

Ein Dienst von www.halle.de

Bericht vom zweiten ÖPNV-Arbeitskreis im Rahmen der Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans VEP 2025 Halle (Saale)

Am 01.06.2011, 16:00 h bis 19:30 h im Stadthaus

Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red

anwesend: 21 Arbeitskreismitglieder

Gäste: Fr. Wildner, Gleichstellungsbeauftragte Stadt Halle

Hr. Krüger, Bereichsleiter Infrastruktur HAVAG

Hr. Greßler, pmp infra

Einführung

Herr Lunebach, Amtsleiter des Stadtplanungsamtes, begrüßt die Anwesenden zum Arbeitskreis Er nimmt Stellung zu einer Anfrage, ob die Stadt Emailadressen aus dem Teilnehmerkreis weitergegeben habe. Diese seien seitens der Stadtverwaltung bisher nicht herausgegeben worden und werden absprachegemäß ohne Einwilligung der Teilnehmer auch zukünftig nicht herausgegeben. Weiterhin sollten Emails, die den Arbeitskreismitgliedern im Zusammenhang mit dem VEP zur Kenntnis gebracht werden sollen, von der Stadtverwaltung an den Teilnehmerkreis verteilt werden. Herr Lunebach bittet darum, dass nur solche Informationen für den Arbeitskreis auf diesem Weg bereitzustellen, die für den Fortgang der Themenbearbeitung wichtig sind, damit der Informationsumfang weiterhin bewältigbar bleibt.

Zum Protokoll des ersten ÖPNV-Arbeitskreises am 11. Mai 2011 gibt es keine Anmerkungen. Zu den auf der städtischen Homepage verfügbaren Dokumenten gibt es keine inhaltlichen Rückfragen n.

Herr Dr. Brunsing weist darauf hin, dass die Begrifflichkeit „Workshop“ nicht mehr verwendet werden soll und wir stattdessen nur noch von „Arbeitskreis“ sprechen.

Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene

Frau Wildner, Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Halle, stellt die Charta vor („Eine Charta für die Lokal- und Regionalregierungen Europas zur Förderung des Einsatzes ihrer Kompetenzen und Partnerschaften mit dem Ziel der Schaffung von mehr Gleichheit für ihre Bevölkerung“). Die Geschlechtergerechtigkeit definiert sich dabei nicht über das Geschlecht selbst, sondern über spezifische Lebenssituationen (Betreuungsaufgaben, Einkommen, Arbeitszeiten). Der Stadtrat diskutiert derzeit über den Beitritt der Stadt Halle zur Charta – Halle wäre dann die erste beigetretene Stadt in Ost-

Ein Dienst von www.halle.de

deutschland betreffen die Artikel 24-26 der Charta, die sich mit Nachhaltiger Entwicklung (Artikel 24), Stadt- und Lokalplanung (Artikel 25) und Mobilität und Verkehr (Artikel 26) befassen. Frauen und Männer nutzen die Verkehrsmittel in der Praxis oft unterschiedlich und sie haben auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. Auf die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel und die Förderung der intermodalen Verbindungen soll nach Aussage der Charta insbesondere geachtet werden.

Meinungsbilder zu strategischen Fragen des ÖPNV

Der Moderator Herr Dr. Brunsing, team red, fragt die ÖPNV-Themen, insbesondere die eingereichten Themen, zur Erläuterung und Diskussion ab. Längerer Gesprächsbedarf gibt es u.a. zu den Themen Bedarfsverkehr in Schwachverkehrszeiten und auf Strecken mit geringer Fahrgastnachfrage (Fahrt nach telefonischem Anruf: Anrufsammeltaxi bzw. Rufbus in Stadt und Saalekreis) sowie zur Qualität im Spätverkehr für die Rückfahrt in die Außenbezirke / Stadtrandwohngebiete o.ä.. Die Frage der Parallelverkehre von Bus und Straßenbahn, auch um den Preis von weniger umsteigefreien Verbindungen, wird am Beispiel der Anbindung von Reideburg diskutiert, und im Hinblick auf die Betriebskosten überwiegend kritisch gesehen.

Zentral ist in der Diskussion der Befund, dass der ÖPNV in der aktuellen Quantität und Qualität für die Stadt bezahlbar bleiben muss, auch wenn die ökonomischen Aspekte in der Diskussion nicht bezifferbar sind. Fahrgeldeinnahmen decken nur etwa die Hälfte der Betriebskosten für die Erbringung der Beförderungsleistung (ohne Investitionen) ab. Zur Abfederung des Defizits wurde die HAVAG einem finanziellen und organisatorischen Querverbund innerhalb der Stadtwerke eingegliedert. Investitionen in das Netz sollen für Nachhaltigkeit des Systems sorgen (vgl. dazu den Vortrag von Hr. Krüger am Schluss der Veranstaltung).

