.00-1.00, 4.00-8.00, 23.00-24.00 Uhr	0.00-1.00, 4.00-9.00, 21.00-24.00 Uhr
Nachtverkehrszeit	NVZ		0.00-4.00 Uhr	1.00-4.00 Uhr	1.00-4.00 Uhr

Tabelle 5.1 Definition der Verkehrszeiten

Erläuterung: Die Definitionen tragen dem nach Tageszeiten und Verkehrstagen unterschiedlichen Verkehrsaufkommen (Tagesganglinien) Rechnung. Sie dienen als Grundlage für alle Festsetzungen, die auf bestimmte Verkehrszeiten Bezug nehmen.

5.2 Erschließung, Netz- und Fahrplangestaltung

Die Betreiber des ÖSPV und insbesondere der Betreiber des Stadtverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen als Betreiber des Gesamtnetzes haben hinsichtlich der Erschließung des Stadtgebiets mit Verkehrsangeboten des ÖSPV die Fahrpläne mindestens im Rahmen der nachfolgenden Anforderungen auszugestalten.

Erschließung des Stadtgebiets

F 5.2.1 Der Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) hat zu gewährleisten, dass die Luftlinienentfernung zur nächsten Haltestelle für mindestens 95 % der Fläche der überwiegend bebauten Gebiete (mit Ausnahme der peripheren Industrie- und Gewerbegebiete) innerhalb eines Stadtteils bzw. Stadtviertels folgende Werte nicht überschreitet:

- 400 m im Stadtzentrum,
- 500 m in den zentrumsnahen verdichteten Wohngebieten und den Großwohnsiedlungen,
- 800 m in gering verdichteten äußeren Wohngebieten.

Dabei sind nur solche Haltestellen zu berücksichtigen, die in der Tagesverkehrszeit mindestens zweimal und in der Schwachverkehrszeit 1 mindestens einmal pro Stunde und Richtung bedient werden.

Periphere Industrie- und Gewerbegebiete, insbesondere der Star Park an der A 14 und das Messe-Handels-Zentrum in Bruckdorf, sind so zu erschließen, dass für mindestens 95 % der in ihnen Beschäftigten in höchstens 800 m Entfernung eine Haltestelle erreichbar ist. Die Fahrzeiten und Fahrzeugkapazitäten sind auf die Bedürfnisse der anliegenden Unternehmen abzustimmen. Bei vertakteten Fahrten ist ein Stundentakt anzustreben. Vertraglich gesicherte Fahrten durch Unternehmen des Regionalbusverkehrs können angerechnet werden, wobei grundsätzlich die Bedienung durch Stadtverkehrunternehmen favorisiert wird.

Abweichend von diesen Anforderungen

- können in den gering verdichteten äußeren Stadtgebieten bei nachweisbar geringerem Bedarf auch Haltestellen berücksichtigt werden, die in der Tagesverkehrszeit mindestens einmal stündlich und in der Schwachverkehrszeit 1 mindestens einmal alle zwei Stunden je Richtung bedient werden;
- können Siedlungssplitter mit weniger als 200 Einwohnern und/ oder Arbeitsplätzen sowie Einzelhausgebiete mit weniger als 500 Einwohnern unberücksichtigt bleiben, wenn sie nach Fahrplan 2017 nicht bedient werden und aufgrund ihrer Lage und des vorhandenen Straßennetzes eine Bedienung mit vertretbarem Aufwand nicht realisierbar ist.

Der Nachweis für Abweichungen ist durch das Verkehrunternehmen, das die Liniengenehmigungen für den entsprechenden Teilraum hält bzw. beantragt, zu erbringen.

Eine Bedienung durch Rufbus oder ähnliche Angebote ist anrechenbar, wenn sie eine gleichwertige Mindesterschließung gewährleistet.

Für die Überprüfung der Einhaltung der Festsetzung ist Anlage 1 maßgeblich.

Erläuterung: Die Festlegung der Luftliniendistanz, differenziert nach Gebietstypen, zur nächsten in einem Mindesttakt bedienten Haltestelle ist ein Kompromiss zwischen Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit. Die in den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ zitierten Grenzwerte werden eingehalten (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010).

Der Star Park ist mit fünf durch OBS bedienten Haltestellen auf dem Stadtgebiet ausreichend erschlossen. Die Liniengenehmigung lässt sich nicht ohne Beteiligung der Stadt Halle (Saale) ändern. Sofern neue Produktionsstätten eine Erweiterung der Binnenerschließung erforderlich machen, ist dies durch die Stadt zu initiieren und zusätzlich zu bezahlen.

F 5.2.2 Es ist regelmäßig zu überprüfen, inwieweit das bestehende ÖSPV-Angebot in der Stadt Halle (Saale) den aktuellen Erfordernissen entspricht. Bei Bedarf sind Anpassungen im Angebot vorzunehmen (Linienführung, Bedienungshäufigkeit). Die verbindlichen Anforderungen an die Betreiber des ÖSPV nach F 5.2.1 bleiben unberührt.

Erläuterung: Ziel ist, das ÖSPV-Angebot mit den sich entwickelnden Nachfragestrukturen soweit wie möglich in Einklang zu bringen und damit die bestehenden Nachfragepotenziale zu sichern und neue Fahrgäste zu gewinnen.

Straßenbahnnetz

F 5.2.3 Das 2017 bestehende Streckennetz der Straßenbahn (siehe Kap. 3.1.3) ist durch den Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) mindestens zu erhalten. Die nach dem Fahrplan 2017 (siehe Abbildung 3.1; ohne Berücksichtigung von Baustellen) bedienten Haltestellen sind durch den Betreiber weiterhin zu bedienen, sofern sie nicht im Einzelfall, z.B. aufgrund einer Zusammenlegung von Haltestellen im Zuge der Umsetzung des Stadtbahnprogramms, aufgehoben werden. Die mit dem Stadtbahnprogramm neu entstehenden Haltestellen sind durch den Betreiber in die Bedienung zu integrieren.

Erläuterung: Die Straßenbahn ist der Hauptträger der Verkehrs nachfrage im ÖSPV. Das vorhandene Streckennetz ermöglicht eine leistungsfähige und hochwertige Erschließung der verdichteten Stadtgebiete.

F 5.2.4 Der Ausbau des Straßenbahnnetzes im Stadtbahnprogramm ist durch den Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) fortzuführen. Es wird angestrebt, die Maßnahmen auf den bislang unberücksichtigten Streckenästen als Programm-Stufe III zu komplettieren.

Erläuterung: Das Stadtbahnprogramm Halle wurde am 28.09.2011 vom Stadtrat grundsätzlich beschlossen (V/2011/09954). Damit sollen noch vorhandene betriebliche Einschränkungen wie Langsamfahrstrecken und Begegnungsverbote beseitigt, die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes erhöht, attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen und die Herstellung der Barrierefreiheit des Gesamtsystems weitergeführt werden. Die damit erreichte Verbesserung der Systemqualität soll zu einer Stabilisierung bzw. Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen, die Einsparung von Fahrzeugen und -personal ermöglichen und so die Wirtschaftlichkeit des ÖSPV in Halle (Saale) verbessern. Die Stufe III des Stadtbahnprogramms soll spätestens Ende 2018 durch einen Stadtratsbeschluss (Stufenbeschluss) auf den praktischen Umsetzungsweg gebracht werden.

F 5.2.5 Die Stadt wird in enger Kooperation mit dem Betreiber bestehende Trassenfreihaltungen im Hinblick auf ihre Notwendigkeit unter Berücksichtigung stadtentwicklungsplanerischer Ziele sowie verkehrlicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte überprüfen. Sie sind jeweils zumindest bis zum Abschluss einer solchen Überprüfung weiterhin zu gewährleisten.

Erläuterung: Die Notwendigkeit der im Flächennutzungsplan dargestellten Trassenfreihaltungen wird im Vorfeld der anstehenden Fortschreibung des Flächennutzungsplans angesichts der potenziellen Einschränkung bzw. Verhinderung anderer positiver Entwicklungen/Vorhaben im Bereich der Trassen überprüft.

F 5.2.6 Das Liniennetz der Straßenbahn ist durch den Betreiber so zu gestalten, dass in der Tagesverkehrszeit die umsteigefreie und direkte sowie zu allen Verkehrszeiten zumindest die umsteigefreie Erreichbarkeit des Stadtzentrums von mindestens 95 % der Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet aus gewährleistet ist. Das Stadtzentrum gilt als direkt erreichbar, wenn zu mindestens zwei Haltestellen auf dem Straßenzug des Altstadtrings oder innerhalb desselben eine Verbindung besteht, deren Fahrzeit diejenige auf der kürzesten verfügbaren Strecke um höchstens 5 min überschreitet.

Erläuterung: Das Stadtzentrum ist das bei Weitem wichtigste Ziel der durch die öffentlichen Verkehrsmittel in Halle (Saale) bedienten Verkehrsnachfrage und soll deshalb möglichst schnell, bequem und ohne große Umwege erreichbar bleiben. Das Kriterium ist im Fahrplan 2017 erfüllt.

F 5.2.7 Von folgenden Straßenbahnhaltestellen aus hat der Betreiber durch die Straßenbahn zur Tagesverkehrszeit eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof zu gewährleisten:

- alle im Stadtteil Silberhöhe gelegenen Haltestellen,
- alle auf der Magistrale in Neustadt gelegenen Haltestellen,
- Endstelle Kröllwitz und alle im Stadtteil Heide-Süd gelegenen Haltestellen,
- alle im Stadtviertel Ortslage Trotha gelegenen Haltestellen.

Von der Einhaltung dieses Standards kann abgesehen werden, wenn durch den Betreiber fahrplanmäßig gesichert ist, dass der Hauptbahnhof mit einmaligem Umsteigen am gleichen Bahnsteig erreicht werden kann.

Erläuterung: Der Hauptbahnhof gehört zu den wichtigsten Zielen im Stadtgebiet und bietet vielfältige Umsteigemöglichkeiten im städtischen und regionalen Verkehrsnetz. Die bevölkerungsreichen Stadtteile sollen deshalb auch weiterhin eine direkte Verbindung (im Sinne der Festsetzung F 5.2.6) oder zumindest eine attraktive Umsteigemöglichkeit zum Hauptbahnhof behalten. Die Anzahl der Direktverbindungen ist auch ein Kriterium für den Vergleich von Liniennetzalternativen.

Stadtbusnetz

F 5.2.8 Stadtgebiete ohne Straßenbahnanschluss hat der Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) durch Busse so zu erschließen, dass das Stadtzentrum (mindestens zwei Haltestellen auf dem Altstadtring oder innerhalb desselben) aus allen Stadtteilen mit höchstens

einmaligem Umsteigen direkt erreichbar ist. Ziel ist insoweit, dass möglichst mehrere Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV-Netz bestehen, sodass sich eine große Zahl attraktiver Verbindungen ergibt.

Erläuterung: Damit wird ebenfalls der Bedeutung des Stadtzentrums Rechnung getragen. Insbesondere sollen damit auch für die nur durch Busse erschlossenen Stadtgebiete komfortable Verbindungen zu diesem Ziel sichergestellt werden. Die auch im bisherigen Busnetz vorhandenen Mehrfachverknüpfungen ermöglichen den Fahrgästen unterschiedliche Optionen der Wegewahl und bieten Flexibilität im Störungsfall.

F 5.2.9 Stadtbuslinien sind durch den Betreiber so zu führen, dass sie als Zubringer zur Straßenbahn fungieren und kein konkurrierendes Beförderungsangebot darstellen. Konkurrenz wird angenommen, wenn die gleiche Relation in einem Korridor bedient wird.

Erläuterung: Unwirtschaftliche Parallelverkehre – nicht nur auf derselben Straße – sollen vermieden werden. Eine solche Aufgabenteilung ist im Netz 2017 gegeben.

F 5.2.10 Der Betreiber des Gesamtnetzes hat mit dem Liniennetz des Stadtbusverkehrs auch künftig zu allen Verkehrszeiten (ausgenommen Nachtverkehrszeit) eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Stadtteilzentrum von Heide-Nord und dem Stadtteilzentrum von Neustadt zu gewährleisten.

Erläuterung: Heide-Nord ist das einzige dicht besiedelte Wohngebiet ohne Straßenbahnanschluss und auf die soziale Infrastruktur von Neustadt angewiesen.

F 5.2.11 Dicht besiedelte Quartiere in Neustadt (Stadtviertel 571, 572 und 573), die deutlich außerhalb des 500-m-Einzugsbereichs der Straßenbahn liegen, hat der Betreiber des Gesamtnetzes zu allen Verkehrszeiten (ausgenommen Nachtverkehrszeiten) durch Buslinien an die Straßenbahn anzubinden. Die Linien sind so zu gestalten, dass sie den in Neustadt auftretenden Binnenverkehren möglichst gut gerecht werden.

Erläuterung: Die Zubringerbuslinien sind für die straßenbahnfernen Wohngebiete unverzichtbar. Neustadt als ursprünglich eigenständig entwickelter Siedlungsbereich weist Binnenverkehre auf, die bei der Gestaltung des Busliniennetzes berücksichtigt werden müssen.

5.3 Bedienung

Die Betreiber des ÖSPV erfüllen in Bezug auf die Bedienung des Stadtverkehrs Halle (Saale) mit Straßenbahnen und Bussen mindestens die folgenden Anforderungen:

Grundtakte

F 5.3.1 Die Straßenbahnenlinien haben mindestens mit folgenden Grundtakten zu fahren:

Verkehrszeit		Zeitraum	Grundtakt
Tagesverkehrszeit	TVZ	Mo-Fr 6.00-20.00 Uhr	15 min
Schwachverkehrszeit 1	SVZ 1	Mo-Fr 4.00-6.00, 20.00-23.00 Uhr, Sa 8.00-23.00, So/F 9.00-21.00 Uhr	20 min
Schwachverkehrszeit 2	SVZ 2	Mo-Fr 23.00-24.00 Uhr, Sa 0.00-1.00, 4.00-8.00, 23.00-24.00 Uhr, So/F 0.00-1.00, 4.00-9.00, 21.00-24.00 Uhr	20 oder 30 min
Nachtverkehrszeit	NVZ	Mo-Fr 0.00-4.00 Uhr Sa 1.00-4.00, So/F 1.00-4.00 Uhr	keine Vorgabe 60 min

Tabelle 5.2 Zu realisierende Grundtakte bei der Straßenbahn

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

Die „Verstärkerlinien“ auf den Hauptästen im Tagesverkehr (Linien 4, 9, 16 im Fahrplan 2017) können bereits ab 18 Uhr mit abweichendem Takt fahren. Bevor es zur nachfragebedingten Einstellung einer Linie kommt, ist ebenfalls ein abweichender Takt zulässig.

Erläuterung: Der 15-min-Takt als Mindestbedienung für die Tagesverkehrszeit wurde durch den Stadtratsbeschluss IV/2005/05337 vom 23.11.2005 festgelegt. Die Festsetzungen für die übrigen Verkehrszeiten entsprechen der geringeren Nachfrage zu den Schwach-, Wochenend- und Nachtverkehrszeiten. „Grundtakt“ heißt, dass einzelne Fahrten um wenige Minuten abweichen können.

F 5.3.2 Auf den einzelnen Stadtbuslinien ist ein Grundtakt zu realisieren, der dem Grundtakt der Straßenbahnenlinien zur jeweiligen Verkehrszeit oder, sofern diese Verknüpfung im Einzelfall von höherer Bedeutung ist, dem Takt der S-Bahn entspricht oder ein Vielfaches davon beträgt, wobei schwer merkbare Takte (40, 80 min) möglichst zu vermeiden sind.

Erläuterung: Damit soll erreicht werden, dass sich S-Bahn-, Straßenbahn- und Zubringerbuslinien an den Umsteigepunkten fahrplanmäßig gut verknüpfen lassen und die Übergangszeiten berechenbar sind.

Bedienungshäufigkeit

F 5.3.3 Im Straßenbahnnetz sind auf den einzelnen Streckenästen mindestens die in Anlage 2 dargestellten Bedienungshäufigkeiten zu gewährleisten.

Erläuterung: Die geforderten Mindestbedienungshäufigkeiten in der Tagesverkehrszeit entsprechen dem Stadtratsbeschluss IV/2005/05337 vom 23.11.2005, den 15-min-Takt mit den geringsten Auswirkungen für die Fahrgäste umzusetzen; sie lässt dem Betreiber des Stadtverkehrs ausreichend unternehmerischen Spielraum zur Gestaltung des Angebots. Auch in den Schwachverkehrszeiten soll ein nachfragegerechtes und attraktives ÖSPV-Angebot gewährleistet werden, um die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen und die Kundenbindung zu stärken.

F 5.3.4 Die Bedienung durch Stadtbusse in den Tages- und Schwachverkehrszeiten ist so zu planen, dass dem Fahrgastaufkommen entsprochen wird, die Erschließung der Stadtteile gemäß Festsetzung F 5.2.1 gesichert ist und die Linien in der Regel im Takt gemäß Festsetzung F 5.3.2 verkehren.

Abweichend davon

- ist im Stadtteil Heide-Nord eine Mindesterschließung durch gemäß Festsetzung F 5.2.1 verteilte Haltestellen zu gewährleisten, die je Richtung mit stündlich mindestens vier Fahrten in der Tagesverkehrszeit, drei Fahrten in der Schwachverkehrszeit 1 und zwei Fahrten in der Schwachverkehrszeit 2 bedient werden;
- ist im Einzelfall zu prüfen und zwischen dem Betreiber des Stadtverkehrs und der Stadt abzustimmen, ob das Fahrgastaufkommen an Abenden vor arbeitsfreien Tagen eine Erschließungs- und Bedienungsqualität entsprechend der Schwachverkehrszeit 1 erfordert; der Bedienungstakt wäre dann entsprechend anzupassen;
- sind nach einem Wechsel des Betreibers die bis dahin bedienten und niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen (siehe <https://havag.com/fahrplan/liniennetz-und-tarifzonenplan> → Tagesnetzplan → „eingeschränkt barrierefreie Haltestelle“) in der Tagesverkehrszeit mindestens zweimal, in der Schwachverkehrszeit 1 mindestens einmal stündlich, mindestens jedoch im direkt vor dem Wechsel genehmigten Umfang, zu bedienen

Der Bedienungsstandard in den Stadtteilen gemäß Fahrplan 2017 (ohne Baustellen) darf durch den Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) nicht unterschritten werden. Die Vorgabe gilt nicht für die gegenwärtigen Linien 31 und 44. Abweichungen in besonders begründeten Einzelfällen (siehe F 5.3.6) können durch den Aufgabenträger zugelassen werden.

Erläuterung: Die Orientierung am Fahrgastaufkommen und den Anforderungen einer Mindesterschließung der Stadtteile soll dem Betreiber des Stadtverkehrs als verbindlicher Rahmen dienen, um Linienführung und Bedienung planen zu können. Der abweichende Standard für Heide-Nord ist erforderlich, um für diesen dicht bebauten Stadtteil weit außerhalb des Einzugsbereichs der Straßenbahn wie bisher eine mit der Straßenbahn gleichwertige Bedienungshäufigkeit zu gewährleisten. Durch die Festlegung einer Mindestbedienung für barrierefrei ausgebauten Haltestellen soll sichergestellt werden,

dass diese mit hohem Aufwand hergestellten Haltestellen auch weiterhin für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen zur Verfügung stehen. Der 2017 erreichte Bedienungsstandard beruht auf langjährigen Erfahrungen und spiegelt den zz. vorhandenen Bedarf wider.

F 5.3.5 In den Nächten von Freitag auf Samstag und vor arbeitsfreien Tagen ist eine stündliche Bedienung aller Straßenbahnhaltestellen sowie des Stadtteils Heide-Nord (Haltestellen Kolkurmring und Blumenau) zu gewährleisten. Auf eine Bedienung kann verzichtet werden, wenn eine andere bediente Haltestelle in 800 m Entfernung (Luftlinie) erreichbar ist oder nachgewiesenermaßen kein Verkehrsbedarf besteht. Im übrigen Stadtbusnetz ist in diesen Nächten ein bedarfsgerechter Verkehr anzubieten, ohne dass dafür ein verbindlicher Standard im Nahverkehrsplan gesetzt wird.

In den übrigen Nächten sollen ausgewählte Relationen, die das Stadtzentrum mit mindestens den am stärksten besiedelten Stadtteilen verbinden, durchgehend mit mindestens 3 Fahrten zwischen 1 Uhr und 4 Uhr bedient werden.

Erläuterung: Die erkennbare Nachfrage in den benannten Zeiträumen rechtfertigt nur eine gegenüber dem Tagesverkehr stark eingeschränkte Bedienung. Der Betreiber des Stadtverkehrs hat gleichwohl ein Grundangebot im Sinne einer durchgängigen Erreichbarkeit der dichter besiedelten Stadtteile vorzuhalten.

F 5.3.6 Sind aufgrund von Neuansiedlungen oder der Aufgabe von Nutzungen, einer Verschiebung der Arbeits- oder Schulzeiten oder der Einkaufs- oder Freizeitgewohnheiten oder aus anderen Gründen erhebliche Veränderungen der Nachfrage eingetreten oder zu erwarten, ist zu prüfen, ob die bisherige ÖPNV-Bedienung noch ausreichend bzw. erforderlich ist. Eine etwaige Angebotsanpassung ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Erläuterung: Zur Gewährleistung sowohl der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als auch der Wirtschaftlichkeit der Verkehrs durchführung ist es notwendig, auf Änderungen der Nachfrage (z.B. im Zuge der Entwicklung bestehender oder neuer Wohn- und Industrie-/Gewerbe standorte) auch innerhalb des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplanes flexibel zu reagieren, wenn die physische Möglichkeit einer Bedienung besteht (Halte- und Wendestellen).

F 5.3.7 Auch bei länger andauernden Umleitungszuständen hat der Betreiber nach Möglichkeit eine reguläre Bedienung gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans sicherzustellen.

Erläuterung: Eine Abweichung von den Vorgaben des Nahverkehrsplans ist grundsätzlich auf Situationen beschränkt, bei denen die äußereren Umstände nichts anderes zulassen.

Reisezeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

F 5.3.8 Der Betreiber des Stadtverkehrs gewährleistet, dass das Stadtzentrum und der Hauptbahnhof von allen Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet aus in höchstens 30 min und von allen Stadtbus haltestellen aus in höchstens 45 min (einschließlich Umsteigezeit) erreichbar ist.

Erläuterung: Die vergleichsweise kompakte Siedlungsstruktur und die Konkurrenz situation zum MIV machen diese Qualität möglich und nötig.

F 5.3.9 Ursachen für wesentliche und wiederkehrende Fahrplanabweichungen sollen durch die Betreiber identifiziert und, soweit erforderlich und möglich, gemeinsam mit der Stadt beseitigt werden, um Beförderungsgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖSPV zu erhöhen. Ziel der Stadt und Anforderung an die Betreiber ist, dass alle fahrplanmäßigen Fahrten stattfinden und mindestens 95 % aller Fahrten, bezogen auf eine repräsentative Stichprobe, nicht vor und nicht mehr als 3 min nach der planmäßigen Abfahrtszeit verkehren.

Erläuterung: Die zügige, zuverlässige und pünktliche Bedienung ist ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖSPV und wichtig für die Kalkulierbarkeit von Anschlägen und Terminen. Sie hat darüber hinaus maßgeblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung (vgl. auch F 5.6.3).

Besetzung der Fahrzeuge

F 5.3.10 Es ist sicherzustellen, dass

- in der Regel an keiner Haltestelle Fahrgäste zurückbleiben müssen,
- die Auslastung der Fahrzeuge (bezogen auf Sitz- und Stehplätze) im Mittelwert der Spitzenstunden in Lastrichtung im am stärksten belasteten Streckenabschnitt 75 % nicht übersteigt und
- in der Schwachverkehrszeit montags bis freitags in der Regel jedem Fahrgäst ein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Erläuterung: Die Festsetzung ist an die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen angelehnt. Dabei wird die einer mittleren Qualitätsstufe entsprechende Stehflächenverfügbarkeit von 0,25 m² pro stehenden Fahrgäst zugrunde gelegt.

Alternative Bedienformen

F 5.3.11 Zur Erschließung von gering besiedelten Stadtteilen und als Ersatz für schwach nachgefragte Linienfahrten kommt außerhalb der Spitzenstunden (Mo-Fr 7-16 Uhr) der Einsatz alternativer Bedienformen in Betracht. Linien, die verstärkt in bereits ausreichend erschlossenen Räumen verkehren, dürfen rund um die Uhr alternativ betrieben werden. Als Produkt kommt vorrangig der in Halle (Saale) bereits eingeführte Rufbus in Frage (Linien- und Haltestellenbedienung, Anmeldung per Anruf oder App-Funktion mindestens 30 min vor Abfahrt, MDV-Tarif).

Erläuterung: Alternative Bedienungsformen weisen neben Wirtschaftlichkeits- und teilweise Bequemlichkeitsvorteilen auch Nachteile auf (Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen schwierig bzw. unmöglich, Fahrtwunschanmeldung als Hemmschwelle). Der Ersatz von Linienleistungen soll daher nicht in der Hauptverkehrszeit erfolgen. Andere alternative Bedienungsformen als der Rufbus sind nicht ausgeschlossen, jedoch muss die Übersichtlichkeit des Gesamtangebots gewahrt bleiben. Die als Rufbus bezeichnete Bedienform in Halle (Saale) entspricht der VDV-Definition eines „Taxibusses“.

F 5.3.12 Bei der Einrichtung alternativer Bedienformen ist das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe einzubinden, soweit dies wirtschaftlich darstellbar und die Verfügbarkeit der erforderlichen Fahrzeuge sichergestellt ist.

Erläuterung: Das im Taxi- und Mietwagengewerbe vorhandene Knowhow kann auch für alternative Bedienungen im ÖSPV nutzbringend eingesetzt werden.

F 5.3.13 In den Nachtbussen und generell im Rufbusverkehr ist das „Aussteigen auf Zuruf“ an geeigneten Stellen abseits der Haltestellen weiterhin anzubieten und publik zu machen, um Fahrgästen kürzere Wege zu ihren Zielen zu ermöglichen.

Erläuterung: Die mit diesem Service erreichbare Verkürzung der Wege trägt auch zur Verringerung von Angstgefühlen in der Dunkelheit bei.

5.4 Vernetzung

Durch den Betreiber sind Verknüpfungen und Anschlüsse des Stadtverkehrsnetzes nach Maßgabe der folgenden Festsetzungen optimal zu planen und im Betrieb mit den sonstigen Instrumenten der Anschluss sicherung (z. B. Betriebsleitsystem) gesamthaft zu gewährleisten.

Vernetzung im Stadtverkehr

F 5.4.1 Zur Ermöglichung vielfältiger Fahrtbeziehungen innerhalb der Stadt Halle (Saale) sind die Linien des Stadtverkehrs an geeigneten Punkten miteinander zu verknüpfen. An diesen Verknüpfungspunkten sind kurze, direkte, sichere, barrierefreie und gut erkennbare Umsteigewege zwischen den einzelnen Linien zu gewährleisten. Bei notwendigen Querungen von Kfz-Fahrbahnen innerhalb eines Verknüpfungspunktes werden durch die Stadt zur Erhöhung der Sicherheit nach Prüfung des Einzelfalls Querungshilfen eingerichtet (z.B. LZA, FGÜ).

Erläuterung: Umsteigen wird von vielen Fahrgästen als unangenehm empfunden und kann wahlfreie Nutzer davon abhalten, auf bestimmten Wegen überhaupt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Ziel der Festsetzung ist deshalb, Umsteigevorgänge so weit wie möglich zu erleichtern.

F 5.4.2 Als Verknüpfungspunkte sind vorrangig die in Tabelle 5.3 benannten Haltestellen zu nutzen. Bei Veränderungen in der Führung von Buslinien sind entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Darüber hinaus ist regelmäßig zu überprüfen, inwieweit eine Ausweitung von Umsteige- und Verknüpfungspunkten mit Herstellung richtungsbezogener Anschlüsse sinnvoll und möglich ist.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung von ...				Anschlussgewährung in SVZ 1, SVZ 2 und NVZ
	Straßenbahn	Stadtbus	SPNV	Regionalverkehr	
Am Steintor	x			x	Strab - Stadtbus
Ammendorf*	x	x	x	x	Strab - Stadtbus
Beesen	x	x			Strab - Stadtbus
Betriebshof Freiimfelder Str.	x	x			-
Betriebshof Rosengarten	x	x			-
Büschenfeld	x	x		x	Strab - Stadtbus
Damaschkestraße	x	x			Strab - Strab/Stadtbus
Franckeplatz	x			x	-
Frohe Zukunft	x	x		x	Strab - Stadtbus
Gimritzer Damm	x	x			Strab - Stadtbus
Göttinger Bogen	x	x		x	-
Halle (Saale) Hbf./ZOB	x	x	x	x	-
Heide	x	x			-
Kröllwitz	x	x			Strab - Stadtbus
Kurt-Wüsteneck-Straße**	x	x			Strab - Stadtbus
Marktplatz	x				Sammelanschluss
Rannischer Platz	x	x			-
Reileck	x				-
Rennbahnkreuz	x	x			Strab - Stadtbus
Riebeckplatz	x				-
Robert-Koch-Straße	x	x			-
S-Bhf. Dessauer Brücke	x		x		-
S-Bhf. Halle Messe		x	x		-
S-Bhf. Neustadt	x	x	x	x	-
S-Bhf. Nietleben		x	x	x	-
S-Bhf. Rosengarten	x		x		-
S-Bhf. Silberhöhe	x	x	x		-
S-Bhf. Steintorbrücke	x	x	x		-
S-Bhf. Südstadt	x		x		-
S-Bhf. Trotha		x	x		-
S-Bhf. Wohnstadt Nord		x	x		-
S-Bhf. Zoo	x		x		-
S-Bhf. Zscherbener Str.		x	x	x	-
Schwimmhalle	x	x		x	Strab - Stadtbus
Trotha	x	x		x	Strab - Stadtbus
Südstadt/Veszpremer Straße	x	x			Strab - Stadtbus
Vogelweide	x	x			-
Wörmlitz	x	x			Strab - Stadtbus
Zentrum Neustadt	x	x			-

* nach Ausbau im Stadtbahnprogramm; ** bis Ausbau Ammendorf im Stadtbahnprogramm

Tabelle 5.3 Verknüpfungspunkte Stadtverkehr, Regionalverkehr und SPNV

Erläuterung: Die Liste der Verknüpfungspunkte stellt sowohl die 2017 realisierte Praxis als auch die erkennbaren Veränderungen im Zuge von Ausbaumaßnahmen im Straßenbahnnetz dar.

F 5.4.3 An Verknüpfungspunkten mit dem SPNV sind neben der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit (vgl. F 5.6.8 ff.) die in Tabelle 5.4 aufgeführten Maßnahmen kurzfristig in Abstimmung zwischen Stadt und NASA zu realisieren:

SPNV-Haltepunkt	Maßnahmen
Silberhöhe	<ul style="list-style-type: none"> - Wegweisung zwischen S-Bahn und Straßenbahn - Beseitigung und Vorbeugung von Vandalismusschäden
Südstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Wegweisung zwischen S-Bahn und Straßenbahn

Tabelle 5.4 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten mit dem SPNV

Erläuterung: Die Maßnahmen sind zur Verbesserung der Umsteigebedingungen erforderlich. Die Durchführung von Investitionen sollte mit einer Überprüfung und ggf. Anpassung der fahrplanseitigen Verknüpfung einhergehen.

F 5.4.4 Sofern Grundschüler für ihren Schulweg öffentliche Verkehrsmittel nutzen, sollen die Haltestellenbereiche so gestaltet werden, dass ein sicheres Erreichen des Gehwegs möglich ist bzw. bei notwendigen Umstiegen ein sicheres Überqueren von Straßen durch Schutzeinrichtungen (z.B. LZA) erfolgen kann. Auf durch die Stadt festgelegten Schulwegen zu und von Grundschulen hat der Betreiber des Stadtverkehrs den Fahrplan so zu gestalten, dass die Umsteigezeiten in der Regel 5 min nicht überschreiten. Wege zwischen Wohnung und Haltestelle sowie Haltestelle und Schule sowie ggf. erforderliche Umsteigewege sind in die Schulwegplanung einzubeziehen. Vor der Entscheidung über neue Schulstandorte soll der Aufgabenträger gehört werden.

Erläuterung: Grundschüler sind altersbedingt zumeist noch nicht in der Lage, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen. Für sie gelten daher erhöhte Sicherheitsanforderungen. Schulen in freier Trägerschaft können schulbezirksübergreifend besucht werden, wodurch die Umsteigezeiten nicht auf jeder Relation derart zu minimieren sind.

F 5.4.5 Auf Umsteigeverbindungen mit dem Stadtzentrum sind zu allen Verkehrszeiten fahrplanmäßige Übergangszeiten von in der Regel 5 min vorzusehen. Sofern Buslinien mehrere Verknüpfungspunkte bedienen und dieser Standard deshalb nicht durchgängig einzuhalten ist, ist die Summe der Zeitverluste für die Fahrgäste zu minimieren; jedoch darf eine fahrplanmäßige Umsteigezeit von 10 min nicht überschritten werden. Die entsprechende Fahrplangestaltung orientiert sich dabei an der Straßenbahn oder, sofern diese Verknüpfung im Einzelfall von höherer Bedeutung ist, an der S-Bahn.

Erläuterung: Kurze Umsteigezeiten und sichere Anschlüsse sind von entscheidender Bedeutung für Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV. Wegen der Fahrplanzwänge in einem vielfach verknüpften System konzentriert sich die Festsetzung auf die radialen Verbindungen zur bzw. aus der Innenstadt, da dort die höchste Nachfrage auftritt.

F 5.4.6 In SVZ 1, SVZ 2 und NVZ ist auf Verbindungen mit dem Stadtzentrum eine hohe Anschluss sicherheit zu gewährleisten (bezogen auf eine aussagefähige Stichprobe mindestens 98 % der fahrplanmäßigen Anschlüsse tatsächlich realisiert). Bei allen anderen Verbindungen ist sie abhängig von den betriebstechnologischen Gegebenheiten anzustreben.

Erläuterung: Auf Linien bzw. in Zeiten mit geringer Bedienungshäufigkeit können akzeptable Reisezeiten nur durch eine optimale Anschlussgestaltung erreicht werden. Die Festsetzung soll gewährleisten, dass Wartezeiten, die von den Fahrgästen als Verlustzeiten stark negativ bewertet werden, auf den wichtigen radialen Verbindungen 15 min auf keinen Fall überschreiten.

Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehr

Siehe hierzu die Ausführungen in Kap. 6.3.

Intermodale Vernetzung

F 5.4.7 Der Betreiber hat die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in Straßenbahnen und Stadtbussen zu einem angemessenen Tarif unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und des Vorrangs von Rollstühlen und Kinderwagen weiterhin zu gewährleisten. Es ist

anzustreben, in Neufahrzeugen bessere und erweiterte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (und Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren etc.) vorzuhalten.

Erläuterung: Das Angebot ist ein Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und zur Realisierung zeitgünstiger Reiseketten. Mit Satz 2 der Festsetzung wird eine Forderung der am 30.10.2013 durch den Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzeption abgebildet (V/2012/11160).

F 5.4.8 Die bestehenden Bike+Ride-Anlagen (vgl. Tabelle 3.8) sollen weiterbetrieben werden. Insbesondere an ÖPNV-Zugangsstellen, wo im Umkreis von 1-5 km wesentliche durch den ÖPNV schlecht erschlossene Quell- und Zielpotenziale liegen, wo vorhandene Abstellanlagen überlastet sind (z.B. am Hauptbahnhof) oder wo viele Fahrräder ungeordnet abgestellt werden, sind bedarfsgerecht (zusätzliche) Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Auch neue Straßenbahn(zwischen-)end-stellen sind mit Bike+Ride-Anlagen auszustatten.

Die Fahrradabstellanlagen sind gemäß der „Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in der Stadt Halle (Saale)“ (siehe www.radverkehr.halle.de) anspruchsgerecht in einheitlichem Standard auszuführen. Wichtig sind Standsicherheit, Anschließbarkeit eines Laufrads und des Rahmens, ausreichende Beleuchtung sowie kurze (maximal 50 m) und übersichtliche Wege zu den Bahn- bzw. Bussteigen. Überdachung und Diebstahlschutz (Boxen) sind anzustreben, insbesondere an SPNV-Zugangsstellen wie dem Hauptbahnhof in Form eines Fahrradparkhauses. Die Wege zur Abstellanlage müssen für den Radverkehr geeignet sein.

Bike+Ride ist in die Informations- und Marketingaktivitäten der Betreiber des ÖSPV zu integrieren.

Erläuterung: Durch das Fahrrad als Zu- und Abbringer des ÖPNV können individuelle Reiseketten optimiert, Reisezeiten verkürzt und die Einzugsbereiche der Haltestellen erweitert werden. Die Anwendung hoher Standards bei den Abstellanlagen verbessert die Akzeptanz bei den Nutzern. Mit relativ geringem Aufwand können damit neue Kundenpotenziale für den ÖPNV erschlossen werden. Zur besseren Ausschöpfung dieser Potenziale muss das Fahrrad in die Vermarktung des ÖPNV integriert werden. Mit dieser Festsetzung wird eine Forderung der Radverkehrskonzeption (V/2012/11160) abgebildet.

F 5.4.9 Die bestehenden Park+Ride-Anlagen (vgl. Tabelle 3.8) sind weiterhin zu betreiben, soweit die erreichbare Auslastung dies rechtfertigt. Die Nutzung der P+R-Anlagen ist durch Information und Marketing zu verbessern.

Erläuterung: Mit dem Pkw als Zu- und Abbringer des ÖPNV können Reisezeitverkürzungen erreicht und die Einzugsbereiche der Haltestellen erweitert werden. Allerdings können P+R-Anlagen im Hälleschen Stadtgebiet die Straßen nur geringfügig entlasten und zur Auslastung der Straßenbahnen nicht viel beitragen, dem Zubringer-Busverkehr sogar schaden. Der Aufwand und die Inanspruchnahme von gut erschlossenen Flächen, die auch andere Nutzungen anziehen, sind bei möglichen Neuerrichtungen abzuwägen.

F 5.4.10 Durch Kooperation des Betreibers des Stadtverkehrs mit Bike- und Car-Sharing-Unternehmen soll ÖPNV-Kunden ein einfacher und kostengünstiger Zugang zu Bike- und Car-Sharing-Angeboten gewährt werden. Die diesbezüglich bestehenden Angebote sind soweit möglich in die Informations- und Marketingaktivitäten des Betreibers zu integrieren.

Erläuterung: Gute Bike- und Car-Sharing-Angebote (gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen) erleichtern den Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug, führen dadurch auch dem ÖPNV neue Kunden zu und entlasten die Straßen.

F 5.4.11 Der bestehende Taxi-Rufservice durch das Fahrpersonal in Straßenbahnen und Bussen ist durch die Betreiber des ÖSPV weiterhin zu gewährleisten.

In Zusammenarbeit mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe ist zu prüfen, ob in fußläufiger Entfernung zu aufkommensstarken Haltestellen der Bedarf weiterer Taxistandplätze existiert. Sollte zu einem sich in der Nähe einer Haltestelle befindlichen Taxistand keine unmittelbare Sichtbeziehung bestehen, soll an der betreffenden Haltestelle eine entsprechende Wegweisung erfolgen (z.B. mittels Haltestellenplan).

Erläuterung: Das Taxi bietet für viele individuelle Reiseketten, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, ein attraktives Zusatzangebot, um in Kombination mit dem ÖPNV schnell und bequem ans Ziel zu kommen.

5.5 Barrierefreiheit

Die 2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022. Dies bedarf zwingend einer ganzheitlichen Betrachtung von

- Haltestelleninfrastruktur inkl. Zuwegung
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Betrieb und Unterhaltung der Anlagen sowie
- Information und Kommunikation

und impliziert eine Abstimmung der einzelnen Teilespekte untereinander genauso wie eine Anpassung auf die örtlichen Gegebenheiten.

Dank diverser Fachausführungen zum Thema mit bundes- bzw. landesweiter Relevanz (z.B. ÖPNV-Plan LSA 2020-2030) sind inzwischen auch die wesentlichen Interpretationsschwierigkeiten hinsichtlich der Gesetzesformulierungen ausgeräumt und sie können in konkrete, individuelle Handlungserfordernisse für die verschiedenen ÖPNV-Systeme überführt werden. Zudem reicht das Land in Kürze spezifische Fördermittel für den barrierefreien Haltestellenumbau und auch dessen konzeptionelle Vorbereitung aus. Die bisherigen Bemühungen der Stadt im Rahmen des Stadtbahnprogramms und unter Verwendung von Regionalisierungsmitteln (vgl. Kap. 3.3.1) können mithin intensiviert werden.

Methodisches Vorgehen

Im Nahverkehrsplan sind detaillierte Aussagen zu mindestens nachfolgenden Punkten zu treffen:

- Bestandsaufnahme zum erreichten Stand der Barrierefreiheit
- Festsetzung der Standards (Zielvorgaben) zur barrierefreien Gestaltung des ÖSPV
- Prioritätenbildung für die Umsetzung
- Begründung von Ausnahmen
- umzusetzende Maßnahmen inkl. Kostenkalkulation

Die fachliche Konkretisierung und Definition der örtlichen Standards zur Barrierefreiheit obliegt der Stadt in enger Zusammenarbeit mit den Betreibern des ÖSPV und den Behindertenbeauftragten,

-beiräten bzw. -verbänden sowie den Fahrgastgremien.

Spezifische Ausführungen zur Vorgehensweise erfolgen in den nachfolgenden Kapiteln.

Regelwerke und technische Normen

Vorgaben liefern in erster Linie die Standard-Regelwerke für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen bezogen auf die Barrierefreiheit im ÖPNV, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV):

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ), 2013

Weitere Vorgaben und Empfehlungen enthalten:

- Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2012
- Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. MDV, Februar 2017
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG. Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, September 2014
- ÖPNV-Plan 2020-2030 – Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – Entwurfsfassung vom 20.10.2017/27.11.2017 im Anhörungsverfahren, Kap. 6.2.3 Barrierefreie Nutzung des ÖPNV

Grundlegende gesetzliche Normen zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit sind u. a. in folgenden Schriften festgehalten:

- E-DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; Normausschuss Bau, Dezember 2014
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; Normausschuss Bau, 2009
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum; Normausschuss Medizin, 2011
- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude; Normausschuss Bau
- BOKraft und BOStrab sowie § 30d Straßenverkehrs zulassungsordnung – Kraftomnibusse i. V. mit RL 2001/85/EG (sog. „Busrichtlinie“) Anhang VII: „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ für Klasse I Busse

Als spezielle Richtlinien in Halle (Saale) sind anzuwenden:

- Gestaltungshandbuch Stadtbahnprogramm Halle, Teil 1 - Regeldetailkatalog und Teil 2 - Regeldetailzeichnungen
- HAVAG-Standards zur Barrierefreiheit. Projektgruppe HAVAG, Juli 2015

Eine bewährte Herangehensweise an Barrierefreiheit beschreibt das Zwei-Sinne-Prinzip, welches besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen. Jegliche Informationen sind demzufolge visuell und akustisch oder taktil vorzuhalten, um Menschen mit Sinnes einschränkungen die Kompensation eines fehlenden Sinns zu ermöglichen.

Ausnahmebestimmungen

Gemäß ÖPNV-Plan LSA 2020-2030 (Entwurf) wird durch das PBefG nach Einschätzung der BAG ÖPNV und des Landes lediglich die Verpflichtung ausgesprochen, im Rahmen der Nahverkehrsplanung und bei den nachfolgenden Umsetzungsmaßnahmen das Ziel zu verfolgen, bis 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies bedeutet nicht, dass die Aufgabenträger die bestehenden Barrieren bis zu diesem Zeitpunkt auch vollständig beseitigt haben müssen. Das Land selbst will bis zum genannten Zeitpunkt „zumindest die Voraussetzungen dafür planerisch darstellen.“ Es wird weiter festgestellt, dass „die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit [...] den Aufgabenträgern [obliegt ...]. Die Umsetzung der [...] Maßnahmenprogramme [...] steht unter dem Vorbehalt des seitens aller Beteiligten Möglichen und vernünftigerweise (finanziell, personell, organisatorisch) Leistbaren.“

Die Stadt Halle (Saale) und die tätigen Verkehrsunternehmen werden sich für eine bestmögliche Einhaltung der im PBefG festgesetzten Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV einsetzen. Grundsätzlich ist jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt erkennbar, dass,

wie in allen anderen Städten, eine, inhaltlich und räumlich, vollständig barrierefreie Gestaltung des ÖPNV bis 2022 aufgrund fehlender Kapazitäten zur Planung, Ausführung und Finanzierung nicht realisierbar ist. Das PBefG erlaubt Ausnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis 01.01.2022, wenn sie im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden. Der Aufgabenträger kann in seine Abwägungen hierzu sowohl die eigenen finanziellen Möglichkeiten als auch die bestehenden sachlichen Notwendigkeiten einbeziehen.

Im Einzelnen erforderliche Ausnahmen, die zu einer Fristverlängerung oder einer permanenten Ausnahmeregelung führen, werden in den nachfolgenden Kapiteln benannt und begründet.

Fördermöglichkeiten

Das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt, nach Maßgabe hierzu zu erlassender Richtlinien Zuwendungen für den barrierefreien Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an ÖSPV-Haltestellen zu gewähren.

Gegenstand der Förderung ist:

- Barrierefreier Bau und Ausbau von ÖSPV-Haltestellen
- Statische Fahrgästinformation an ÖSPV-Haltestellen
- Erfassung des IST-Zustandes der Barrierefreiheit an ÖSPV-Haltestellen

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des ÖSPV nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA. Die für die Gewährung einer Zuwendung zu erfüllenden Voraussetzungen regeln sich nach den Richtlinien und sind in Verantwortung des Aufgabenträgers umzusetzen bzw. sicherzustellen.

5.6 Infrastruktur

Die Festsetzungen dieses Kapitels beinhalten Anforderungen an den ÖSPV, die die Stadt Halle (Saale) als zukunftsgerichtete Zielsetzungen im Hinblick auf den Erhalt und den Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur versteht. Soweit dies nicht ausdrücklich abweichend formuliert ist, erwachsen aus diesen Festsetzungen keine Anforderungen an nicht kommunale Betreiber des ÖSPV.

5.6.1 Fahrwege

F 5.6.1 Bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum allgemein und speziell an den Fahrwegen sowie an der sonstigen Infrastruktur des ÖSPV sind die Ziele der Erhöhung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, der Reduzierung der Verlustzeiten (z.B. an Lichtsignalanlagen, durch Langsamfahrstellen) und des Abbaus von Behinderungen durch den Individualverkehr besonders zu berücksichtigen.

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

F 5.6.2 Vorrangig sind nach Maßgabe der Finanzierbarkeit schrittweise die Einzelmaßnahmen des Stadtbahnprogramms Halle umzusetzen, das die Grundlage für die Aufwertung der Straßenbahninfrastruktur im vorhandenen Netz bis zum Jahr 2025 bildet.

Erläuterung: Mit dem Stadtbahnprogramm werden die Infrastruktur der Straßenbahn nachhaltig verbessert und einzelne Linien schrittweise zur Stadtbahn ausgebaut. Das sichert einen komfortablen, zuverlässigen, schnellen und damit zukunftsfähigen Personennahverkehr in der Stadt Halle (Saale).

F 5.6.3 Die Maßnahmen zur Beschleunigung der Straßenbahn im Netz von Halle (Saale) im Rahmen des Stadtbahnprogramms sind nach den folgenden Stufen weiterzuführen bzw. beizubehalten:

- Beschleunigungsstufe ALPHA: aktive Phasenbeeinflussung der LZA durch ÖSPV-Fahrzeuge
- Beschleunigungsstufe BETA: Grünbandkoordinierung ÖSPV
- Beschleunigungsstufe GAMMA: Phasenoptimierung bei LZA.

Dazu ist ein mit allen Beteiligten abgestimmtes, maßnahmenkonkretes ÖSPV-Beschleunigungsprogramm zu erstellen.

Erläuterung: Ziel ist, durch hohe Bevorrechtigung des ÖSPV gegenüber dem Individualverkehr schnellere Durchlaufzeiten und damit Fahrt- und Reisezeitverkürzungen zu realisieren. Reisezeiten sind ein entscheidendes Kriterium zur Wahl des Verkehrsmittels. Die Schaffung von Zeitvorteilen für den ÖSPV ist damit Voraussetzung für die Gewinnung neuer Fahrgäste und folglich eine wesentliche Aufgabe zur Umsetzung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Stadt. Kürzere Fahrzeiten führen darüber hinaus auch zu Einsparungen von Fahrzeugen und Personal.

F 5.6.4 Zur Erhöhung der Sicherheit an Straßenbahnhaltestellen im Straßenraum ohne Abgrenzung vom Individualverkehr ist dieser durch Fahrbahnmarkierungen oder ausreichend große Hinweisschilder auf die Haltestellen hinzuweisen. Wenn möglich, sollten derartige Haltestellen signalgeregt sein, um Konfliktsituationen zwischen Fahrgästen des ÖSPV und Fahrzeugen des Individualverkehrs zu vermeiden.

Erläuterung: Für Fahrgäste ist es oft schwierig, die Fahrbahn ungesichert zu überqueren. Vor allem bei langen Fahrzeugfolgezeiten und schlechten Witterungsbedingungen werden an Haltestellen die Fahrgastwechsel oft erst spät durch die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer erkannt

5.6.2 Haltestellen

F 5.6.5 Straßenbahn- und Bushaltestellen sollen auf direkten Wegen erreichbar und barrierefrei zugänglich und nutzbar sein (siehe F 5.6.8). Ihre Gestaltung bezüglich

- Dimensionierung der Bahnsteige bzw. Warteflächen
- Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren
- Ausführung von Rampen und
- Zuwegung

hat nach dem Gestaltungshandbuch Stadtbahnprogramm Halle und nach den einschlägigen Regelwerken bzw. dem neuesten Stand der Technik zu erfolgen.

Erläuterung: Das Gestaltungshandbuch Stadtbahnprogramm Halle (Stadtratsbeschluss VI/2016/02146 vom 29.03.17) bildet die entsprechenden DIN-Vorschriften ab und berücksichtigt gleichzeitig die örtlichen Besonderheiten.

F 5.6.6 Durch die Betreiber des ÖSPV und die Stadt/Marketinggesellschaft ist je nach Zuständigkeit sicherzustellen, dass jede Haltestelle in Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Funktion im Liniennetz mindestens die in Tabelle 5.5 aufgeführte Ausstattung aufweist.

Haltestellenkategorie	Ausstattungsmerkmale
1. Mindestausstattung für alle Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellenkennzeichnung (Haltestellenschild mit Haltestellenname, Liniennummer(n), grafischen Produktsignets, Fahrtziel(en), Logo der Verkehrsunternehmen, Logo des Verkehrsverbunds, Kennzeichnung von anrufpflichtigen Linien) - Fahrgästinformation (Aushangfahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformationen) - ausreichende Beleuchtung - Sitzgelegenheiten (prioritär in Richtung Stadtzentrum) - auch für Rollstuhlnutzung ausreichend dimensionierter Fahrgastunterstand* - Abfallbehälter

Haltestellenkategorie	Ausstattungsmerkmale
2. Zusätzliche Ausstattung an Bahn- und Bussteigen mit mindestens 250 Einstiegen pro mittlerem Werktag in der Schulzeit, richtungsbezogen	<ul style="list-style-type: none"> - auch für Rollstuhlnutzung ausreichend dimensionierter Fahrgastunterstand - Stadtplanauszug in Kombination mit Fahrgastunterstand
3. Zusätzliche Ausstattung an Bahn- und Bussteigen mit mindestens 1.000 Einstiegen pro mittlerem Werktag in der Schulzeit, richtungsbezogen, und wichtigen Umsteigehaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrscheinautomat - elektronischer Informationsanzeiger (OFI) mit Lautsprecher, der Durchsagen von der Leitstelle aus ermöglicht - Haltestellenumgebungsplan

* nur bei Neu-/Umbau der gesamten Haltestelle und vorbehaltlich Flächenverfügbarkeit

Tabelle 5.5 Standards für die Haltestellenausstattung

Beim Neubau von Haltestellen sind diese Anforderungen umzusetzen; bestehende Haltestellen sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten daran anzupassen.

Bei einem Wechsel des Verkehrsunternehmens ist die Übernahme der bestehenden Haltestellenausstattung, soweit sie in der Verantwortung des abgebenden Verkehrsunternehmens liegt, anzustreben, wobei die Konditionen zwischen Alt- und Neuunternehmen auszuhandeln sind.

Durch die Verkehrsunternehmen sind in Zusammenarbeit mit dem Stadtmarketing nach Möglichkeit weiterführende Informationen an aufkommensstarken bzw. touristisch bedeutsamen Haltestellen bereitzustellen; das betrifft u. a. Angaben zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele.

Erläuterung: Die Festsetzung soll eine gute Nutzbarkeit der Haltestellen für unterschiedliche Fahrgastgruppen sicherstellen, ohne überhöhte Anforderungen an weniger stark genutzte Haltestellen mit begrenztem Platzangebot zu stellen. Sie gilt für alle Haltestellen unabhängig von der jeweiligen Zuständigkeit. Mit dieser Festsetzung werden der Stadtratsbeschlüsse V/2014/12465 vom 29.05.2014 und VI/2016/02146 vom 29.03.2017 abgebildet.

F 5.6.7 Im Hinblick auf die Sauberkeit ist zu gewährleisten, dass in jedem Verantwortungsbereich (ÖSPV-Betreiber und Stadt/Marketinggesellschaft) bei mindestens 90 % der Haltestellen (bezogen auf eine aussagefähige Stichprobe) keine Beanstandung festgestellt wird. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder drei kleine Mängel festgestellt werden.

Als kleine Mängel im Sinne einer Beanstandung zählen:

- offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen
- erkennbar keine 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
- fehlende Aktualität und Vollständigkeit der Informationseinrichtungen
- herumliegender Abfall auf den Fahrgastwarteflächen
- Geruchsbelästigungen
- Zerstörungen an den Haltestelleneinrichtungen
- nicht funktionierende Beleuchtung und Fahrscheinautomaten
- undichte Dächer der Unterstände
- negativer Gesamteindruck der Haltestelle

Erläuterung: Mangelnde Sauberkeit ist für viele wahlfreie Kunden ein Grund, nicht auf den ÖPNV umzusteigen bzw. sich vom ÖPNV abzuwenden. Der Zielwert von 90 % berücksichtigt, dass zwischen Feststellung eines Mangels und seiner Behebung ein Reaktionszeitraum gewährt werden muss. Da die Haltestellen in unterschiedlicher Zuständigkeit liegen, bezieht sich die Festlegung auf die einzelnen Verantwortungsbereiche.

Umsetzung Barrierefreiheit

Die Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖSPV stellt zum einen spezifische Anforderungen im Bereich der Ausgestaltung der öffentlichen Infrastruktur, die insbesondere die Stadt in Abstimmung mit dem kommunalen Betreiber des ÖSPV verantwortet. Weiterhin sind insoweit die Betreiber des ÖSPV selbstständig verantwortlich, was die Anforderungen an die Barrierefreiheit für den Bereich der Fahrzeugausstattung angeht (vgl. Kap. 5.7).

F 5.6.8 Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit der Haltestellen hat nach den anerkannten Regeln der Technik (insbesondere den einschlägigen Regelwerken) und den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen. Ebenso ist in diesem Rahmen das Gestaltungshandbuch Stadtbahnprogramm Halle anzuwenden. Mindestforderungen hierbei sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zur Haltestelle aus dem örtlichen Wegenetz (Einrichtung abgesenkter Borde, regelwerkskonformer Rampen etc.)
- Realisierung der erforderlichen Höhe der Bahn- und Bussteige (mindestens 16 cm) mit dem Ziel der Minimierung der verbleibenden Reststufenhöhe und Spaltbreite im Zusammenspiel von Bahnsteig und Fahrzeug; bei Bussteigen dazu Ausstattung mit Sonderbordsteinen, die ein verschleißarmes und komfortables Auflaufen der Busreifen ermöglichen und somit die verbleibenden Spaltmaße verringern
- Realisierung der vorgeschriebenen Mindestbreiten (in Abhängigkeit von der verfügbaren Straßenraumbreite); Sicherstellung einer Durchgangsbreite von mindestens 1,50 m zwischen Bordstein und Einbauten
- rutschhemmende Oberflächenbelege für die Warteflächen
- taktile Oberflächengestaltung durch Bodenindikatoren (u.a. bodenindikatorenbasiertes, kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld auf Höhe der Einstiegszone des Fahrzeugs, Blindenleitstreifen etc.)
- optisch kontrastierende Gestaltung der Warteflächen und der Einbauten bzw. Ausrüstungen
- Absicherung bei Insellage in der Fahrbahn (Geländer, regelwerkskonforme Querungshilfen mind. an einer Seite der Haltestelle)
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformationen
- Aushänge (Fahrplan, Liniennetz etc.) in auch für ältere Menschen lesbare Schrift und durch Kinder und Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer erreichbarer Höhe (mittlere Sichthöhe etwa 1,3 m, keine Blockade des Zugangs durch Sitzgelegenheiten)
- akustische Informations- und Signalgeber

Erläuterung: Die Standards ergeben sich aus den Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseingeschränkten. Die Aufzählung gibt nachrichtlich den aktuellen Stand wieder. Barrierefreies Bauen ist ein stetig fortlaufender Prozess. Künftige Änderungen der Regelwerke bzw. Weiterentwicklungen der Technik sind zu beachten.

F 5.6.9 Die Stadt Halle (Saale) beauftragt kurzfristig die Erarbeitung eines Haltestellenkatasters. Das Kataster ist erforderlich, um den erreichten Stand bei der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit der Haltestellen zu erfassen und zu dokumentieren und daraus den Bedarf an Investitionen zu ermitteln.

Bei der Aufstellung des Katasters sind alle für die Bewertung der Barrierefreiheit relevanten Aspekte zu erfassen. Das betrifft die bauliche Gestaltung der Haltestelle, die Haltestellenausstattung und die Zuwegung zur Haltestelle. Hierfür von der NASA vorgegebene Standards sind

zu beachten. Außerdem sind die Haltestellenfrequentierung und die sich im Umfeld befindlichen Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Personen zu ermitteln.

Erläuterung: Da bisher noch keine detaillierte Übersicht zum Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen (einschließlich der Zuwegung) und der Haltestellenausstattung (insbesondere Informationseinrichtungen) vorhanden ist, kommt der Bestandsaufnahme eine besondere Bedeutung zu. Erst mit dem Vorliegen eines kompletten Haltestellenkatasters kann eine Aussage getroffen werden, welche konkreten Maßnahmen an den einzelnen Haltestellen umgesetzt werden müssen. Daraus leitet sich ab, welcher zeitliche und finanzielle Aufwand insgesamt erforderlich ist. Gleichzeitig bildet es die Grundlage für die Festlegung einer Prioritätenliste und die Definierung von Ausnahmen.

F 5.6.10 Nach Fertigstellung des Haltestellenkatasters und mithin dem Vorliegen von Informationen, an welchen Haltestellen welche Maßnahmen umzusetzen sind, ist eine Prioritätenliste für den Ausbau der noch nicht vollständig barrierefreien Haltestellen aufzustellen. Die Priorisierung ist in den in Tabelle 5.6 dargestellten Stufen vorzunehmen.

Priorität	Merkmal
Priorität 1	<ul style="list-style-type: none"> - sehr stark frequentierte Bahn- und Bussteige (> ca. 1.000 Ein- und Aussteiger in Summe pro mittlerer Werktag in der Schulzeit, richtungsbezogen) - Verknüpfungspunkte gemäß F 5.4.2 - Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung (z. B. Schulen, Hochschulen, Krankenhäuser, Stadt-/Kreisverwaltung), Pflege- und Wohnheimen, Kindertageseinrichtungen, sonstigen Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen sowie Haltestellen für Sonderverkehre für behinderte Menschen (sofern mit Niederflurbussen erbracht)
Priorität 2	<ul style="list-style-type: none"> - stark frequentierte Bahn- und Bussteige (> ca. 500 Ein- und Aussteiger in Summe pro mittlerer Werktag in der Schulzeit, richtungsbezogen) - Haltestellen in Ortsteilen, die bislang über keine barrierefreie Haltestelle verfügen sowie Haltestellen an medizinischen Einrichtungen mit örtlicher Bedeutung (z. B. Arztpraxen) und Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand)
Priorität 3	<ul style="list-style-type: none"> - übrige Haltestellen

Tabelle 5.6 Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen

Innerhalb der einzelnen Prioritäten sind zunächst fehlende Merkmale der Barrierefreiheit nachzurüsten und erst danach bislang nicht optimal installierte Merkmale der Barrierefreiheit umzurüsten (z.B. inzwischen nicht mehr DIN-gerecht verlegte Bodenindikatoren, geringfügig vom Standard abweichende Bahnsteighöhen).

Niederflurgerecht ausgebauten Bahn- und Bussteige gelten als für die Nutzung von Rollstühlen barrierefrei, sofern das Ein- und Aussteigen mittels Rampe/Spaltbrücke gewährleistet ist.

Die erstmalige Nutzbarmachung von Haltestellen für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer auf einer Linie soll an mindestens zwei Haltestellen der Linie ohne größeren zeitlichen Versatz erfolgen.

Die Prioritätenliste ist kontinuierlich fortzuschreiben und an sich ändernde Bedingungen anzupassen.

Erläuterung: Die Priorisierung der Haltestellen nach der Bedeutung und Frequentierung ist wichtig, um unter Beachtung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für ein Maximum an Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei nutzbare Haltestellen zu schaffen. Das Ausklappen der Rampe durch das Fahrpersonal ist Teil des ÖPNV-Angebots und keine fremde Hilfe im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes.

F 5.6.11 Ausnahmen von einem fristgemäß und vollständig barrierefreien Ausbau einzelner Haltestellen des ÖSPV sollen für folgende Fälle möglich sein:

Dauerhafte Ausnahmen:

- Haltestelle wird nicht durch ÖSPV-Linien bedient (z.B. Haltestelle von Reisediensten).
- Haltestelle ist nur temporär eingerichtet, z.B. im Zusammenhang mit Baustellen; eine dauerhafte Nutzung ist nicht vorgesehen.
- Haltestelle ist neu eingerichtet und befindet sich zunächst im Probebetrieb.
- Haltestelle wird nur von Fahrzeugen angefahren, die bauartbedingt für den Ein-/Ausstieg keinen Bussteig benötigen (z.B. Bedarfshaltestelle für flexible Bedienformen mit ausschließlich Pkw).

Ausnahmen mit dem Ziel einer Fristverlängerung unter der Voraussetzung, dass kein erhöhtes Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen im Einzugsbereich der Haltestelle besteht:

- Bahn-/Bussteig befindet sich in zumutbarer fußläufiger Entfernung eines barrierefreien Bahn-/Bussteigs der gleichen Linie und Fahrtrichtung.
- Bahn-/Bussteig ist nur sehr gering frequentiert (< 50 Ein- und Aussteiger in Summe pro mittlerer Werktag in der Schulzeit, richtungsbezogen).
- Im Umfeld des Bahn-/Bussteiges kann in absehbarer Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden.
- Bahn-/Bussteig befindet sich in schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enger Straßenquerschnitt), sodass die Barrierefreiheit mit vertretbarem Aufwand nicht realisierbar ist.

In räumlich abgelegenen Stadtteilen (z.B. Seeben, Tornau, Mötzlich) soll sich mindestens eine barrierefreie Haltestelle befinden.

Erläuterung: Die dauerhaften Ausnahmen betreffen Haltestellen, bei denen der Aufwand für einen barrierefreien Ausbau in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen würde (temporäre Haltestellen) oder bei denen die Barrierefreiheit ausschließlich über das Fahrzeug herstellbar ist. Zeitlich befristete Ausnahmen sind erforderlich, um die begrenzten Mittel bezüglich Finanzierung, Planung und Bauausführung zunächst dort einzusetzen, wo der höchste Nutzen für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu erwarten ist.

F 5.6.12 Mit Feststehen der Prioritätenliste und der zulässigen Ausnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau ist auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel (einschließlich möglicher Fördermittel) sowie Planungs- und Baukapazitäten die konkrete Planung der jährlich auszubauenden Haltestellen vorzunehmen.

Erläuterung: Die Aufstellung des Umsetzungsplans sichert den kontinuierlichen Fortschritt beim barrierefreien Haltestellenausbau. Gleichzeitig wird daraus ersichtlich, zu welchem Zeitpunkt die vollständige Barrierefreiheit hergestellt sein wird. Mit den Paketen 4 und 5 der Stadt zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen sind die weiteren, bis ins Jahr 2019 umzubauenden Bushaltestellen bereits festgelegt; mit den Planungen wurde teilweise schon begonnen.

F 5.6.13 Nach Aufstellung der Prioritätenliste und der Planung für die zeitliche Umsetzung des Haltestellenausbaus ist eine weitere Anhörung des Beauftragten der Stadt für die Belange von Menschen mit Behinderungen und der Vertreter der Behindertenverbände durchzuführen. Das Ergebnis der abgestimmten Planung ist dem Nahverkehrsbeirat und dem Stadtrat zur Kenntnis zu geben, bis 01.01.2022 dem Nahverkehrsplan als Anlage beizufügen und in üblicher Weise auf der Internetseite der Stadt zu veröffentlichen.

Erläuterung: Die Beteiligung der Vertreter der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen ist bereits im PBefG festgelegt und sichert, dass deren Interessen bei der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV angemessen und diskriminierungsfrei Berücksichtigung finden.

F 5.6.14 Die Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrzeuge genau so am Bahn-/Bussteig halten, dass Blindenleitsystem und Türenposition übereinstimmen. Wenn nötig, sind entsprechende Schulungen des Fahrpersonals durchzuführen.

Erläuterung: Es kommt mitunter vor, dass Straßenbahnen und Busse so an der Haltestelle stehen, dass das Einstiegsfeld und die Fahrzeugtüren versetzt sind. Dem Fahrpersonal kann das exakte Halten z.B. durch Markierungen im Gleisbereich erleichtert werden.

5.6.3 Sonstige Infrastruktur

F 5.6.15 Das rechnergestützte Betriebsleitsystem (ITCS) und die bestehende Betriebsleitstelle sind durch den Betreiber des Stadtverkehrs zu betreiben und anforderungsgerecht auszubauen. Andere Betreiber, die Linienleistungen des Stadtverkehrs erbringen, sind dazu zu verpflichten, die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen zu schaffen, um sich an die ITCS-Leitstelle via Sprech- und Datenfunk anzuschließen. Die entsprechenden Schnittstellen mit Rückkanalfunktion zur Anschluss sicherung und Visualisierung sind durch den Betreiber des Stadtverkehrs bereitzustellen. Bei Bedarf soll die Auskunftsschnittstelle zur Übergabe von Barrierefreiheitsinformationen der Fahrzeuge an INSA erweitert werden.

Erläuterung: Für den Fall, dass andere Verkehrsunternehmen Linienleistungen im Stadtgebiet erbringen, soll für das rechnergestützte Betriebsleitsystem weiterhin die bisherige Funktionalität gewährleistet bleiben, z. B. im Hinblick auf die Überwachung der Anschluss sicherheit und die dynamische Fahrgastinformation.

F 5.6.16 Die Betriebshöfe Freiimfelde und Rosengarten sind durch den jeweiligen Eigentümer weiterhin zu betreiben und anforderungsgerecht auszubauen.

Erläuterung: Die Betriebshöfe sind elementare Voraussetzung für die Abstellung und Pflege, Wartung und Instandhaltung der im Stadtverkehr von Halle (Saale) eingesetzten Fahrzeuge.

5.7 Fahrzeuge

F 5.7.1 Im Straßenbahn- und Stadtbusverkehr sind von dem Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) Niederflurfahrzeuge einzusetzen.

Eine Ausnahme bilden die noch vorhandenen Tatra-Züge, deren Einsatz auf einzelne Fahrten in der Tagesverkehrszeit begrenzt ist. Dieser Umstand ist in den Fahrplänen und Auskünften entsprechend zu benennen.

Erläuterung: Diese Forderung orientiert sich an dem bisher erreichten und in naher Zukunft realisierbaren Stand.

F 5.7.2 Alle Straßenbahnen, Stadt- und Kleinbusse müssen insbesondere folgende Eigenschaften aufweisen:

- bequemer Ein- und Ausstieg sowie Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle und Rollatoren, Kinderwagen, Fahrräder und schweres Gepäck
- Ausstattung mit Einrichtungen zur Sicherstellung des Zugangs für Personen mit Mobilitäts einschränkungen (z.B. Rampe, Kneeling), sofern der Höhenunterschied/Abstand zwischen Fahrgastraum und Bahnsteig an mindestens einem Fahrzeugzugang nicht anderweitig auf höchstens 3 cm begrenzt ist
- Kennzeichnung der barrierefreien Zu-/Ausstiege
- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung als Hilfestellung für Sehbehinderte
- Festhaltemöglichkeiten für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer und für kleine Kinder
- ausreichend Festhaltemöglichkeiten an der Decke in stabiler und ergonomisch geformter Ausführung (und möglichst aus antibakteriell ausgerüstetem Kunststoff)
- Freihaltung der Fensterfläche von Beklebungen jeglicher Art, insgesamt zu mindestens 70 % und im Sichtbereich der direkt dahinter sitzenden bzw. (an den Türen) stehenden Fahrgäste zu 100 %
- geringe Belastung durch Geräusche, Gerüche, Erschütterungen oder überhitzte und stickige Luft im Innenraum
- gleichmäßige Anordnung von Haltewunschtastern im Fahrzeug
- fahrzeugseitige Ausrüstung zur Ansteuerung der im jeweiligen Bedienungsgebiet dafür ausgestatteten Lichtsignalanlagen sowie Anbindung an die ITCS-Leitstelle via Sprech- und Datenfunk

- Ausrüstung eines Teils der Fahrzeuge mit automatischen Zähleinrichtungen
- Einhaltung der zum Zeitpunkt der Beschaffung jeweils gültigen Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten und zumindest 60 % der Busse mindestens Euro-Abgasnorm 6
- Einhaltung des zum Zeitpunkt der Beschaffung aktuellen Stands der Technik bezüglich Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch

Vor der Beschaffung neuer Fahrzeuge durch die HAVAG ist das erforderliche Lastenheft mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Erläuterung: Die Festsetzung soll gewährleisten, dass die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge sicher, kunden- und umweltfreundlich sowie barrierefrei sind.

F 5.7.3 Im Hinblick auf die Sauberkeit und Funktionsfähigkeit ist zu gewährleisten, dass bei mindestens 90 % der im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge eines Verkehrsunternehmens (bezogen auf eine aussagefähige Stichprobe) keine Beanstandungen festgestellt werden. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder drei kleine Mängel vorliegen.

Als kleine Mängel im Sinne einer Beanstandung zählen:

- offensichtliche 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 Fahrgastraums, herumliegender Abfall
- Unbrauchbarkeit von Informationseinrichtungen, Haltewunsch- und Notruftasten
- Zerstörungen oder starke Verschleißerscheinungen im Fahrzeug
- ungenügende Beleuchtung

Erläuterung: Mit der Festsetzung sollen wichtige Anforderungen an die Attraktivität der Fahrzeuge kontrollier- und bewertbar gemacht werden. Da zwischen Feststellung und Beseitigung eines Mangels eine gewisse Reaktionszeit zugestanden werden muss, können nicht 100 % angesetzt werden.

F 5.7.4 Die Möglichkeiten des Einsatzes von Elektro-Bussen im Stadtverkehr sind entsprechend den fortschreitenden Entwicklungen regelmäßig zu prüfen. Dazu erforderliche Abstimmungen mit Land/NASA und Aufgabenträger sind einzuleiten bzw. fortzuführen. Bei erfolgversprechenden Lösungsansätzen ist die Einrichtung einer Pilotlinie anzustreben.

Erläuterung: Der Einsatz von teil- und vollelektrisch angetriebenen Bussen kann einen wesentlichen Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz leisten. Voraussetzung hierfür ist, dass eine leistungsfähige und erprobte Technik zur Verfügung steht, was die Durchführung entsprechender Praxistests erfordert.

F 5.7.5 Es wird angestrebt, Assistenzsysteme zur Unfallvermeidung nachzurüsten bzw. bei Fahrzeugbeschaffung zu integrieren, sobald deren Einsatz technisch ausgereift und wirtschaftlich vertretbar ist.

Erläuterung: Fahrer-Assistenzsysteme können zur Vermeidung von Unfällen und damit zur Erhöhung der Sicherheit im straßengebundenen Verkehr insgesamt beitragen. Sie machen jedoch nur Sinn, wenn sie zuverlässig arbeiten und mit vertretbarem Aufwand zu beschaffen und zu betreiben sind.

Umsetzung Barrierefreiheit

F 5.7.6 Die vollständig barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformationen in/an den Fahrzeugen ist bis 01.01.2022 entsprechend den hierzu bestehenden Standards und sonstigen einschlägigen Vorschriften zu realisieren. Vor Abschluss der Planungsprozesse sind der Beauftragte der Stadt für die Belange von Menschen mit Behinderungen und die Vertreter der Behindertenverbände anzuhören.

Erläuterung: Die Festsetzung bildet die bundesrechtliche Vorgabe des Personenbeförderungsgesetzes ab.

F 5.7.7 Auch künftig sind Neufahrzeuge, unabhängig vom Stand der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen, mit Einstiegshilfen auszustatten (Rampe und/oder Kneeling).

Erläuterung: Bei neu zu beschaffenden Fahrzeugen für den ÖSPV sind keine Abstriche bezüglich der Barrierefreiheit zulässig. Auf Einstiegshilfen kann auch künftig nicht verzichtet werden, um in Havariesituationen ein Verlassen der Fahrzeuge auch außerhalb von Haltestellen zu ermöglichen, an Haltestellen, die von der Umsetzung der Barrierefreiheit gemäß F 5.6.11 ausgenommen sind, den Ein-/Austieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sicherzustellen sowie nicht auszuschließende größere Spalte zwischen Fahrzeug und Bahn-/Bussteig überbrücken zu können.

F 5.7.8 Kommen im Rahmen von alternativen Bedienformen auch Fahrzeuge zum Einsatz, die von ihrer Bauart her nicht barrierefrei sind, ist sicherzustellen, dass für die Beförderung eines in seiner Mobilität eingeschränkten Fahrgasts ein barrierefreies Fahrzeug bestellt werden kann.

Erläuterung: Auch alternative Bedienformen müssen die Beförderung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ermöglichen.

F 5.7.9 Die Freigabe der für Ältere, Mobilitätseingeschränkte und Schwangere vorgesehenen Sitzplätze soll durch wiederkehrende Durchsagen während der TVZ auf allen nachfragegestarken Linien befördert werden.

Erläuterung: Das spezielle Platzangebot für die benannten Personengruppen ist bedeutungslos, wenn es durch nicht-bedürftige Personen beansprucht wird. Da die Freigabe dieser Sitzplätze für viele Fahrgäste nicht (mehr) selbstverständlich ist, soll das Bewusstsein für ein rücksichtsvolles Miteinander geschärft werden.

5.8 Tarif

Ausgestaltung des Tarifs

F 5.8.1 Der Betreiber des Stadtverkehrs hat die Voraussetzungen dafür zu schaffen und zu gewährleisten, dass alle Verkehrsleistungen im Stadtgebiet grundsätzlich zu den Tarifen und Beförderungsbedingungen des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV-Tarif) angeboten werden. Für alternative Bedienungsformen, die einen besonderen Service bieten (z. B. Haustürbedienung), kann ein angemessener Komfortzuschlag erhoben werden. Das Stadtgebiet muss weiterhin einer einzigen Tarifzone zugeordnet sein. Die Vorgaben im "Handbuch für die Kooperation neuer Partner mit dem MDV" in seiner jeweils aktuellen Fassung sind einzuhalten, das etablierte Einnahmenaufteilungssystem ist vom Betreiber des Stadtverkehrs anzuerkennen.

Erläuterung: Ein gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsangebote ist Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung und damit für einen arbeitsteilig organisierten ÖPNV. Der Standard ist bereits erreicht und soll weiterhin gewährleistet werden.

F 5.8.2 In den Tagesrandzeiten ab 21.00 Uhr bis Mo-Fr 4.00 Uhr, Sa 8.00 Uhr sowie So/F 9.00 Uhr soll die Fahrradmitnahme allgemein ohne separaten Fahrschein angeboten werden.

Erläuterung: Statt Fahrscheinen mit integrierter Fahrradmitnahmeoption gibt es bislang kostengünstige Einzeltickets und eine separate Monatskarte für Fahrräder, die wenig gekauft werden. Mit Satz 2 der Festsetzung werden eine Forderung der Radverkehrskonzeption (V/2012/11160) sowie der Stadtratsbeschluss V/2014/12503 vom 26.02.2014 abgebildet. Am späten Abend und in der Nacht ist eine verstärkte Fahrradmitnahme einerseits aufgrund nicht ausgelasteter Fahrzeuge möglich und andererseits aufgrund ausgedünnter ÖPNV-Erschließung in den äußeren Stadtteilen besonders wichtig.

F 5.8.3 Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Einführung von Kombi-Tickets für alle dafür geeigneten Kultur- und Sportveranstaltungen in Halle (Saale). Die städtischen Kultur- und Sporteinrichtungen werden aufgefordert, mit den Verkehrsunternehmen in Verhandlung über die Vertragskonditionen zu treten.

Erläuterung: Kombi-Tickets sind Eintrittskarten für Veranstaltungen, die gleichzeitig berechtigen, für die An- und Abreise den ÖPNV zu nutzen. Das Ticket muss dafür im Vorverkauf zu erwerben sein. Ziel der Maßnahme ist die Verringerung des Pkw-Verkehrs und des temporären Parkplatzbedarfs bei Kultur- und Sportveranstaltungen mit bedeutsamem Besucheraufkommen. Mit dieser Festsetzung wird der Stadtratsbeschluss VI/2017/02909 vom 31.05.2017 abgebildet.

F 5.8.4 Die Stadt regt gegenüber dem Land Sachsen-Anhalt eine Änderung des Schulgesetzes LSA, § 71, mit dem Ziel an, eine Regelung zur Kostenerstattung für die Schülerbeförderung zu erreichen, die unter Berücksichtigung eines Eigenanteils für eine Schülerzeitkarte einen günstigeren Tarif und eine käufliche Zugangsmöglichkeit für alle Eltern beinhaltet.

Erläuterung: Damit wäre eine solche Schülerzeitkarte für alle Kinder attraktiv und es würde ein sozial vertretbarer Zugang zur Nutzung der öffentlichen Mobilitätsangebote ermöglicht. Eine vergleichbare Regelung gilt z.B. in Sachsen.

Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

F 5.8.5 Der Betreiber des Stadtverkehrs hat in allen Fahrzeugen sowie an allen Haltestellen im Stadtgebiet grundlegende Informationen zum MDV-Tarif (Tarifsortiment, Zonenzuordnung, Preise usw.), mindestens zu Fahrscheinen für den Sofortgebrauch, sowie Hinweise zum Fahrscheinerwerb deutlich sichtbar und verständlich aufbereitet auszuhängen. Wenn Platzgründe es erfordern, können in den Bussen und an gering frequentierten Haltestellen die Informationen auf die Tarife des Stadtverkehrs Halle (Saale) beschränkt sein.

Den Fahrgästen sind durch den Betreiber des Stadtverkehrs (in Zusammenarbeit mit dem MDV) handliche Tarifübersichten zur Verfügung zu stellen.

Erläuterung: Übersichtlich gestaltete und einfach zugängliche Tarifinformationen können dazu beitragen, eine Nutzungsbarriere des ÖPNV bei Gelegenheitskunden abzubauen.

F 5.8.6 Es ist durch den Betreiber weiterhin zu gewährleisten, dass Fahrgäste den städtischen ÖSPV unabhängig von ihrer Zugangsstelle durch Erwerb eines ihrem Fahrtwunsch entsprechenden Fahrscheins mit Bargeld, Giro- oder Kreditkarte an der Haltestelle, im Fahrzeug oder an einer Vertriebsstelle in Sichtweite mit werktäglich mindestens sieben Stunden Öffnungszeit unkompliziert nutzen können.

Erläuterung: Die Festsetzung gilt für das gesamte MDV-Tarifsortiment mit Ausnahme von Abo-Fahrscheinen. Es soll gewährleistet sein, dass der Fahrscheinerwerb kein Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung ist. Die Möglichkeit, mit Bargeld zu bezahlen, ist für viele Kunden immer noch wichtig. Der zeitkritische Fahrscheinverkauf durch das Fahrpersonal ist damit hinfällig.

F 5.8.7 Der Vertrieb von papierlosen Fahrscheinen über elektronische Medien mit verschiedenen Bezahloptionen ist durch die Betreiber des ÖSPV weiter auszubauen (z.B. mit der App easy.GO).

Erläuterung: Das papierlose Ticketing ermöglicht bargeldloses Bezahlen, eine schnellere und flexiblere Buchung und schont Ressourcen.

F 5.8.8 Durch den Betreiber des Stadtverkehrs sind weiterhin Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs für das gesamte MDV-Tarifangebot mit persönlicher Beratung und kundenfreundlichen Öffnungszeiten (mindestens Mo-Fr 9 Stunden, Sa 4 Stunden) am Hauptbahnhof,

in Neustadt und im Umfeld des Marktplatzes (hier in Kombination mit der Mobilitätszentrale, siehe F 5.9.14) zu gewährleisten. Am Hauptbahnhof ist die Wiedereinführung der Sonntagsöffnung anzustreben. Dabei ist auf gemeinsame Lösungen mit anderen Verkehrsunternehmen (DB, Abellio, OBS etc.) in Form von Mobilitätszentralen hinzuwirken.

Erläuterung: Die Festsetzung soll sicherstellen, dass auch Kunden, die mit Automaten und elektronischen Medien nicht vertraut sind oder diese nicht bedienen können oder wollen, Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung vorfinden. Die persönliche Beratung ist vor allem für die wachsende Zielgruppe der älteren Menschen von Bedeutung und in vielen Fällen Voraussetzung für den Einstieg in ein Abonnement oder andere Formen einer stärkeren Kundenbindung.

5.9 Information, Service, Marketing

Fahrplan, Liniennetz- und Haltestelleninformation

F 5.9.1 Der Betreiber des Stadtverkehrs hat handliche Linienfahrpläne, auch für den Spät- und Nachtverkehr, zu erstellen und kostenfrei herauszugeben.

Verständlichkeit und Übersichtlichkeit der Fahrplaninformation sind kontinuierlich zu verbessern. Es ist dazu insbesondere zu prüfen, wie die bei der Straßenbahn durch Linienüberlagerungen entstehenden Verbindungsalternativen auf Teilstrecken in den Fahrplantabellen besser sichtbar gemacht werden können. Außerdem sind bei wichtigen Verknüpfungspunkten Informationen zu Anschlüssen in den entsprechenden Tabellen einzufügen. Die Fahrpläne sollen auch über die Barrierefreiheit der Haltestellen informieren.

Fahrplanänderungen sind im Layout, welches dem Fahrplangrundstandard entspricht, bekanntzumachen.

Erläuterung: Gedruckte Fahrplaninformationen bleiben für viele Nutzer eine wichtige Informationsquelle. Sie müssen die wichtigsten für die ÖPNV-Nutzung relevanten Fakten übersichtlich und verständlich enthalten. Fahrplanänderungen müssen in gleicher Weise wie die Basisfahrpläne zur Verfügung stehen.

F 5.9.2 Der Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) hat einen oder mehrere Liniennetzpläne des Stadtverkehrs in einem leicht verständlichen Layout zu erstellen, aktuell zu halten und den Fahrgästen in handlicher Form unentgeltlich zu Verfügung zu stellen. Sonstige Betreiber des ÖSPV sollen unterstützend mitwirken. Der Plan muss neben den Linien des Stadtverkehrs und der S-Bahn auch Informationen zu Verknüpfungspunkten, Park+Ride-Standorten sowie zu teilweise/vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen enthalten. Weiter soll daraus einfach ablesbar sein, welche Linien(-abschnitte) zeitweise als Rufbus und welche Linien(-abschnitte) nur an bestimmten Tagen bzw. zu bestimmten Zeiten (z.B. in den Nächten zu Samstag und zu Sonn-/Feiertagen) bedient werden. Auf die Möglichkeit des Fahrenscheinerwerbs in jedem Fahrzeug sollte hingewiesen werden.

Erläuterung: Liniennetzpläne müssen auch dem gelegentlichen Nutzer eindeutig und übersichtlich Auskunft darüber geben, welche Linien für seinen Fahrtwunsch (ggf. abhängig von der Tageszeit) in Frage kommen, ob die Haltestelle barrierefrei zugänglich ist und ob er ggf. seinen Fahrtwunsch vorab telefonisch anmelden muss. Es gilt, vordringlich die in der Analyse (Kap. 3.4) aufgezeigten Mängel zu beheben.

F 5.9.3 Für wichtige Verknüpfungsstellen mit auseinanderliegenden Bahn-/Bussteigen hat der Betreiber des Stadtverkehrs Wegweisungen und/oder Haltestellenlagepläne vor Ort und in den elektronischen Medien vorzusehen. Dies gilt auch für Verknüpfungspunkte mit dem SPNV.

Erläuterung: In den von vielen Fahrgästen als unübersichtlich empfundenen Situationen sind Orientierungshilfen zum Auffinden der einzelnen Abfahrtspunkte unverzichtbar.

F 5.9.4 Aktuelle Aushangfahrpläne sind durch den Betreiber des Stadtverkehrs in einheitlichem Layout an allen Haltestellen so anzubringen, dass sie, möglichst auch bei Dunkelheit, für alle Fahrgäste gut lesbar sind.

Weiterhin ist in den Fahrzeugen und an den Straßenbahnhaltestellen der aktuelle Liniennetzplan auszuhängen; an Bushaltestellen mindestens ein Teilnetzplan, der die an der Haltestelle verkehrenden Linien und die anschließende Straßenbahnverbindung bis zur Innenstadt zeigt.

Erläuterung: Die Bedienung der Haltestellen muss vor Ort einfach und deutlich erkennbar sein. Außerdem sollen insbesondere den Fahrgästen mit mangelnder Ortskenntnis, auch während der Fahrt, grundlegende Informationen zum Linienweg vermittelt werden.

F 5.9.5 Netz-, Angebots- und Tarifänderungen sowie andere wichtige Informationen sind den ÖPNV-Nutzern unter Nutzung geeigneter Medien durch die Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit dem MDV rechtzeitig zu vermitteln. Größere Fahrplanänderungen, v.a. bei lang andauernden Baumaßnahmen mit Umleitungsverkehr, sind in entsprechenden Sonderfahrplänen mit deutlicher Kennzeichnung des Gültigkeitszeitraumes darzustellen.

Erläuterung: Wichtige Informationen und Änderungen im ÖPNV-Angebot sind so bekannt zu machen, dass sich die Kunden rechtzeitig darauf einrichten können. Als Medien kommen insbesondere Presse, Rundfunk, Newsletter, Amtsblatt, Hauswurfsendungen und in den Fahrzeugen ausgelegte Flyer in Frage.

F 5.9.6 In den Fahrzeugen haben die Betreiber des ÖSPV Fahrgastinformationssysteme vorzuhalten, die die nächste Haltestelle anzeigen sowie in deutscher und, wo sinnvoll (z.B. Hauptbahnhof), englischer Sprache mit gleichmäßiger, Fahrgeräusche überschallender Lautstärke ansagen. Zudem wird angestrebt, akustisch über Umsteigemöglichkeiten zu informieren; mindestens in den zentralen Korridoren zwischen Hauptbahnhof und Heide bzw. Burg Giebichenstein in der Regel auch auf Englisch.

Erläuterung: Fahrgäste benötigen während der Fahrt einen Hinweis auf ihre Ausstiegshaltestelle, besonders bei mangelnder Ortskenntnis. Die akustische Information ist für Menschen mit Sehbehinderung unerlässlich. Anzahl und Anteil der ausländischen Bevölkerung (u. a. Studierende) und Touristen nehmen zu. Technische Hindernisse (z.B. zu kurze Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen) können Komprimierungen erforderlich machen. In Kleinbussen und Taxis reichen persönliche Hinweise des Fahrpersonals.

F 5.9.7 Die an Haltestellen und Verknüpfungspunkten gemäß Festsetzung F 5.6.6 zu installierenden elektronischen Informationsanzeiger (OFI) sollen Informationen vermitteln über

- Linienummer, Fahrtziel und Ist-Abfahrtszeit der die Haltestelle bedienenden Linien sowie Uhrzeit,
- ggf. Umsteigebeziehungen sowie
- Störungen, Umleitungen und sonstige Abweichungen.

Weitere Informationen, z.B. über Marketingaktionen und Veranstaltungen, können soweit technisch machbar hinzukommen.

Erläuterung: Elektronische Fahrgastinformationen an Haltestellen ersparen das Fahrplanlesen und vereinfachen die Informationsübermittlung bei Verspätungen, Umleitungen und anderen Sondersituationen. Sie sind darüber hinaus ein Marketinginstrument, um die Angebotsqualität, z. B. auch vorbeifahrenden Autonutzern, zu verdeutlichen.

F 5.9.8 Durch den Betreiber des Stadtverkehrs ist sicherzustellen, dass unter einer kommunizierten Telefonnummer Auskünfte zum gesamten ÖPNV-Angebot in Halle (Saale) angeboten werden.

Erläuterung: Trotz der wachsenden Bedeutung des Internets ist für bestimmte Zielgruppen und Situationen eine funktionierende Telefonauskunft unerlässlich.

F 5.9.9 Der Betreiber des Stadtverkehrs (Gesamtnetzes) stellt anderen im Stadtgebiet tätigen ÖSPV-Betreibern seine Fahrplanentwürfe mindestens drei Monate vor Einführung zur Verfügung, um Anpassung und Abstimmung der Fahrpläne zu ermöglichen.

Erläuterung: Damit soll ausreichend Zeit gewährt werden, dass andere im Stadtgebiet tätige ÖSPV-Betreiber ihre Fahrpläne darauf abstimmen können.

F 5.9.10 Durch den Betreiber des Stadtverkehrs ist im Benehmen mit dem MDV die Integration des im Stadtgebiet bereitgestellten ÖSPV-Angebots und der aktuellen Tarifinformationen in regionale und überregionale elektronische Fahrplan- und Tarifauskunftssysteme Dritter (z.B. INSA²¹, Bahn.de) zu gewährleisten. Die notwendigen Daten sind auch bei Fahrplan- bzw. Tarifänderungen rechtzeitig (und mittelfristig auch als Open Data für nicht-kommerzielle Zwecke) bereitzustellen sowie regelmäßig zu aktualisieren.

Der Aufgabenträger oder von ihm beauftragte Dritte (z.B. NASA) sind berechtigt, Fahrplandaten, Fahrzeitprognosen, Störungsmeldungen, Tarif- und Anschluss sicherungs Informationen unbegrenzt weiterzuverarbeiten, zu veröffentlichen und weiterzugeben. Sind die Informationen/Daten tauglicher Gegenstand einer Softwarelizenz, genügt es, die Informationen/Daten unter eine freie Soft-ware-Lizenz zu stellen. Soweit die Informationen/Daten tauglicher Gegenstand von Immaterialgüter-rechten (Urheberrechten, Patenten etc.) sind, erhält der Aufgabenträger oder von ihm beauftragte Dritte für diese Informationen/Daten ein uneingeschränktes und unentgeltliches Nutzungsrecht.

Der Betreiber des Stadtverkehrs stellt sicher, dass die für die INSA-Auskunft notwendigen Merkmalsdaten der Haltestelleninfrastruktur bei Veränderungen innerhalb von zwei Monaten aktualisiert und an die NASA übermittelt werden.

Erläuterung: Mit der Verbreitung des Internets, auch auf Mobiltelefonen, und der etwaigen Reduzierung des Fahrtenangebots aufgrund von wirtschaftlichen Zwängen nimmt die Bedeutung der elektronischen Fahrplanauskunft weiter zu. Sie stellt die Vermittlung des ÖPNV-Angebots an einen großen Kundenkreis sicher. Voraussetzung für derartige elektronische Systeme ist, dass alle Fahrplandaten aktuell im Datenpool abgelegt sind. Die Verarbeitung von Fahrplandaten durch Dritte, z.B. in GoogleMaps, sorgt für eine sehr weite Verbreitung von Informationen zum ÖPNV-Angebot, insbesondere auch in Bevölkerungskreisen, die den ÖPNV nicht als Verkehrsmittelalternative wahrnehmen.

Umsetzung Barrierefreiheit

F 5.9.11 Bei der barrierefreien Ausgestaltung der vorstehend genannten Fahrgastinformationen und Services (inkl. Fahrscheinerwerb) haben die Betreiber die detaillierten Anforderungen aus den hierzu erlassenen einschlägigen Vorschriften und dem Gestaltungshandbuch Stadtbahnprogramm in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden (vgl. Kap. 5.5). Das betrifft insbesondere:

- Schriftgrößen und -arten, Kontrast
- Blendfreiheit und Beleuchtung
- Anzeigedauer bei Wechselanzeigen
- Verständlichkeit akustischer Informationen (Lautstärke, Artikulation, Ankündigung usw.)
- Verwendung standardisierter Piktogramme
- Höhe der Anbringung von Informationstafeln und Bedienelementen
- Bedienelemente und Menüführung von Informationseinrichtungen und Fahrscheinautomaten
- Gestaltung von Internetseiten

In Umsetzung dieser Forderungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Informationen nur in verkürzter Form vermittelt werden können (z.B. Haltestellennamen in Anzeigen, Länge von Ansagen).

Erläuterung: Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bei der Informationsvermittlung erfordert die konsequente Umsetzung der hierfür geltenden Vorschriften und Standards. Das sichert gleichzeitig, dass die darauf angewiesenen Menschen im gesamten ÖSPV gleiche Bedingungen vorfinden.

²¹ Das länderübergreifende Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt der NASA GmbH wird auch vom MDV verwendet.

F 5.9.12 Die für die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen relevanten Informationen zur Barrierefreiheit des ÖPNV sind vorrangig in die allgemeinen Informationsmaterialien der Verkehrunternehmen (und des MDV) zu integrieren.

Erläuterung: Derartige Informationen sind für viele Nutzer von Bedeutung und sollten weiterhin so breit wie möglich verfügbar gemacht werden.

F 5.9.13 Um zeitnah auf Probleme reagieren und für unterschiedliche Gruppen von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen geeignete Lösungen einführen zu können, ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen deren Vertretungen, den Verkehrunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen.

Erläuterung: Die im Nahverkehrsplan festgelegten Standards zu Informationsangeboten sowie zu Haltestellen und Fahrzeugen verfolgen das Ziel, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die volle Nutzbarkeit der ÖPNV-Angebote zu ermöglichen. Das kann nur erreicht werden, wenn die in ihren Einschränkungen sehr unterschiedlichen Betroffenengruppen regelmäßig in die Ausgestaltung der Barrierefreiheit einbezogen und praktisch geschult werden. Da Mobilitätseinschränkungen auch aus speziellen Lebenssituationen (Eltern mit Kleinkindern, ältere Menschen) erwachsen können, ist von einem großen Betroffenenkreis auszugehen. Auch Kinder und Jugendliche sind mit der Problematik der Barrierefreiheit vertraut zu machen und durch Übungen/Workshops für eine selbstständige Nutzung des ÖPNV zu befähigen.

Beratung

F 5.9.14 Im Umfeld des Marktplatzes ist durch den Betreiber des Stadtverkehrs eine mindestens montags bis freitags jeweils 10 Stunden geöffnete sowie vollständig barrierefrei zugängliche und nutzbare Mobilitätszentrale zu betreiben, die verkehrsmittelübergreifende Beratung zu Mobilitätsfragen und diesbezügliche Serviceleistungen anbietet und das gesamte Fahrscheinsortiment und Informationsmaterial zum ÖPNV bereithält.

Erläuterung: Mobilitätszentralen leisten einen wichtigen Beitrag zur Vermarktung des ÖPNV. Ein zentraler Innenstadtstandort sichert die Zugänglichkeit aus allen Stadtteilen.

F 5.9.15 Unter Federführung des Betreibers des Stadtverkehrs und Beteiligung aller im Stadtverkehr tätigen Verkehrunternehmen ist einem regelmäßig tagenden Fahrgastbeirat die Möglichkeit zu geben, die Sichtweisen und Interessen der ÖPNV-Nutzer zu artikulieren. Die Beratungsergebnisse sind dem Aufgabenträger zur Kenntnis zu geben.

Erläuterung: Ohne regelmäßigen Kontakt zwischen Verkehrunternehmen und Nutzern werden oftmals im Detail liegende Probleme zu spät oder gar nicht erkannt.

Personal

F 5.9.16 Das vom Betreiber in Bussen bzw. Straßenbahnen sowie im stationären Service, auch durch beauftragte Dritte, eingesetzte Personal muss folgende Fähigkeiten aufweisen:

- fachliche Kompetenz (fachliche Ausbildung/Qualifikation für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen, Vertrautheit mit den Gegebenheiten und Besonderheiten des örtlichen ÖSPV und des MDV)
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung, soziale Kompetenz (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit den Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, möglichst Grundkenntnisse der englischen Sprache)
- Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu raschem Handeln, Schlichtungsvermögen)

Erläuterung: Der Einsatz von qualifiziertem und motiviertem Personal, auch für die Fahrausweiskontrollen, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Gewinnung und Bindung von Kunden.

Sicherheit

F 5.9.17 Die gegenwärtig durchgeführten aktiven und passiven Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste des städtischen ÖSPV sind beizubehalten. Das betrifft den Einsatz eines zertifizierten ÖPNV-Sicherheitsdienstes mit mindestens vier Personen und zwei Pkw – täglich von 18.00 Uhr bis 1.30 Uhr und bei Bedarf auch außerhalb dieses Zeitraums – sowie gut ausgeleuchtete Haltestellenbereiche.

Sofern erforderlich, sind in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weitere Maßnahmen einzuleiten.

Erläuterung: Ein wesentliches Kriterium für die Nutzung des ÖSPV, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, ist ein hohes Niveau an objektiv gewährleisteter und subjektiv wahrgenommener Sicherheit der Fahrgäste sowohl an den Haltestellen als auch in den Fahrzeugen.

F 5.9.18 Es ist zu untersuchen, inwieweit eine Ausstattung von Haltestellen mit Notrufeinrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste wirtschaftlich tragbar umgesetzt werden kann.

Erläuterung: Wesentliche Gesichtspunkte sind hierbei, neben dem erforderlichen Installationsaufwand, die Sicherstellung der permanenten Funktionsfähigkeit dieser Einrichtungen und weitestgehend der Ausschluss von Missbrauch.

Analyse des Nachfragepotenzials und der Kundenzufriedenheit

F 5.9.19 Fahrgastzahlen sind, möglichst haltestellen- bzw. liniengenau, dem Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen in abgestimmter Form vierteljährlich zur Verfügung zu stellen. Durch die Verkehrsunternehmen sind regelmäßig die Kundenzufriedenheit zu messen und die Ergebnisse dem Aufgabenträger zu übermitteln. Die Befragungen zum Mobilitätsverhalten und zu den Erwartungen an das Verkehrssystem sind im gleichen Rhythmus weiterzuführen. Es ist darauf zu achten, dass die Ergebnisse über die Jahre vergleichbar und somit Veränderungen belegbar sind.

Erläuterung: Die Gestaltung des ÖPNV-Angebots und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern eine regelmäßige Analyse des Nachfragepotenzials. Dabei spielen sich verändernde Quellen und Ziele, die tatsächliche Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie auch subjektive Einschätzungen der (potenziellen) Kunden eine Rolle. Die Festsetzung soll geeignete Datengrundlagen gewährleisten, um Veränderungen im Fahrgastaufkommen und bei den Kundenerwartungen zeitnah berücksichtigen zu können und so die Attraktivität des ÖPNV und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs zu sichern.

Marketing

F 5.9.20 Bei der Angebotsplanung der Betreiber des ÖSPV sind Marketingaspekte von vornherein zu berücksichtigen. Dazu gehören eine klar erkennbare Produktpolitik, zielgruppengenaue Leistungs-, Service- und ggf. Sondertarifangebote, eine professionelle Kommunikation der Qualitäten des ÖSPV und der Vorteile seiner Nutzung sowie weitere Aktivitäten und Materialien, die geeignet sind, Identifikation und Bindung wichtiger Kundengruppen zu stärken. Im Rahmen des MDV sind dabei mögliche Synergieeffekte auszuschöpfen. Stadtverkehrsrelevante Initiativen des MDV und der NASA sind zu unterstützen und in das Marketing des ÖSPV-Betreibers einzubinden.

Erläuterung: Ein umfassendes professionelles Marketing kann dazu beitragen, das Image des ÖPNV und das Kundenvertrauen zu verbessern, das allgemeine Informationsniveau über Leistungen und Qualitäten des ÖPNV auch über den gegenwärtigen Kundenkreis hinaus zu heben, um damit neue Kunden zu gewinnen, und vorhandene Kunden stärker zu binden.

F 5.9.21 Zur Kundenbindung und -gewinnung hat der Betreiber des Stadtverkehrs den Halleschen Haushalten regelmäßig gedruckte Informationen zum Angebot des öffentlichen Stadtverkehrs zuzustellen.

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

F 5.9.22 Die bisherigen Maßnahmen des individuellen Marketings zur Fahrgastgewinnung wie Neubürger-Paket, Familienplus-Karte, SCHOOL-Card und Umsteiger-Ticket sind durch den Betreiber des Stadtverkehrs, sofern die Ergebnisse es weiter rechtfertigen, fortzusetzen.

Erläuterung: Individuelles Marketing richtet sich direkt an einzelne Kunden und deren Mobilitätsbedürfnisse. In der Vergangenheit wurden damit gute Kosten-Nutzen-Quotienten erreicht.

F 5.9.23 Der Betreiber des Stadtverkehrs hat weiterhin ein Key-Account-Management zu betreiben, offensiv für die Nutzung von Job-Tickets zu werben und die Verbreitung des Angebots durch entsprechende Vereinbarungen mit Institutionen und Unternehmen voranzutreiben.

Erläuterung: Eine erfolgreiche Großkundenbetreuung ist nicht ohne adäquate Personalressourcen möglich. Job-Tickets stellen einen Vertriebsweg mit hohem Kundenbindungspotenzial dar.

F 5.9.24 Durch die Betreiber des ÖSPV sind zusammen mit Aufgabenträger und Fahrgastbeirat Konzepte zu entwickeln, die geeignet sind, ältere Menschen für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen und stärker an diesen zu binden.

Erläuterung: Der Anteil der älteren Menschen an der Stadtbevölkerung wird weiter zunehmen. Für die ÖPNV-Nachfrage gewinnt das Verkehrsverhalten dieser Gruppe daher weiter an Bedeutung. Zugleich steigt auch der Anteil älterer Menschen, die einen PKW zur Verfügung haben und zwischen diesem und dem ÖPNV wählen können. Maßnahmen zur stärkeren Bindung an den ÖPNV können sein: Tarifangebote, die auf die Nutzungszeiten und -bedürfnisse älterer Menschen zugeschnitten sind, zielgruppengenau Informationen zum erreichten Standard bei Barrierefreiheit, Bequemlichkeit, Sauberkeit etc., spezielle Serviceangebote (ggf. gegen Entgelt), Marketingansätze in Bezug auf die Neuausrichtung der Verkehrsgewohnheiten beim Übergang in den Ruhestand, Trainingsangebote zur Nutzung des ÖPNV.

F 5.9.25 Die Verkehrsunternehmen sollen die Bildungsverantwortlichen bei Aktivitäten unterstützen, die Schülerinnen und Schüler an die Nutzung des ÖPNV heranführen, Verständnis für Notwendigkeiten und Abläufe im ÖPNV wecken und einen Blick hinter die Kulissen des Betriebs ermöglichen.

Erläuterung: Ziel ist es, die Akzeptanz des ÖPNV bei den Schülerinnen und Schülern zu erhöhen und diese somit als dauerhafte Fahrgäste zu gewinnen. Die im Schüleralter gesammelten Erfahrungen prägen die späteren Verkehrsgewohnheiten. Darüber hinaus können entsprechende Aktivitäten auch zur Vermeidung von Unfällen und Vandalismus beitragen.

F 5.9.26 Um Konflikte bei der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des Stadtverkehrs zu vermeiden, ist durch die Verkehrsunternehmen und den MDV regelmäßig für die notwendige Rücksichtnahme zu werben und, in konfliktträchtigen Situationen auch durch das Fahrpersonal, auf den in den Beförderungsbedingungen festgelegten Vorrang der Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen hinzuweisen.

Erläuterung: Neben den reinen Stellplatzkonflikten führen Behinderungen des Ein- und Ausstiegs sowie Verschmutzungen mitunter zu Ärger unter den Fahrgästen. Solchen Situationen ist durch geeignete Maßnahmen vorzubeugen, auch um die Akzeptanz der Fahrradmitnahme langfristig zu gewährleisten.

Qualitäts- und Beschwerdemanagement

F 5.9.27 Vom Aufgabenträger werden gemeinsam mit der HAVAG geeignete Instrumentarien zur Kontrolle der Erfüllung bestimmter im Nahverkehrsplan festgelegter Qualitätsstandards erarbeitet, vertraglich geregelt und umgesetzt. Für Erfüllung und/oder von der HAVAG zu verantwortender Nichterfüllung von Qualitätsstandards müssen entsprechende Bonus- bzw. Malus-Regelungen wirksam werden.

Erläuterung: Ein Malus-System ist bereits im VBFV verankert. Im Zuge der Vergabe des öDA wird es ggf. neu justiert. Die Aufstellung von Qualitätsstandards macht nur Sinn, wenn deren Umsetzung auch kontrolliert wird und das Unternehmen ein wirtschaftliches Eigeninteresse an deren Erfüllung hat. Im Fall einer eigenwirtschaftlichen ÖSPV-Erbringung kann die Stadt den Betreiber nicht zu einem solchen Vorgehen zwingen.

F 5.9.28 Als Bestandteil eines attraktiven ÖSPV ist beim Betreiber des Stadtverkehrs ein Beschwerdemanagement vorzuhalten. Dieses hat sicherzustellen, dass auf Kundenbeschwerden und -anliegen in einem angemessenen Zeitraum von fünf Arbeitstagen reagiert wird. Die Behandlung derartiger Vorgänge ist durch den Betreiber periodisch auszuwerten; die Ergebnisse sind dem Aufgabenträger vorzulegen.

Seitens des Betreibers besteht gegenüber dem Aufgabenträger Auskunftspflicht zu Reklamationen und Beschwerden und den daraufhin ergriffenen Maßnahmen.

Erläuterung: Ein entscheidendes Kriterium bei der Qualitätssicherung stellt die Erreichung einer hohen Kundenzufriedenheit dar.

6 FORDERUNGEN ZUM SPNV UND ZUM REGIONALBUSVERKEHR

6.1 Vorbemerkung

Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt beim Land Sachsen-Anhalt und wird wahrgenommen durch die NASA GmbH. Die Stadt Halle (Saale) hat begrenzte Einwirkungsmöglichkeiten im Rahmen der in § 3 (2) ÖPNVG vorgesehenen Anhörung bei der Aufstellung des ÖPNV-Plans des Landes (zuletzt aufgestellt im Februar 2011 für den Zeitraum 2010 bis 2015/ 2025). Der ÖPNV-Plan befindet sich gegenwärtig in der Fortschreibung.

Die Verantwortung für den die Stadt betreffenden Regionalbusverkehr liegt bei den Landkreisen Saalekreis und Mansfeld-Südharz als Aufgabenträger. Hier hat die Stadt Einwirkungsmöglichkeiten über die in § 6 (1) ÖPNVG vorgeschriebene Abstimmung benachbarter Nahverkehrspläne und Beteiligung bei der Einrichtung von Straßenbahn- und Omnibuslinien. Außerdem ist bei Linienverkehren, die in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden betrieben werden, durch die zuständige Genehmigungsbehörde das Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden, d.h. bei den in das Stadtgebiet einbrechenden Regionalbuslinien auch mit der Stadt Halle (Saale), herzustellen (§ 11 PBefG).

Ergänzend gibt der MDV Empfehlungen u. a. zur Fahrplankoordination und zur Systemverknüpfung. Als Gesellschafterin kann die Stadt auch über diesen Weg Einfluss auf die Gestaltung von Verkehrsleistungen nehmen, die nicht in ihrer Aufgabenträgerschaft liegen.

Die Stadt Halle (Saale) wird ihre Einwirkungsmöglichkeiten auf die Verkehrsbedienung im SPPNV und im Regionalbusverkehr nutzen, um an deren Ausgestaltung im Sinne der eigenen Interessen und eines optimalen Zusammenwirkens der Systeme teilzunehmen. Dazu dienen die folgenden Festsetzungen.

Zur Umsetzung der Maßnahmen realisiert die Stadt Halle (Saale) eine enge Kooperation mit den betreffenden Aufgabenträgern.

6.2 Schienenpersonennahverkehr

F 6.2.1 Die Stadt wird sich gegenüber dem Land dafür einsetzen, dass die gegenwärtig befahrenen SPPNV-Strecken erhalten und weiterhin mindestens mit der im Fahrplan 2017/2018 ausgewiesenen Anzahl von Fahrten, montags bis freitags jedoch mindestens im Stundentakt, bedient werden.

Erläuterung: Die Funktionen der Stadt als Oberzentrum und Arbeitsplatzstandort mit übergeordneter Bedeutung erfordern, insbesondere werktags, eine gute regionale Erreichbarkeit aus allen Richtungen.

F 6.2.2 Die Stadt wird gemeinsam mit dem Landkreis Saalekreis und der HAVAG beim Land auf die vollständige Umsetzung des ITF-Taktknotens Halle-Hauptbahnhof gemäß ÖPNV-Plan Land Sachsen-Anhalt hinwirken.

Erläuterung: Kurze und verlässliche Übergangszeiten erhöhen die Umsteigebereitschaft und damit die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel generell. Die Realisierung des Taktknotens im Integralen Taktfahrplan (ITF) ist im aktuellen ÖPNV-Plan des Landes vorgesehen. Für die Stadt sind dabei kurze Umsteigezeiten zwischen Fern- und Regionalverkehr sowie Stadtverkehr (S-Bahn etc.) von besonderem Interesse.

F 6.2.3 Die Stadt wird sich gegenüber dem Land dafür einsetzen, dass auf den durch das Stadtgebiet führenden SPNV-Strecken Fahrzeuge eingesetzt werden, die u. a. folgende Anforderungen erfüllen:

- barrierefreie Einstiege,
- hoher Reisekomfort,
- optische und akustische Fahrgastinformationen,
- ausreichend bemessene Mehrzweckabteile, welche die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Gepäck und Fahrrädern auch in Stoßzeiten ermöglichen.

Erläuterung: Die an die Straßenbahnen und Busse gestellten Anforderungen sollen im Interesse der Attraktivität des gesamten ÖPNV und seiner verkehrsträgerübergreifenden Konkurrenzfähigkeit auch für die Fahrzeuge des SPNV gelten.

F 6.2.4 Die Stadt wird sich für Erweiterungen des Verbundgebiets MDV und des Netzes der S-Bahn Mitteldeutschland in Sachsen-Anhalt einsetzen.

Erläuterung: MDV und MDSB erweisen sich als überaus förderlich für die Nutzung des Umweltverbunds bei Fahrten über das Stadtgebiet hinaus. Die Einbeziehung der übrigen Teilbereiche des oberzentralen Verflechtungsraums Halle (Saale) in den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld, Mansfeld-Südharz und Salzlandkreis würde die Stadt weiter von motorisiertem Besucher- und Pendlerverkehr entlasten sowie ihre Erreichbarkeit für Besucher und Besucherinnen, Kunden und Kundinnen sowie Arbeitskräfte verbessern.

F 6.2.5 Die Stadt wird sich gegenüber dem Land dafür einsetzen, dass beide S-Bahn-Äste (Nietleben und Trotha) von/nach Leipzig durchgebunden werden (S 3 bzw. S 5), sofern der ehemalige Hallesche „S-Bahn-Ring“ weiterhin am Hauptbahnhof gebrochen wird.

Erläuterung: Stärkung der Pendelbeziehungen in erster Linie zwischen dem Wohnstandort Halle (Saale) sowie den Arbeitsplätzen im Raum Leipzig (und umgekehrt).

6.3 Regionalbusverkehr

F 6.3.1 Die Stadt wird gemeinsam mit dem Betreiber des Stadtverkehrs darauf Einfluss nehmen, dass die Fahrplangestaltung für die nach Halle (Saale) einbrechenden Regionalbuslinien so erfolgt, dass sich innerhalb der Stadt ein integriertes und kundenfreundliches Gesamtangebot des ÖSPV ergibt.

In Umsetzung dieser Zielstellung sind die nach/von Halle (Saale) verkehrenden Regionalbuslinien, in Abhängigkeit von ihrer Linienführung und Bedienhäufigkeit, soweit wie möglich mit dem Stadtverkehrsangebot abzustimmen und ggf. in bestehende Bedientakte des Stadtbusse einzubinden.

Darüber hinaus ist eine verkehrszeit- und linienspezifische Verknüpfung des Regionalbusverkehrs mit der Straßenbahn an deren Endstellen oder mit dem SPNV anzustreben. Die Bedienung des ZOB durch Regionalbuslinien wird dadurch nicht enden.

Mit dem Ziel der besseren Verknüpfung des Regionalbusverkehrs des Saalekreises mit dem Straßenbahnverkehr in Halle (Saale) ist der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung zwischen dem Landkreis und der Stadt anzustreben.

Erläuterung: Ziel ist es, durch Vernetzung der Verkehrsträger ein attraktives und nachhaltiges ÖPNV-Angebot zu schaffen, damit auch den städtischen ÖPNV besser auszulasten, sowie Parallelverkehr zu vermeiden. Gleichzeitig wird Halle (Saale) als Verknüpfungspunkt zwischen den verschiedenen ÖSPV-Netzen und dem SPNV gestärkt. Dies ist bereits im Nahverkehrsplan des Saalekreises von September 2017 unter Punkt 6.1.2 „Verflechtung zum Oberzentrum Halle (Saale)“ festgeschrieben. Laut ÖPNV-Plan 2020-2030 (Anhörungsentwurf vom 20.10.17/27.11.17) wird das Land den Aufbau von Kooperationen zwischen den Aufgabenträgern (und den Verkehrsunternehmen) im Umfeld der Oberzentren planerisch und finanziell unterstützen.

F 6.3.2 Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass die Verbindung der Stadt mit den Zielen und Quellen außerhalb des Stadtgebiets durch den Regionalbus entsprechend der Kriterien des städtischen ÖSPV erfolgt.

Hierzu gehört auch, dass die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen mindestens die zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung jeweils gültige Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten einhalten.

Erläuterung: Hinsichtlich der Beförderungsqualität sollen keine wesentlichen Unterschiede zwischen Stadtbus- und Regionalbusverkehr bestehen. Um die Luftbelastung im Stadtgebiet zu begrenzen und die städtischen Umweltziele einzuhalten, ist der Einsatz abgasärmer Fahrzeuge notwendig.

7 ORGANISATION DES ÖSPV

7.1 Organisationsstruktur

F 7.1.1 Die bestehende kommunale Organisations- und Betriebsstruktur des ÖSPV in Halle (Saale) soll für die Geltungsdauer des Nahverkehrsplans beibehalten werden. Sie ist unter Berücksichtigung sich ggf. ändernder rechtlicher Rahmenbedingungen so weiterzuentwickeln, dass die Aufgabenträgerfunktion der Stadt gestärkt wird, die Anforderungen des Nahverkehrsplans bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Liniengenehmigungen durchgesetzt werden können und dabei die Vorteile des steuerlichen Querverbunds insbesondere im Hinblick auf die öffentliche Finanzierung des Gesamtliniennetzes des Stadtverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen erhalten bleiben.

Erläuterung: Die Stadt als Aufgabenträger schafft die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für das ÖSPV-Angebot. Die HAVAG übernimmt als kommunales Verkehrsunternehmen Vorbereitung und Umsetzung der Verkehrsleistungen. Diese Struktur sichert der Stadt den zur Durchsetzung der städtischen Ziele und Interessen notwendigen Einfluss.

F 7.1.2 Die Stadt beabsichtigt, die gesamten Verkehrsleistungen des Stadtverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen mit Wirkung ab dem 01.01.2021 im Rahmen eines direkt zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) durch die HAVAG als internem Betreiber i. S. d. VO (EG) 1370/2007 erbringen zu lassen.

Bis zur Direktvergabe des öDA ist der bestehende Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag zwischen der Stadt, der Stadtwerke Halle GmbH und der HAVAG fortzuführen.

HAVAG und Stadtwerke Halle GmbH sind angehalten, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 zu schaffen.

Erläuterung: Die VO (EG) 1370/2007 gibt vor, dass Dienstleistungen zur Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personenverkehr auf der Grundlage eines öDA erbracht werden dürfen. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 lässt unter bestimmten Voraussetzungen (u.a. Kontroll-, Territorial- und Eigenerbringungskriterium) die Vergabe von Leistungen ohne Ausschreibung an einen internen Betreiber zu.

F 7.1.3 Die Verkehrsunternehmen, die in Bezug auf das Gebiet der Stadt Halle (Saale) Inhaber von Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG oder Betriebsführer gemäß § 2 Abs. 2 Ziff. 3 PBefG sind (Konzessionäre), haben auch beim Einsatz von Subunternehmern die folgenden Anforderungen zu gewährleisten:

1. Subunternehmer dürfen mit Verkehrsdiensleistungen nur betraut werden, sofern sie mindestens nachweisen, dass sie Inhaber einer gültigen Genehmigung nach dem PBefG oder einer Lizenz nach der VO (EG) 1073/2009 mit dem Zusatz „Gilt auch als Genehmigung für die Beförderung im innerdeutschen Gelegenheitsverkehr“ sind. Das Verkehrsunternehmen hat der Genehmigungsbehörde den Einsatz von Subunternehmern schriftlich mitzuteilen.
2. Ist der Einsatz von Pkw im Linienverkehr durch Subunternehmen vorgesehen, unterliegen diese den Bestimmungen für den Taxen- oder Mietwagenverkehr nach den Bestimmungen des PBefG.
3. Für die zur Erbringung der Linienverkehrsleistungen eingesetzten Beschäftigten ist ein jeweils gültiger repräsentativer Tarifvertrag gemäß § 10 (2) Landesvergabegesetz Sachsen-Anhalt (LVG LSA)²² anzuwenden.

Erläuterung: Zur Wahrung einheitlicher Qualitätsstandards sind, ungeachtet der Verantwortung des Betreibers des Linienverkehrs, an die Verkehrsunternehmen hohe Maßstäbe bezüglich Verkehrssicherheit und Verbraucherschutz zu setzen. Mangels eindeutiger rechtlicher Normen für Subunternehmen im Linienverkehr sind im Nahverkehrsplan ergänzende Regelungen zu verankern, die diesen Anspruch gewährleisten.

F 7.1.4 Bei einem Wechsel des Anbieters von Linienverkehrsleistungen ist das neu eintretende Verkehrsunternehmen darauf zu verpflichten, die für die jeweilige Verkehrsleistung bis dahin genutzten öffentlich finanzierten oder mitfinanzierten Infrastruktureinrichtungen (z.B. Haltestellen, Betriebshöfe) und Fahrzeuge, soweit sie nicht bereits abgeschrieben sind, zu übernehmen oder, wenn eine Übernahme nicht sinnvoll ist, zu nutzen und ggf. anfallende Betriebskosten in angemessenem Umfang mitzufinanzieren. Das Verkehrsunternehmen, das die Leistung bisher erbracht hat, soll diese Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge gegen marktgerechte Entschädigung eines ggf. finanzierten Eigenanteils dem neu eintretenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen.

Falls das bisher tätige Verkehrsunternehmen die Fahrzeuge und nicht ortsfeste Infrastruktur für Leistungserbringungen außerhalb von Halle (Saale) benötigt und jene nicht mehr dem Stadtverkehr zur Verfügung stehen, sind der Stadt ihre eigenen, nachgewiesenen Investitionen angemessen zu erstatten. Insofern wäre zudem Satz 1 hinfällig.

Erläuterung: Für den Fall, dass die beabsichtigte Direktvergabe an die HAVAG scheitert und andere Verkehrsunternehmen Linienleistungen im Stadtgebiet übernehmen, soll sichergestellt werden, dass öffentlich (mit)finanzierte Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge weiterhin bestimmungsgemäß genutzt und dem „neuen“ Verkehrsunternehmen auch tatsächlich zur Verfügung gestellt werden.

F 7.1.5 Bei einem Wechsel des Anbieters von Linienverkehrsleistungen wirkt die Stadt darauf hin, dass das neu eintretende Verkehrsunternehmen die für die zu erbringende Verkehrsleistung erforderlichen Mitarbeiter des bisherigen Verkehrsunternehmens zu den in einem jeweils gültigen repräsentativen Tarifvertrag gemäß § 10 (2) Landesvergabegesetz Sachsen-Anhalt (LVG LSA) vereinbarten Bedingungen übernimmt.

Erläuterung: Die Stadt Halle (Saale) kommt damit ihrer sozialen Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern im ÖPNV, welche überwiegend auch Bürger der Stadt Halle (Saale) sind, nach. Eine Pflicht zur Übernahme von Personal des Altbetreibers im Falle eines Betreiberwechsels aufgrund eines erfolgreichen eigenwirtschaftlichen Konkurrenzanspruchs entfaltet indes keine Wirkung, da diese Anforderung rechtlich nicht durchsetzbar ist. Ein entsprechendes Anordnungsrecht des Aufgabenträgers besteht nur im Fall von wettbewerblichen Ausschreibungen. Solche Regelungen sind – da rechtlich unstrittig fehlgehend – inzwischen in der Praxis nicht mehr üblich.

²² Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Sachsen-Anhalt (Landesvergabegesetz - LVG LSA) vom 19. November 2012

F 7.1.6 Bei einem Wechsel des Betreibers des Stadtverkehrs ist der neue Betreiber verpflichtet, volumnfänglich die Stelle der HAVAG im Mitteldeutschen Verkehrsverbund einzunehmen. Dazu gehört insbesondere, als Anteilsgesellschafter in den Verbund einzutreten und alle erforderlichen Kooperations- und Einnahmenaufteilungsverträge abzuschließen.

Erläuterung: Die Interessen des Halleschen ÖSPV und seiner Fahrgäste sollen im Verkehrsverbund weiterhin adäquat in der bisherigen Form vertreten werden.

7.2 Linienbündelung/Gesamtnetz Stadtverkehr Halle (Saale)

F 7.2.1 Alle Straßenbahn- und Buslinien des Stadtverkehrs (vgl. Kap. 3.1.3) werden planerisch und rechtlich zu einem Linienbündel („Gesamtnetz Stadtverkehr Halle (Saale)“) zusammengefasst. Die noch im Nahverkehrsplan 2012 enthaltene Aufteilung des Verkehrsraums in verschiedene Linienbündel wird ausdrücklich aufgegeben.

Im Interesse der Gewährleistung eines für den Fahrgast attraktiven, integrierten ÖSPV-Verkehrsangebots mit Straßenbahnen und Bussen sowie ergänzenden Dienstleistungen, beabsichtigt die Stadt, mit Wirkung ab dem 01.01.2021 das Gesamtnetz Stadtverkehr Halle (Saale) als eine Gesamtleistung i. S. d. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG zu vergeben.

Begründung

Mit der Zusammenfassung aller Straßenbahn- und Buslinien des Stadtverkehrs in einem Gesamtnetz (Linienbündel) verfolgt die Stadt folgende Ziele:

- Sicherung einer hohen Wirtschaftlichkeit bei der Durchführung des städtischen ÖSPV durch Nutzung von Synergieeffekten bei Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung, Fahrzeug- und Personalvorhaltung, Unterhaltung der Fahrzeuge und Betriebsanlagen sowie beim Reagieren auf Havariesituationen
- Bereitstellung eines attraktiven ÖSPV für die Fahrgäste durch optimal aufeinander abgestimmte Linienfahrpläne, Sicherung eines Maximums an Anschlüssen zwischen den Linien, umfassenden Service und einheitliche Vermarktung

Erst durch die enge Verknüpfung der Verkehrsträger Straßenbahn und Bus ist es möglich, dem Anspruch an eine umfassende Mobilitätsdienstleistung im gesamten Stadtgebiet gerecht zu werden.

Das Linienbündelungskonzept sichert, dass die Gestaltung des Stadtverkehrs in der bisherigen Form fortgeführt werden kann und die sich daraus ergebenden Effekte weiterhin Bestand haben. Das betrifft insbesondere:

- Die Straßenbahn ist der Hauptverkehrsträger des ÖPNV in Halle (Saale) und erfüllt die Verkehrsbedürfnisse entlang der nachfragestarken Achsen. Der Bus erschließt fast ausnahmslos die Fläche in den Stadtrandbereichen und ist konsequent auf die reine Zu-/Abbringerfunktion zu/von der Straßenbahn mit entsprechender fahrplantechnischer Verknüpfung ausgerichtet. Die Einheit von Straßenbahn und Stadtbus gewährleistet damit die schnelle und attraktive Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen und dem Stadtzentrum.
- Zwischen den einzelnen Linien bestehen aufgrund der Netzgestaltung und der Verkehrs-nachfrage umfangreiche Umsteigebeziehungen, denen durch eine einheitliche Planung mit der Herstellung koordinierter und gesicherter Anschlüsse zwischen und innerhalb von Bus und Bahn an einer Vielzahl von Verknüpfungspunkten Rechnung getragen wird. Dies gilt insbesondere auch für den Abend- und Nachtverkehr (u.a. Sammelanschlüsse).

- Die Erlöse einzelner nachfragestärkerer Linien führen zu einer zumindest teilweise verbesserten Ergebnissituation in Bezug auf den in der Gesamtschau allerdings defizitären Stadtverkehr. Es ist sicherzustellen, dass ein „Herauslösen“ dieser stärkeren Linien aus den übrigen, sehr unrentablen Linien zu Lasten des Aufgabenträgers bzw. des städtischen Haushalts durch eigenwirtschaftliche Anträge auf Einzellinien vermieden wird (Stichwort „Rosinenpickerei“).
- Bei Linienüberlagerungen auf Straßenbahnachsen erfolgt eine Abstimmung der Fahrtenfolge so, dass sich weitestgehend gleichmäßige Taktraster ergeben.
- Eine abgestimmte und linienübergreifende Umlaufplanung ermöglicht Fahrtenübergänge zwischen einzelnen Linien und damit einen effizienten und ressourcenschonenden Fahrzeugeinsatz.
- Der Einsatz des Fahrpersonals wird über eine zentrale Personaldisposition geplant, was eine hohe Flexibilität sichert, z.B. bei Angebotserhöhungen zu besonderen Anlässen und überdurchschnittlich hohem Krankenstand. Außerdem kann Fahrpersonal, das über eine kombinierte Ausbildung für Straßenbahn und Bus verfügt, sowohl planmäßig als auch operativ verkehrsträgerübergreifend eingesetzt werden.
- Der gesamte Stadtverkehr wird von einer Leitstelle aus überwacht, sodass bei Abweichungen vom Regelbetrieb schnellstens mit entsprechenden Maßnahmen reagiert werden kann und sich damit die Auswirkungen auf das Gesamtnetz auf ein Minimum reduzieren. Die Straßenbahnen und Busse sind dazu mit einem einheitlichen Bordrechnersystem ausgestattet.
- Bei Havarien im Straßenbahnenetz ist die Bereitstellung von Bussen für notwendige Schienenersatzverkehrsleistungen aufgrund des gemeinsamen Fahrzeug- und Personalpools schnell und effektiv zu organisieren.
- Der Betriebshof Freiimfelder Straße wird für die Straßenbahn und den Bus genutzt. Das trägt zu einem effizienten Einsatz der Anlagen und des Personals für die Unterhaltung der Fahrzeuge bei.
- Die Vorhaltung der Infrastruktur befindet sich in einer Hand (Fahrwege und Haltestellen der Straßenbahn, Betriebshöfe).
- Die Gestaltung der Straßenbahnen, Busse, Haltestellen und Informationen sowie die Vermarktung des Stadtverkehrs erfolgen nach abgestimmten, einheitlichen Grundsätzen und Vorgaben, was sich positiv auf die Akzeptanz des ÖSPV durch die Fahrgäste auswirkt.
- Aus der jeweiligen Nachfragestruktur auf den einzelnen Bedienachsen des Stadtverkehrs resultieren Unterschiede im Hinblick auf die Ertragsstärke der Linien des Stadtverkehrs. Der gemeinsame Betrieb in einem Linienbündel ermöglicht einen wirtschaftlichen Querausgleich.

Aufgrund der dargestellten engen verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenhänge ist die Zuordnung aller Straßenbahn- und Stadtbuslinien zu einem Linienbündel/Gesamtnetz verkehrsplanerisch sinnvoll und wirtschaftlich geboten.

Gleichzeitig ist mit der Zusammenfassung aller Stadtverkehrslinien in einem Bündel für die Genehmigungsbehörde auch die Grundlage geschaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien abzulehnen (§ 13 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 lit. d) PBefG). Im Hinblick auf die Direktvergabe des Stadtverkehrs Halle (Saale) zum 01.01.2021 wird der Aufgabenträger wegen der derzeit noch über den 01.01.2021 hinaus gültigen Liniengenehmigungen mit der HAVAG als Genehmigungsinhaberin abstimmen, wie eine vorzeitige Harmonisierung aller zz. bestehenden Linien genehmigungen des Stadtverkehrs mit Wirkung zum 31.12.2020/01.01.2021 zu erreichen ist. Die bei der Stadt angesiedelte Genehmigungsbehörde zur Erteilung von Linienverkehrs genehmigungen nach dem PBefG wird nach erfolgter Anpassung der zz. gültigen Liniengenehmigungen eine entsprechende Korrektur bzw. Neufestsetzung der Angaben des öffentlichen Genehmigungsverzeichnisses nach § 18 (einschließlich der relevanten Fristen für eigenwirtschaftliche Antragstellungen gemäß § 12 Abs. 5, 6 PBefG) vornehmen.

8 FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN

8.1 Vorbemerkung

Der Stadt obliegt nach §§ 4 und 8 ÖPNVG LSA als Aufgabenträger für den Straßenpersonen-nah-verkehr die Finanzverantwortung. Die Finanzierungspraxis des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) ist eng verbunden mit den Rechtsentwicklungen auf europäischer Ebene und der Überführung in nationales Recht.

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) gelten die Grundsätze

- des Vorrangs der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand und
- des Vorrangs investiver Maßnahmen vor konsumtiven Ausgaben bei Leistungen der öffentlichen Hand.

Auf der Grundlage der im Kapitel 1.1 dargestellten gesetzlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV wird in den folgenden Kapiteln auf die konkrete Ausgestaltung der Finanzierung vor Ort eingegangen.

Der Stadtrat begrüßt die öffentliche Diskussion im Land Sachsen-Anhalt, Halle (Saale) als Modellgemeinde bzw. den Verflechtungsraum Halle-Leipzig als Modellregion zur Erprobung eines fahrscheinlosen²³ ÖPNV vorzuschlagen. Die Stadtverwaltung wurde per Beschluss Nr. VI/2018/03839 vom 28.02.2018 beauftragt, mit der HAVAG, den Leipziger Verkehrsbetrieben, dem MDV, der Stadt Leipzig sowie den Verkehrsministerien der Länder Sachsen-Anhalt und Sachsen in Kontakt zu treten und ein grundsätzliches Interesse an einer Beteiligung als Modellprojekt zu bekunden. Sofern diese grundsätzliche Reform der Beförderungsbedingungen des ÖPNV temporär oder dauerhaft vollzogen wird, muss sowohl die Finanzierungs- als auch die Investitionsplanung für den Stadtverkehr vollkommen neu aufgestellt werden (alternative Finanzierungsquellen, Investitionen in zusätzliche/größere Fahrzeuge etc.).

8.2 Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Eine Rechtsgrundlage für die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) stellt derzeit das europäische Primärrecht gemäß den Vorgaben der „Altmark-Trans-Entscheidung“ des Europäischen Gerichtshofs vom 24. Juli 2003 dar.

Der Stadtrat der Stadt Halle (Saale) hat auf der Grundlage des VBFV vom 27. September 2001 insoweit bereits im Jahr 2001 die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der Durchführung des ÖPNV auf dem Gebiet der Stadt Halle (Saale) und deren Finanzierung betraut. Diese Betrauung wurde in den Jahren 2007 und 2015 durch entsprechende Beschlüsse des Stadtrats fortgeschrieben bzw. geändert.

Die Hallesche Verkehrs-AG erhält von der Stadt Halle (Saale) auf der Grundlage des VBFV Ausgleichsleistungen für die Erfüllung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Neben den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind dort die dazugehörigen Parameter sowie das Ausgleichsverfahren beschrieben. Ergänzt wird der VBFV durch die bestehenden Linienverkehrsgenehmigungen sowie die Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans der Stadt Halle (Saale). Der VBFV hat, wenn er nicht zuvor gekündigt wird, eine Laufzeit bis zum 31.12.2021.

²³ Es ist gemeint, dass der ÖPNV genutzt werden darf, ohne ein Beförderungsentgelt zahlen zu müssen.

Als mittelbarer Gesellschafter des städtischen Verkehrsunternehmens gewährt die Stadt der HAVAG nach Maßgabe des VBFV und nach Ausschöpfung der Mittel des Stadtwerkekonzerns Ausgleichsleistungen für entstehende Betriebskostenunterdeckungen. Über diese Betriebskostenzuschüsse hinaus sind Ausgleichsleistungen öffentlicher Mittel notwendig für

- Investitionen in die Infrastruktur (Straßen, Straßenbahntrassen, Zugangsstellen etc.) und
- verkehrsverbundbedingte Aufwendungen (Betriebskosten der Verbundgesellschaft, Ausgleich verbundbedingter Belastungen).

Eine Zusammenfassung der nach derzeitiger Prognose für die Finanzierung des ÖPNV in Halle (Saale) im Zeitraum 2018 bis 2022 vorgesehenen Mittel enthält Anlage 3 (Finanzierungsplan).

Unter Beachtung der europäischen Rahmenbedingungen wird die Stadt bei darüber hinausgehenden Finanzierungsbedarfen sowie zur Sicherstellung der Finanzsituation der HAVAG eine Fortschreibung der prognostizierten Mittel gemäß Anlage 3 auf Basis des bestehenden VBFV bzw. des mit Wirkung zum 01.01.2021 angestrebten öDA vornehmen.

8.3 Investitionen

Die nach dem gegenwärtigen Stand für den ÖSPV in Halle (Saale) im Zeitraum 2018 bis 2022 vorgesehenen Investitionen sind in Anlage 4 dargestellt.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit in den kommenden Jahren sind, noch stärker ausgeprägt als in den Vorjahren, Maßnahmen in die Infrastruktur (insbesondere Gleisanlagen bzw. Projekte im Rahmen des Stadtbahnprogramms).

Sofern Anpassungen in der Investitionsplanung erforderlich werden bzw. sich weitere, in Anlage 4 noch nicht berücksichtigte Investitionen ergeben und dafür Möglichkeiten der Förderung bestehen, sind bei der Fortschreibung des Investitionsplans entsprechende Ergänzungen und Präzisierungen vorzunehmen. Werden einzelne Vorhaben nicht wie geplant realisiert, sind sie in die Folgejahre zu übernehmen. Für die Jahre nach 2022 ist der Investitionsplan zu gegebener Zeit fortzuschreiben.

8.4 Weiterleitung von Fördermitteln

Die Stadt Halle (Saale) erhält gemäß § 8 ÖPNVG LSA Zuweisungen des Landes nach einem erfolgsabhängigen Verteilerschlüssel, deren Höhe jeweils im März des laufenden Haushaltsjahrs durch das für Verkehr zuständige Ministerium festgelegt wird. Der Stadtrat beschließt jeweils im vierten Quartal des Vorjahrs über die Art und Weise der Verwendung. Gemäß Beschluss Nr. VI/2017/03469 sollen die für 2018 erwarteten Mittel wie folgt verteilt werden:

Zuschüsse an die HAVAG für investive und konsumtive Maßnahmen [Angaben in T€]	
Nachrüstung von Rampen/Barrierefreiheitsausrüstung	100
Stadtbahnhofprogramm	2.744
Betriebshof Rosengarten	3.100
Unterhaltung von Signal- und Verkehrssicherungsanlagen	100
Betriebskostenzuschuss MDV	315*
OBS-Fahrdienstleistungen (Star Park)	80**
Ausgleich verbundbedingter Belastungen	35
Summe HAVAG	6.475
Zuschüsse an die Stadt für folgende Maßnahmen [Angaben in T€]	
Anteil für ÖSPV-Planungen (Sachverständige, Planverfahren)	330
Bushaltestellen, laufende Tiefbaumaßnahmen	265
Laufende Straßenbaumaßnahmen (Haltestellen)	50
LZA Freiimfelder Straße/Helmut-von-Gerlach-Straße	50
LZA Glauchaer Platz/Tiefgarage Spitze	100
LZA Berliner Straße/Freiimfelder Straße	120
Summe Stadt	915
Gesamtsumme [in T€]	7.390

* Betrag wurde inzwischen auf 318 T€ korrigiert. ** Betrag wurde inzwischen auf 260 T€ korrigiert
Rundungsbedingte Abweichungen bei Aufsummierung möglich.

Tabelle 8.1: Verwendung der Mittel gemäß § 8 ÖPNVG LSA im Jahr 2018

Gemäß § 9 ÖPNVG LSA erhält die Stadt zudem jährlich 3.515.400 € vom Land zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs. Die Stadt reicht diese Mittel derzeit auf Basis der Satzung zum Ausgleich ermäßigter Ausbildungstarife im Ausbildungsverkehr in der Stadt Halle (Saale) – Ausgleichssatzung (AusglS) offen, transparent und diskriminierungsfrei an die auf dem Gebiet der Stadt tätigen Verkehrsunternehmer, die die Anforderungen des § 9 ÖPNVG LSA erfüllen aus. Im Jahr 2017 wurden die Mittel vollumfänglich an die HAVAG ausgereicht.

9 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

9.1 Abbildungen

Abbildung 1.1	Organisation des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale)	7
Abbildung 3.1	Liniennetz Stadtverkehr HAVAG, Tagesverkehr (August 2017)	14
Abbildung 3.2	Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, ganztägig (24 h) an einem Werktag (Fahrplan 2017, Montag-Donnerstag)	19
Abbildung 3.3	Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, 13-16 Uhr an einem Werktag (Fahrplan 2017, Montag-Donnerstag)	20
Abbildung 3.4	Bedienung pro Richtung im Netz des Stadtverkehrs, 20-22 Uhr an einem Werktag (Fahrplan 2017, Montag-Donnerstag)	20
Abbildung 3.5	Fahrwege im Straßenbahnnetz (November 2017)	29
Abbildung 4.1	Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung	38
Abbildung 4.2	Bevölkerungsprognose nach Stadtbezirken	38
Abbildung 4.3	Beschäftigtenzahlen und Arbeitslosenquote 2000 bis 2017	39
Abbildung 4.4	Schülerinnen und Schüler 2013 bis 2031	41
Abbildung 4.5	Fahrgastaufkommen der HAVAG (Linienbeförderungsfälle) 2004 bis 2017	43
Abbildung 4.6	Fahrgastaufkommen im Stadtverkehr je Verkehrstag und Tageszeit (2. Quart. 2017)	44
Abbildung 4.7	Vorhandenes Fahrgastaufkommen an einem durchschnittlichen Schultag (Ist-Zustand 2017)	45
Abbildung 4.8	Prognostiziertes Fahrgastaufkommen an einem durchschnittlichen Schultag (Prognose-Nullfall 2030)	47
Abbildung 4.9	Entwicklung des Fahrgastaufkommens an einem durchschnittlichen Schultag (Prognose-Nullfall 2030 zu Ist-Zustand 2017)	48

9.2 Tabellen

Tabelle 1.1	Liniengenehmigungen im Stadtverkehr (Januar 2017)	6
Tabelle 3.1	Linien und Zugfolgezeiten im SPNV (Fahrplan 2017/2018)	12
Tabelle 3.2	Ankunfts-/Abfahrtszeiten des SPNV in Halle (Saale) Hbf. (Fahrplan 2017/2018)	12
Tabelle 3.3	Takt- und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr (Fahrplan August 2017)	16
Tabelle 3.4	Takt- und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr (Fahrplan August 2017)	18
Tabelle 3.5	Linien und Fahrtenangebot des Regionalbusverkehrs von/nach Halle (Fahrplan 2017)	22
Tabelle 3.6	Verknüpfungen zwischen SPNV und Stadtverkehr/Regionalbusverkehr (Fahrplan 2017, Tagesverkehr) ..	23
Tabelle 3.7	Verknüpfungen im Straßenbahn- und Stadtbusnetz (Fahrplan August 2017, Tagesverkehr)	24
Tabelle 3.8	Bike+Ride- und Park+Ride (Dezember 2017)	25
Tabelle 3.9	Zustand der SPNV-Zugangsstellen (November 2017)	27
Tabelle 3.10	Fahrscheinarten der Preisstufe 1 (Stadtgebiet) im MDV-Tarif (September 2017)	32
Tabelle 4.1	Bevölkerung nach Stadtbezirken 1995 bis 2017	36
Tabelle 4.2	Bevölkerungsentwicklung und -prognose	37
Tabelle 4.3	Arbeitsmarktdaten 2011 bis 2017	39
Tabelle 4.4	Schulen sowie Schülerinnen und Schüler 2013 bis 2031	40
Tabelle 4.5	Modal Split der von der Wohnbevölkerung Halles werktags zurückgelegten Wege 1991 bis 2013	42
Tabelle 4.6	Ein-/Aussteiger an den SPNV-Zugangsstellen in Halle (Saale)	42
Tabelle 5.1	Definition der Verkehrszeiten	52
Tabelle 5.2	Zu realisierende Grundtakte bei der Straßenbahn	55
Tabelle 5.3	Verknüpfungspunkte Stadtverkehr, Regionalverkehr und SPNV	59
Tabelle 5.4	Maßnahmen an Verknüpfungspunkten mit dem SPNV	60
Tabelle 5.5	Standards für die Haltestellenausstattung	66
Tabelle 5.6	Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen	68
Tabelle 8.1:	Verwendung der Mittel gemäß § 8 ÖPNVG LSA im Jahr 2018	88

9.3 Abkürzungen

DB AG	Deutsche Bahn AG
B+R	Bike & Ride (Fahrradabstellanlage an ÖPNV-Zugangsstelle)
EW	Einwohner
FGÜ	Fußgängerüberweg
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
ITCS	Intermodal Transport Control System (ehem. Rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LZA	Lichtzeichenanlage
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVZ	Nachtverkehrszeit
OBS	Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park & Ride (Parken und Reisen)
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TVZ	Tagesverkehrszeit
VBFV	Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

9.4 Quellen

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31.07.2012, zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 17.12.2014 (GVBl. LSA S. 525, 528)
- /2/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808)
- /3/ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdiene auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- /4/ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.1.1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 463 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- /5/ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 01.12.2016 (BGBl. I S. 2755)
- /6/ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)
- /7/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan - Fortschreibung vom 08.02.2011 für den Zeitraum 2010 bis 2015/2025
- /8/ ÖPNV-Plan 2020–2030 – Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – Entwurfssfassung vom 20.10.2017, aktualisiert am 27.11.2017 nach Mitzeichnungsverfahren ergänzt um die Abbildungen
- /9/ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 21.06.1975 (BGBl. I S. 1573), zuletzt geändert durch Art. 483 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- /10/ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 06.10.2017 (BGBl. I S. 3549)
- /11/ Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Halle (Saale). Befindet sich derzeit in der Erarbeitung
- /12/ Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale), Fortschreibung 2013. Beschluss vom Stadtrat am 30.10.2013 (Beschluss-Nr. V/2012/11160)
- /13/ 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt 2014 bis 2030. Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Juli 2016
- /14/ Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2014 der Stadt Halle (Saale). ANALYSE & KONZEpte, Bericht vom 11.09.2014
- /15/ Statistisches Jahrbuch der Stadt Halle (Saale) 2015. Stadt Halle (Saale), Fachbereich Einwohnerwesen
- /16/ Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2013“; Auszug Stadt Halle (Saale). TU Dresden, Oktober 2014

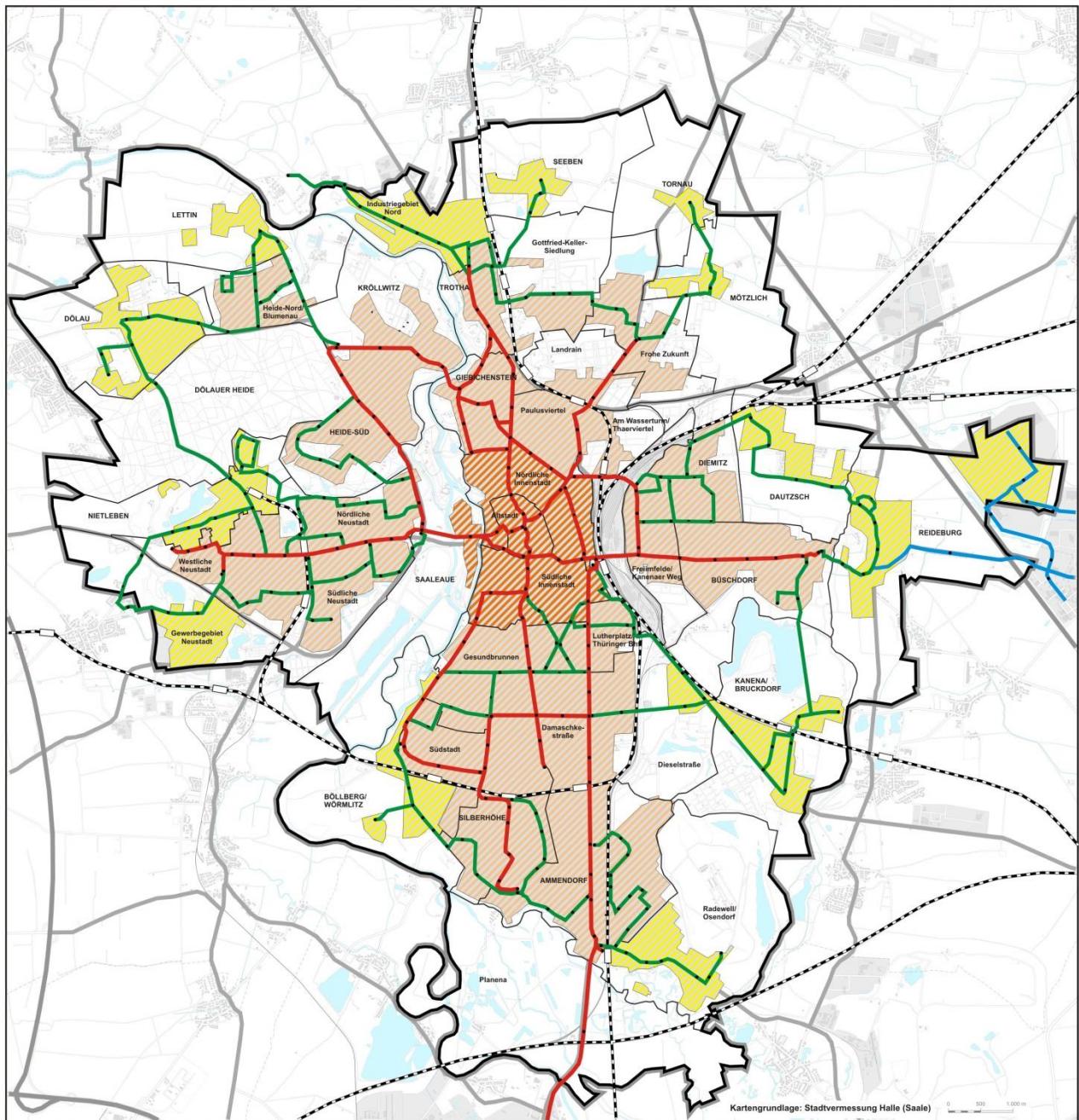
- /17/ Mobilitätsverhalten 2014, Stadt Halle (Saale). Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, April 2015
- /18/ HAVAG Marktforschung 2015. Omnitrend, Endbericht vom 15.02.2016
- /19/ HAVAG Marktforschung 2016. Omnitrend, Jahresbericht vom 17.02.2017
- /20/ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2013
- /21/ Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009. FGSV-Verlag, Ausgabe 2010
- /22/ Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behinderungsgleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung - BITV 2.0) vom 12.09.2011, zuletzt geändert durch Art. 4 der VO vom 25.11.2016 (BGBl I S. 2659)
- /23/ Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, September 2014
- /24/ Gestaltungshandbuch Stadtbahnprogramm Halle, Teil 1 - Regeldetailkatalog und Teil 2 - Regeldetailzeichnungen. Stadt Halle (Saale), Dezember 2016
- /25/ HAVAG-Standards zur Barrierefreiheit. Projektgruppe HAVAG, Juli 2015
- /26/ Entwicklung eines bedarfsgesteuerten, strategischen Nahverkehrsangebotes der HAVAG bis 2030. PTV Transport Consult GmbH, 2016
- /27/ Regelungen zum Abbau von konkurrierenden Parallelverkehren. Leitlinie des MDV. Stand Februar 2014
- /28/ Leitlinie für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienformen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. MDV, Stand 2014
- /29/ Leitlinie für die Systemverknüpfung der Verkehrsarten SPNV, ÖSPV, IV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. MDV, November 2009
- /30/ Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. MDV, Februar 2017
- /31/ Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. MDV, Bearbeitungsstand September 2017
- /32/ Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Sachsen-Anhalt (Landesvertragsgesetz - LVG LSA) vom 19. November 2012, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.10.2015 (GVBl. LSA S.562)
- /33/ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum barrierefreien Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an ÖSPV-Haltestellen (Haltestellenprogramm). Land Sachsen-Anhalt, Entwurf

10 ANLAGEN

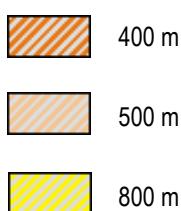
- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Erschließung des Stadtgebiets (zu F 5.2.1) |
| Anlage 2 | Mindestbedienung Straßenbahn (zu F 5.3.3) |
| Anlage 3 | Finanzierungsplan 2018–2022 |
| Anlage 4 | Investitionsplan 2018–2022 |
| Anlage 5 | Zeit- und Maßnahmenplanung für den barrierefreien Haltestellenumbau |

Anlage 1

Erschließung des Stadtgebiets (zu F 5.2.1)



Maximale Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle mit Mindestbedienung:



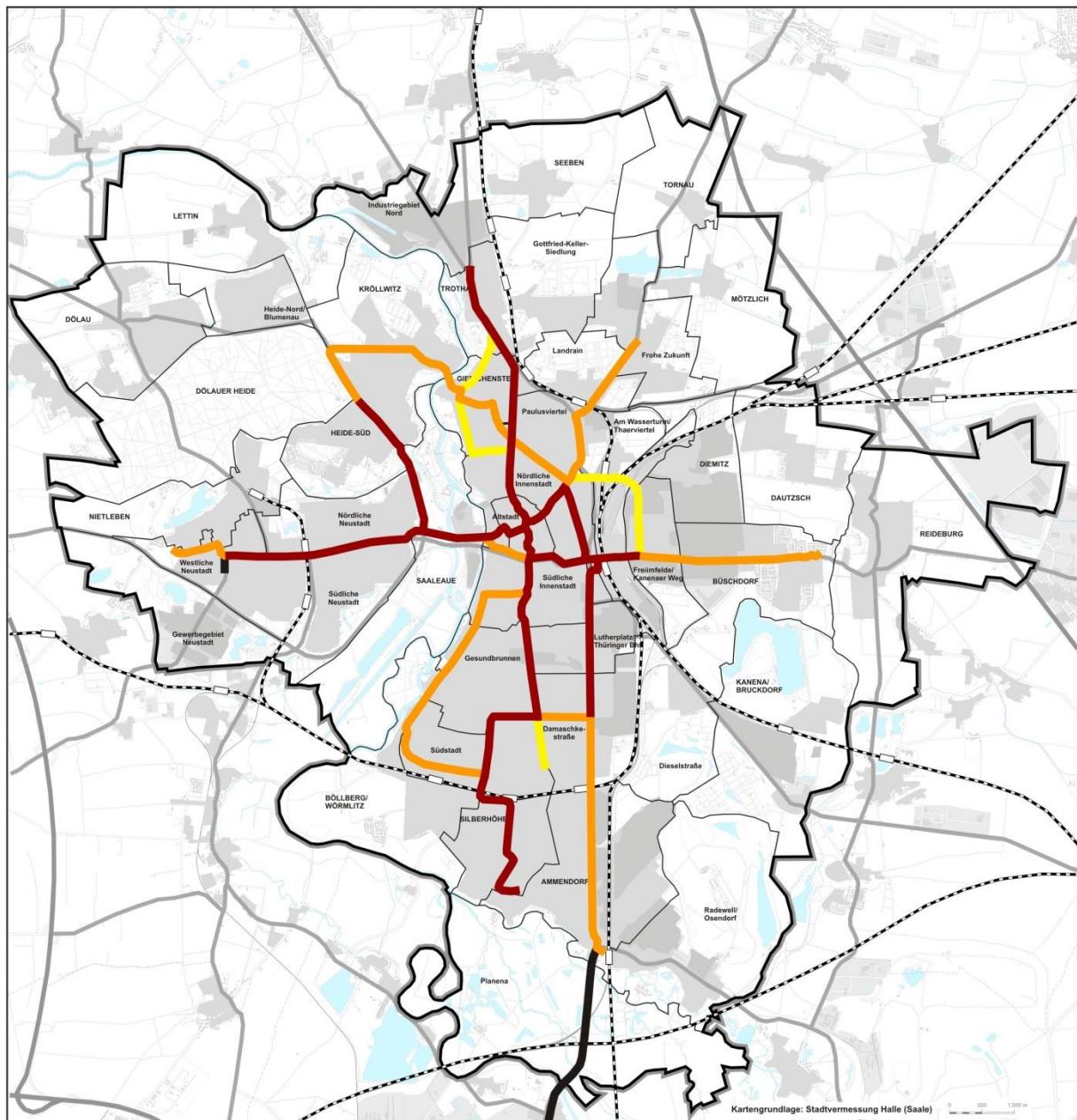
— Abgrenzung der Stadtteile

Zur Orientierung:

- Straßenbahnnetz, Stand August 2017
- Stadtbusnetz, Stand August 2017
- Erschließung durch Regionalbus

Anlage 2

Mindestbedienung Straßenbahn (zu F 5.3.3)



■ Streckenast mit pro Richtung mindestens:

8 Fahrten/h in der TVZ (Ast Silberhöhe: bis 18 Uhr),
 6 Fahrten/h samstags 10-17 Uhr (außer Ast Heide),
 3 Fahrten/h in der übrigen SVZ1,
 2 Fahrten/h in der SVZ2

■ Streckenast mit pro Richtung mindestens:

4 Fahrten/h in der TVZ,
 3 Fahrten/h in der SVZ1
 (Ast Freiimfelde: bis 20 Uhr; Äste Giebichenstein
 und E.-Brändström-Str.: Mo-Fr ab 5, Sa bis 22 Uhr)

■ Streckenast mit pro Richtung mindestens:

4 Fahrten/h in der TVZ,
 3 Fahrten/h in der SVZ1,
 2 Fahrten/h in der SVZ2

■ ohne Vorgabe bzw. Strecke nach Merseburg
 gemäß Nahverkehrsplan Saalekreis

Anlage 3**Finanzierungsplan 2018–2022**

<i>[Angaben in Tkm bzw. T€]</i>	2018	2019	2020	2021	2022
Fahrleistung Normalverkehr (Nutz-km)	8.576	8.239	8.413	8.415	8.419
davon Straßenbahn	5.394	5.055	5.212	5.212	5.212
davon Bus	3.182	3.184	3.202	3.203	3.207
davon HAVAG	2.071	2.072	2.083	2.083	2.087
davon Subunternehmer	1.111	1.112	1.119	1.121	1.120
Fahrleistung Schienenersatzverkehr (Nutz-km)	232	316	190	190	190
davon HAVAG	102	75	180	180	180
davon Subunternehmer	130	240	10	10	10
Fahrleistung gesamt (Nutz-km)	8.808	8.554	8.603	8.605	8.609
Betriebskostenzuschuss Bedarf HAVAG	24.242*	24.265	22.769	21.963	23.125
davon Eigenmittel Stadt	1.500	2.343	2.326	4.270	704
davon Querverbundmittel SWH GmbH	22.742	21.922	20.443	17.693	22.421
Ausgleichsleistungen Ausbildungsverkehr	3.515	3.515	3.515	3.515	3.515
davon Eigenmittel Stadt	0	0	0	0	0
davon Fördermittel (§ 9 ÖPNVG LSA)	3.515	3.515	3.515	3.515	3.515
Ausgleich verbundbedingter Belastungen an HAVAG	958	958	958	958	958
davon Eigenmittel Stadt	923	923	923	923	923
davon Fördermittel (§ 8 ÖPNVG LSA)	35	35	35	35	35
Summe Bedarf HAVAG	28.715	28.738	27.242	26.436	27.598
Betriebskostenzuschuss MDV	318	331	348	356	365
davon Eigenmittel Stadt	0	0	0	0	0
davon Fördermittel (§ 8 ÖPNVG LSA)	318	331	348	356	365
ÖSPV-Planungen der Stadt und Planverfahren	330	250	100	100	100
davon Eigenmittel Stadt	0	0	0	0	0
davon Fördermittel (§ 8 ÖPNVG LSA)	330	250	100	100	100
Summe Bedarf Stadtverkehr	29.363	29.319	27.690	26.892	28.063

* Hierin sind die in Tabelle 8.1 aufgeführten Zuschüsse für Rosengarten, Stadtbahnprogramm, Rampen, Signalanlagen und OBS-Leistungen enthalten. Die Angaben für 2019 ff. stehen unter Haushaltsvorbehalt. Rundungsbedingte Abweichungen bei Aufsummierung möglich.

Anlage 4**Investitionsplan 2018–2022**

	[Angaben in T€]	2018	2019	2020	2021	2022
Mobile Technik	1.766	618	725	10.148	9.725	
davon Busse	1.515	25	20	1.515	1.090	
davon Straßenbahnenfahrzeuge	131	403	408	8.458	8.520	
davon sonstige Fahrzeuge	120	190	297	175	115	
Stationäre Anlagen	3.490	2.376	2.331	1.551	1.127	
davon Funktechnik/Maschinen und Ausrüstung	1.974	1.076	615	551	413	
davon Gebäude/Betriebshöfe	1.516	1.300	1.716	1.000	714	
Infrastruktur (ohne Bushalte-/Schnittstellen)	42.356	52.609	37.590	43.193	46.071	
davon Gleisanlagen/Projekte Stadtbahnprogramm	41.251	49.894	35.533	41.271	43.987	
davon Stromversorgungsanlagen	955	1.410	1.510	1.375	1.536	
davon Brückenbauwerke	0	0	0	0	0	
davon Umsteigeanlagen	150	1.305	547	547	548	
geringfügige Wirtschaftsgüter	30	30	30	30	30	
Summe HAVAG	47.642	55.633	40.676	54.922	56.953	
Halte-/Schnittstellen	315	315	315	315	315	
LZA-Maßnahmen	270	165	33	33	39	
Knoten Glauchaer Straße/Platz	0	15	165	0	0	
Verkehrssteuerung/-information (IVS)	0	400	400	80	0	
Summe Stadt	585	895	913	428	354	
davon Fördermittel gem. ÖPNVG LSA	585	535	553	356	354	
davon sonstige Fördermittel	0	360	360	72	0	
Summe HAVAG + Stadt	48.227	56.528	41.589	55.350	57.307	
Der Finanzbedarf für die Vollsanierung der MGT6-Straßenbahnen bzw. deren Ersatzbeschaffung ist abgebildet. Die Angaben für 2019 ff. stehen unter Haushaltvorbehalt. Rundungsbedingte Abweichungen bei Aufsummierung möglich.						

Anlage 5 Zeit- und Maßnahmenplanung für den barrierefreien Haltestellenumbau

Vorbemerkungen und Annahmen

- Erfassung der rd. 50 wichtigsten Merkmale von Barrierefreiheit (siehe Anhang 1) aller rd. 700 Bahn- und Bussteige im Stadtgebiet Halle (Saale) und der Tarifzone 210 überwiegend im Juni 2019
- In Planung befindliche Haltestellen (insbesondere Stadtbahn-Programm Stufe II) sind bislang nicht im Haltestellen-Kataster, wohl aber in der Kostenübersicht, enthalten.
- Bei den Kombi-Haltestellen, gereiht und beidseitig, ist bislang keine Bordhöhe des Bussteigs erfasst.
- Bei numerischen Barrierefreiheitsmerkmalen (z.B. Breiten, Höhen, Flächen) wird kostenauslösender Handlungsbedarf zunächst grundsätzlich ab einer Abweichung des Messwerts vom Zielwert von >20 % angesetzt; bei Gleisabstand vom Bord und Bordhöhe ab >5 cm; bei Tiefe der Haltestellenfläche ab <150 cm; bei Engstellen auf der Haltestellenfläche ab <90 cm Breite.
- Im Haltestellen-Kataster, aber nicht in der Grobkostenschätzung, enthalten:
 - o Fläche (Tiefe) Fahrgastunterstand (FGU)
 - o „Leitstreifen“ von Einstiegsfeld zu Straßenbahntür über Radweg/Fahrbahn
 - o Höhe/Zugänglichkeit Fahrplanaushang
- Kostenansätze:

Ausbau/Anpassung von ...		Straßenbahn- und Kombi-Steig	Bussteig
<i>a</i>	Steig komplett	520.000 €*	70.000 €**
<i>b</i>	Steighöhe	50.000 €	35.000 €
<i>c</i>	Querungshilfe (QH)	60.000 €	8.000 €
<i>d</i>	Bodenindikatoren Steig	25.000 €	10.000 €
<i>e</i>	Bodenindikatoren QH	25.000 €	10.000 €
<i>f</i>	Engstellen, Stufen etc. im Zugang	10.000 €	10.000 €
<i>g</i>	FGU-Zugang, Mast, Sprache, Beleuchtung	5.000 €	5.000 €
<i>h</i>	Sitzen	1.000 €	1.000 €
Baunebenkosten (bei <i>g</i> und <i>h</i> 0 %)		10 %	15 %
Quelle		HAVAG Juni-Aug. 2020	** Haltestellenpaket 5, LP 2, Okt. 2019

* Hier sind, insbesondere außerhalb des Stadtbahn-Programms, nur sehr komplexe Objekte zu bearbeiten.

Grobschätzung der Bau- und Baunebenkosten

Ausbau/Anpassung von ...	Straßenbahn- und Kombi-Steig		Bussteig	
	Anzahl	Kosten [€]	Anzahl	Kosten
Steig komplett	47	26.884.000	82	6.601.000
Steighöhe	43	2.365.000	117	4.709.300
Querungshilfe (QH)*	35	2.310.000	65	598.000
Bodenindikatoren Steig	125	3.437.500	336	3.858.200
Bodenindikatoren QH	47	1.299.400	106	1.221.900
Engstellen, Stufen etc. im Zugang	0	0	8	92.000
FGU, Mast, Sprache, Beleuchtung	23	115.000	406	2.030.000
Sitzen	69	138.000	267	266.500
Summe jeweils		36.548.900		19.376.900
Summe gesamt		55.925.800		

* Es wird davon ausgegangen, dass für je zwei Bahn-/Bussteige eine Querungshilfe nötig ist. Die Anzahl der Bahn- und Bussteige ohne QH ist doppelt so hoch.

Reihung der Haltestellen nach ihrer Bedeutung

- Die Relevanz der Bahn- und Bussteige wurde bewertet mittels der Anzahl von Ein- und Aussteigenden (Stand: überwiegend 2019) sowie im Umfeld befindlicher Einrichtungen mit erhöhter Frequentierung durch mobilitätsbeeinträchtigte Menschen (Stand: Juli 2019).
- Die Verfahrensweise der Umfeld-Analyse ist mit dem Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen abgestimmt. Sie erfolgte nach folgender Bepunktungsmatrix:

Einrichtung	Wichtung nach echter Fußwegdistanz [m]				
	bis 100	bis 200	bis 300	bis 400	bis 500
KiTa (nicht-integrativ)	10 P.	8 P.	6 P.	4 P.	2 P.
Integrative KiTa/Hort, Schule und Betreutes Wohnen Behindter	50 P.	40 P.	30 P.	20 P.	10 P.
Landesbildungszentrum, Berufsförderungswerk und Behindertenwerkstatt für Körper- und Sehbehinderte	250 P.	200 P.	150 P.	100 P.	50 P.
Ärztehaus/(Poli-)Klinik	50 P.	40 P.	30 P.	20 P.	10 P.
Krankenhaus	250 P.	200 P.	150 P.	100 P.	50 P.
Senioren-Wohnanlage/-Heim	50 P.	40 P.	30 P.	20 P.	10 P.
Friedhof	10 P.	8 P.	6 P.	4 P.	2 P.

- Anschließend erfolgte eine einfache Addition der Anzahl Ein-/Aussteigender und des Punktergebnisses der Umfeld-Analyse.
- Abschließend wurden einzelne Korrekturen (Abwertungen) vorgenommen, wenn ...
 - o Steig nur im Nachtverkehr bedient
 - o Bedienung mittel- bis langfristig ungewiss
- Anhang 2 zeigt beispielhaft die 50 Bahn- und Bussteige höchster Bedeutung.

Maßnahmen- und Zeitplan

Grundsätzlich sollen die Bahn- und Bussteige in der Reihenfolge zuvor beschriebener Priorisierung aus- und umgebaut werden. Bei den Bushaltestellen wird die Verfahrensweise der letzten Jahre weiterverfolgt, wonach zunächst die Bussteige ausgerüstet werden, die einen Kompletausbau benötigen bzw. in den Vorhaben des Stadtbahn-Programms beinhaltet sind. Derzeit in Planung befinden sich folgende Bushaltestellen, jeweils beide Richtungen:

Begonienstraße	Kanena (1 Steig)	Sanddornweg
BG Klinikum Bergmannstrost	Karl-Ernst-Weg (3 Steige)	Schwarzenberger Str. (1 Steig)
Carl-Schorlemmer-Ring	Karl-Meißner-Straße (1 Steig)	Tangermünder Straße
Damaschkestraße	Lilienstraße	Wiener Straße
Diesterwegstraße	Lupinenweg	Wörmlitz
	Richard-Loesche-Str. (1 Steig)	Zscherbener Straße

Analog sollen alle noch komplett auszubauenden Straßenbahn- und Kombi-Haltestellen im fortgesetzten Stadtbahnprogramm enthalten sein (außer: Seebener Str. stadtwärts, Am Klausberg, E.-Eichhorn-Str., Kollenbeyer Weg). Die Finanzierung des Stadtbahnprogramms erfolgt weitgehend mit Bundes- und Landesmitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Für alle übrigen Haltestellen besteht gegenwärtig nur die Möglichkeit, Fördermittel aus dem ÖSPV-Haltestellenprogramm des Landes einzuwerben, die jedoch auf 12,5 T€ je Bussteig und 50 T€ je Bahnsteig begrenzt sind, was folglich nur rund 10 % der tatsächlichen Kosten eines Kompletausbau ausmacht. Mithin muss der weitaus größte Kostenteil aus Eigenmitteln aufgebracht werden. Es wird davon ausgegangen, dass im städtischen Haushalt auch in Zukunft nur die jährlichen Zuweisungen gemäß § 8 ÖPNVG LSA für Investitionen in die kommunale ÖPNV-Infrastruktur zur Verfügung stehen werden. Für den Zeitraum 2018 bis 2022 sind gemäß Anlage 4 315 T€ p.a. für Baumaßnahmen an Halte-/Schnittstellen eingeplant; davon 265 T€ p.a. für den barrierefreien Neubau bestehender Bushaltestellen.

Mit diesem Ansatz bräuchte es noch rund 72 Jahre, bis alle Bahn- und Bussteige des ÖSPV im Stadtgebiet nach heutigem Stand des Regelwerks und der Technik vollständig barrierefrei ausgebaut wären.²⁴ Das stellt für die Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen keinen zuverlässigen Zeithorizont dar.

²⁴ Kompletausbau der dies benötigenden Bahnsteige innerhalb des Stadtbahnprogramms vorausgesetzt; einschließlich Förderung Haltestellenprogramm; ohne kontinuierliche Steigerung der Baupreise.

Es ist deshalb vorgesehen, das jährliche Budget für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen ab 2022 um 500 T€ auf 765 T€ aufzustocken – gespeist aus den ÖPNVG-Landeszuweisungen. Unter ansonsten gleichen Voraussetzungen beträgt der Zeithorizont für die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit dann rund 25 Jahre. Die wichtigeren, höher frequentierten Steige wären entsprechend deutlich eher barrierefrei. Nachdem der prioritäre Komplettausbau aller dies benötigenden Haltestellen abgeschlossen sein wird, sind an den übrigen Haltestellen zunächst fehlende Merkmale der Barrierefreiheit nachzurüsten, bevor im letzten Schritt bislang nicht optimal installierte Merkmale der Barrierefreiheit umgerüstet werden (z.B. inzwischen nicht mehr DIN-gerecht verlegte Bodenindikatoren, geringfügig vom Standard abweichende Bahnsteighöhen).

Für die kommenden vier Jahre ergibt sich nach aktuellem Verfahrensstand folgendes Programm:

Jahr	Bahn- und Kombi-Steige	(reine) Bussteige
2022	BG Klinikum Bergmannstrost Diesterwegstraße Huttenstraße Passendorfer Weg Wiener Straße Wörmlitz	BG Klinikum Bergmannstrost Diesterwegstraße Karl-Ernst-Weg (ab 2021) Lupinenweg Schwarzenberger Straße Wiener Straße Wörmlitz
2023	Gertraudenfriedhof Kornblumenweg Theodor-Neubauer-Straße	Tangermünder Straße Zscherbener Straße
2024	Lutherstraße Saline	Begonienstraße Carl-Schorlemmer-Ring Kanena
2025	Damaschkestraße S-Bhf. Rosengarten	Damaschkestraße Lilienstraße Sanddornweg

Anhang 1 Reihenfolge der Haltestellen nach ihrer Bedeutung (Auszug)

Pos.	Steig-Name	Richtung	Linien	Einstiegen- de je Tag	Aussteigen- de je Tag	Summe einfach	Summe gewichtet	Umfeld- Punkte	Gesamt- bewertung
1	Marktplatz	Franckeplatz	1,3,7,8,9,16,9	9874	8837	18711	19057	40	19097
2	Marktplatz	Neues Theater, J.-Cur	1,3,7,8,95,97	5143	6157	11300	10962	40	11002
3	Marktplatz	Hallmarkt	2,5,9,10,16	6226	3636	9862	10725	110	10835
4	Franckeplatz	Marktplatz	1,3,7,9,16,95	3665	4886	8551	8144	270	8414
5	Franckeplatz	Steinweg, Am Leipzig	1,3,7,16,9,95	4532	2367	6899	7620	270	7890
6	Am_Steintor	J.-Curie-Platz	1,2,5,10	4024	3051	7075	7399	106	7505
7	Am_Steintor	Am_Wasserturm	1,2,5,10	3000	3677	6677	6452	106	6558
8	Zentrum_Neustadt	An_der_Feuerwache	2,9,10,16,34	3630	1301	4932	5708	160	5868
9	Rannischer_Platz	Franckeplatz	1,3,8,16,95,9	2999	1645	4644	5096	250	5346
10	Riebeckplatz	Am_Leipziger_Turm	4,7,9	2851	1965	4816	5111	58	5169
11	Neues_Theater	Moritzburgring	3,7,8	2579	2306	4885	4976	150	5126
12	Neues_Theater	Marktplatz	3,7,8	2456	2409	4865	4881	150	5031
13	Rannischer_Platz	K.-Tucholsky-Str.	1,3,8,16,30,9	2107	2802	4909	4677	250	4927
14	Hauptbahnhof	Riebeckplatz	7,9,10	2869	1359	4227	4731	40	4771
15	Hauptbahnhof	Riebeckplatz	2,5	2255	2211	4466	4481	60	4541
16	S-Bhf._Neustadt	Zentrum_Neustadt	2,9,10,16	2872	981	3853	4483	8	4491
17	Reileck	Hermannstr.	3,7,12,95,97	2559	1374	3933	4328	86	4414
18	Hauptbahnhof	Pfänderhöhe	2,5	2065	2281	4346	4274	60	4334
19	Rennbahnkreuz	An_der_Feuerwache,	40,91	2157	2055	4212	4246	2	4248
20	Hauptbahnhof	Freimfelder_Str.	7,9,10	1697	2700	4397	4062	40	4102
21	Zentrum_Neustadt	S-Bhf._Neustadt	2,9,10,16,34	1104	3496	4601	3803	160	3963
22	Schwimmhalle	S-Bhf._Neustadt	2,9,10,16,42	2561	740	3301	3907	50	3957
23	Moritzburgring	Marktplatz	3,7,8	1959	1183	3142	3401	460	3861
24	An_der_Feuerwache	Hyazinthenstraße	2,9,10,16	2009	883	2891	3267	366	3633
25	Moritzburgring	Hermannstr.	3,7,8	1210	2028	3238	2965	608	3573
26	Hauptbahnhof	Freimfelder_Str.	4,12	1476	2304	3781	3505	40	3545
27	S-Bhf._Neustadt	Schwimmhalle	2,9,10,16	1143	3001	4143	3524	8	3532
28	Rennbahnkreuz	Saline	2,9,10,16	2049	1088	3137	3457	64	3521
29	Hermannstraße	Moritzburgring	3,7,8	2009	1035	3044	3369	146	3515
30	Rennbahnkreuz	Hyazinthenstraße	2,9,10,16	1284	2172	3457	3161	64	3225
31	Hermannstraße	Reileck	3,7,8	1271	1955	3226	2998	142	3140
32	Südstadt,P.-Suhr-Stra	Moskauer_Str.	2,3,16	1590	1228	2818	2938	174	3112
33	Riebeckplatz	Magdeburger_Str.	2,5,12	1504	1442	2946	2967	46	3013
34	Riebeckplatz	Hbf.	4,7,9	1196	1844	3040	2825	58	2883
35	Südstadt,P.-Suhr-Stra	Freyburger_Str.	2,3,16	1099	1812	2911	2673	174	2847
36	Joliot-Curie-Platz	Am_Steintor	1,2,5,10	1392	1259	2651	2695	126	2821
37	Joliot-Curie-Platz	Marktplatz	1,2,5,10	983	2011	2994	2652	126	2778
38	Steinweg	Franckeplatz	1,3,16,95,97	1320	1157	2477	2532	216	2748
39	Mark-Twain-Straße	Schwimmhalle	2,9,10,16	1418	102	1520	1958	746	2704
40	An_der_Feuerwache	Zentrum_Neustadt	2,9,10,16	836	1724	2560	2264	366	2630
41	Gimritzer_Damm	Rennbahnkreuz	4,5,94	1488	794	2283	2514	106	2620
42	Schwimmhalle	M.-Twain-Str.	2,9,10,16,42	685	2484	3169	2570	50	2620
43	Steinweg	Rannischer_Platz	1,3,16,95,97	1107	1307	2414	2347	216	2563
44	Riebeckplatz	Hauptbahnhof	2,5,12	1197	1321	2519	2477	46	2523
45	Franckeplatz	Am_Leipziger_Turm	4,9	752	1852	2604	2237	258	2495
46	Hallmarkt	Ankerstraße	2,5,9,10,16,9	1382	763	2145	2352	140	2492
47	Hallmarkt	Marktplatz	2,5,9,10,16,9	1056	1366	2422	2319	140	2459
48	Franckeplatz	Glauchaer_Pl.	4,9,94	1148	963	2111	2172	258	2430
49	Hyazinthenstraße	Rennbahnkreuz	2,9,10,16	1265	945	2210	2317	86	2403
50	Robert-Koch-Straße	Kantstraße	1,3,16,95,97	1473	619	2092	2376	0	2376

Anhang 2 Liste der erfassten Parameter

Merkmalsgruppe	Merkmal	Ausprägungen
Identifizierung	Name	Haltestellenname
	Steigbezeichnung	Buchstabe, Nummer etc. (falls vorhanden)
	MDV-Mastnummer	
	NASA-Mastnummer	
	HAVAG-Mast-nummer (EPON)	
	Fahrtrichtung	Name der nächsten Haltestelle
	Mastposition	WGS84-Koordinaten
Art der Haltestelle	Verkehrssystem	Straßenbahn Bus Kombination Strab/Bus beidseitig Kombination Strab/Bus gereiht Kombination Strab/Strab
	Einstieg in Straßenmitte	nein auf Fahrbahn ohne Kap an Insel zum Teil an Insel an überfahrbarem Kap (Kfz) zum Teil an überfahrbarem Kap (Kfz) an überfahrbarem Kap (Rad) zum Teil an überfahrbarem Kap (Rad)
	Bordstein-Art	kein Sonderbord Hochbord mit Spurführung Hochbord mit Spurführung und doppelter Hohlkehle Hochbord ohne Spurführung Kombibord Straßenbahnsteig-Kante
	Bordstein-Farbe	weiß / andere Farbe
	Bahn-/Bussteighöhe	Höhe Bahnsteig über Schienenoberkante in cm leer=kein Bahnsteig
		Höhe Bussteig über Fahrbahn in cm leer=kein Bussteig
	Straßenbahn an Haltestelle	ja / nein
	Abstand Kante zur Gleismitte	Breite in cm/ 0=Einstieg auf der Fahrbahn (in Tram)
Haltestellenfläche	Länge (Hochbord)	in dm
	Breite (ohne ggf. Radweg)	in cm
	Kleinste Breite an Engstelle/Einbauten	in cm
	Fläche am Steig für Einstiegs-hilfe	vorhanden / nicht vorhanden
	Fläche am Steig für Einstiegs-hilfe (<i>Tram/A – bei Kombi-Haltestelle</i>)	Länge (am Bord) in cm
	Fläche am Steig für Einstiegs-hilfe (<i>Tram/A – bei Kombi-Haltestelle</i>)	Breite (Tiefe) in cm

Merkmalsgruppe	Merkmale	Ausprägungen
	Fläche am Steig für Einstiegs-hilfe Bus/B	Länge (am Bord) in cm <i>leer=keine zweite Kante</i>
	Fläche am Steig für Einstiegs-hilfe Bus/B	Breite (Tiefe) in cm <i>leer=keine zweite Kante</i>
	Bahnsteiggebundene Rampe vorhanden	ja / nein
	Bahnsteiggebundene Rampe: Länge	
	Bahnsteiggebundene Rampe: Tragfähigkeit	
	Unbefestigter Bodenbelag	ja / nein
	Bodenindikatoren im Einstiegs-bereich vorhanden	ja / nein
	Bodenindikatoren als Einstiegs-feld einschließl. ggf. Streifen über Radweg/Fahrbahn	vorhanden, korrekt verlegt vorhanden, nach altem Standard verlegt vorhanden aber nicht korrekt teilweise vorhanden, korrekt verlegt teilweise vorhanden, nach altem Standard verlegt teilweise vorhanden und nicht korrekt verlegt nicht vorhanden
	Bodenindikatoren als Leitstrei-fen vorhanden	ja / nein
	Bodenindikatoren als Auffin-destreifen im Gehweg	vorhanden, korrekt verlegt vorhanden, nach altem Standard verlegt vorhanden aber nicht korrekt teilweise vorhanden, korrekt verlegt teilweise vorhanden, nach altem Standard verlegt teilweise vorhanden und nicht korrekt verlegt nicht vorhanden
	„Leitstreifen“ über Rad-weg/Fahrbahn	vorhanden teilweise vorhanden nicht vorhanden nicht relevant
	Bodenindikatoren als Leitstrei-fen in der Haltestelle	vorhanden, korrekt verlegt vorhanden, nach altem Standard verlegt vorhanden aber nicht korrekt teilweise vorhanden, korrekt verlegt teilweise vorhanden, nach altem Standard verlegt teilweise vorhanden und nicht korrekt verlegt nicht vorhanden nicht relevant

Merkmalsgruppe	Merkmale	Ausprägungen
Wartegelegenheit	Wartegelegenheit mit Sitzplatz	vorhanden / nicht vorhanden
	Anzahl Sitzplätze	Anzahl
	Anzahl Sitzplätze mit Rückenlehne	Anzahl
	Anzahl Sitzplätze mit Armlehne/Haltegriff	Anzahl
	Höhe der Armlehne(n) über Sitzfläche	Minimalwert in cm
		Maximalwert in cm (ggf. gleicher Wert)
	Anzahl Sitzplätze mit Sitzhöhe 46-48 cm	
	Fahrgastunterstand – Nutz-/Aufstellfläche	Breite in cm
		Tiefe in cm
	FGU – barrierefreie Zugänglich- und Nutzbarkeit	ja / nein
	Art der Beleuchtung	keine Straßenlaterne Bahn-/Bussteiglaternen Leuchtelement im Fahrgastunterstand Leuchtreklame
Fahrgastinformation	Dynamischer Fahrtzielanzeiger (mit Sprachausgabe) vorhanden	ja / nein
	Sprachausgabe am Schild/Mast vorhanden	ja / nein
	Info-Lautsprechern	vorhanden / nicht vorhanden
	Fahrplanaushang vorhanden	ja / nein
	Fahrplanaushang – Höhe der Anbringung	bis Rahmenunterkante in cm
	Fahrplanaushang – Zugänglichkeit	ja / nein
Zugang zur Haltestelle	Keine Stufe zwischen Haltestelle und Gehweg (< 4 cm)	ja / nein
	Stufe: vorhanden	ja / nein
	Stufe: Stufenhöhe	Höhe in cm
	Treppe vorhanden	
	Treppe – Stufenhöhe	Höhe in cm leer=nicht vorhanden
	Treppe – Stufenanzahl	Anzahl Stufen
	Rampe an Zuwegung vorhanden	ja / nein
	Rampensteigung (in Längsrichtung)	Neigung in %/ 0=nicht vorhanden
	Umlaufsperre	vorhanden / nicht vorhanden
	Umlaufsperre/Sperrelement/Engstelle – Durchgangsbreite	in cm
	Bewegungsfläche in/durch/aus der Umlaufsperre/Sperrelement/Engstelle	Länge in cm
		Breite in cm

Merkmalsgruppe	Merkmale	Ausprägungen
Überquerungsstelle (max. ca. 50 m entfernt)	Sicherung	LZA / FGÜ / keine
	Art der Querungsstelle	gemeinsam (gleiche Bordhöhe für alle) getrennt (Absenkung für Rollstuhlfahrer und höherer Bord für Blinde)
	Bordhöhe(n)	größere oder einheitliche Bordhöhe in cm
		niedrigere Bordhöhe in cm leer=einheitliche Bordhöhe
	Breite der Nullabsenkung	in cm 0=nicht vorhanden
	Bodenindikatoren als Leitstreifen von/zu der Haltestelle	vorhanden, korrekt verlegt vorhanden, nach altem Standard verlegt vorhanden aber nicht korrekt teilweise vorhanden, korrekt verlegt teilweise vorhanden, nach altem Standard verlegt teilweise vorhanden und nicht korrekt verlegt nicht vorhanden
	Bodenindikatoren als Richtungsfeld und ggf. Sperrfeld am Bord	vorhanden, korrekt verlegt vorhanden, nach altem Standard verlegt vorhanden aber nicht korrekt teilweise vorhanden, korrekt verlegt teilweise vorhanden, nach altem Standard verlegt teilweise vorhanden und nicht korrekt verlegt nicht vorhanden
	Bodenindikatoren als Auffindestreifen im Gehweg	vorhanden, korrekt verlegt vorhanden, nach altem Standard verlegt vorhanden aber nicht korrekt teilweise vorhanden, korrekt verlegt teilweise vorhanden, nach altem Standard verlegt teilweise vorhanden und nicht korrekt verlegt nicht vorhanden
	LZA-Mast akustisch oder taktil auffindbar	ja / nein / keine LZA