Spezifisch für Halle sind der hohe Anteil der Straßenbahn an der Verkehrsleistung im Städtevergleich und die umsteigefreien Direktverbindungen zum Bahnhof und zum Marktplatz. Entgegen dem bundesweiten Trend steigender Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr gehen diese in Halle (demografisch bedingt) zurück. Der Anteil am Modal-Split hält sich jedoch seit 19 Jahren stabil bei 18%.

Zu einigen strategischen Fragen nimmt der Arbeitskreis mit **Voten** Stellung (auf Basis von 21 Anwesenden nach der Pause:

- Verbesserung der **Taktqualität** auf einen 10-Minutentakt – ggfs. auf Kosten anderer Angebotsqualitäten wie längerer Betriebszeiten
>> Die Beibehaltung des gegenwärtig ausgewogenen und flexiblen Ressourceneinsatzes wird befürwortet, jedoch mit Offenhalten der Option auf einen 10-Minutentakt (nach Fahrgastzahlen und nötiger Kapazität)
- **Trassenfreihaltung** für weitere Straßenbahnverlängerungen:
>> Eine Aufgabe der Trassenfreihaltungen, wie von der Verwaltung mit Verweis auf die Kosten (Grundstücksaufkauf) und die demografische Entwicklung befürwortet, wird für den Fall Heide Nord mehrheitlich abgelehnt (3 Gegenstimmen).

Ein Dienst von www.halle.de

- **Vorrang der Straßenbahn** an Knoten nach dem Stand der Technik (kein unnötiges Aufhalten des Kfz-Verkehrs ohne Anwesenheit der Straßenbahn):
>> Der Vorrang wird befürwortet (3 Gegenstimmen, 1 Enthaltung)

„Stadtbahnprogramm Halle `25“

Herr Krüger (HAVAG) stellt das von der HAVAG geplante Maßnahmenprogramm zur Aufwertung und Sanierung des Straßenbahnnetzes in Halle vor, das derzeit als Rahmenantrag von HAVAG und Stadt im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt geprüft wird. Das Konzept reagiert auf eine Bedarfsprognose für 2020 und berücksichtigt kleinräumig unterschiedliche demografische Entwicklungen in der Stadt.

Die Maßnahmen kombinieren die bessere Nutzbarkeit für Fahrgäste (u.a. Barrierefreiheit, Fahrgastinformation) mit einem effizienteren Betrieb, u.a. auch mit Liniennetzveränderungen, und wenn möglich einer gestalterischen Aufwertung (z.B. Rasengleise). Städtische Maßnahmen wie Kanalsanierung lassen sich einbeziehen, da auch Leitungsverlegungen und Nebenanlagen mit förderfähig sein sollen.

Bis zum voraussichtlichen Auslaufen des Bundesprogramms zur Förderung von Stadtbahnprojekten im Jahr 2019 werden möglicherweise die drei Baustufen nicht zur Gänze umgesetzt werden können; deshalb der Horizont 2025 für das Programm insgesamt. Dennoch würde der hohe Fördersatz der Bundeshilfen HAVAG, Stadt und Land in einer entsprechenden Größenordnung entlasten.

Ausblick: Arbeitskreis zur Hochstraße am 08. September 2011

Die Diskussion um den Charakter der folgenden Veranstaltung des Arbeitskreises führt zu dem Ergebnis, dass sie wie die bisherigen Sitzungen nicht öffentlich sein soll. Ein Votum des Arbeitskreises steht nicht im Vordergrund, sondern eine möglichst breite Diskussion all derjenigen im AK vertretenen Organisationen, die einen Beitrag vorbereiten möchten. Dafür ist (für eine etwas größere Teilnehmerzahl) der große Saal im Stadthaus vorgesehen. Es wird gebeten, Diskussionsbeiträge bis Ende August vorab zum Verteilen per Email bereit zu stellen, damit sich die Teilnehmer möglichst in die Komplexität einlesen können.

Um genügend Zeit für den Austausch in dem bewährten Zeitrahmen zu haben, wird die Vorstellung durch die bekannten Vertreter der öffentlichen Diskussion pro und contra Abriss auf je 20 Minuten begrenzt. Die Statements der anderen (mit voraussichtlich weniger Materialfülle) sollen 10 Minuten nicht überschreiten. Die Stadtverwaltung wird einen eigenen Beitrag vorbereiten und bei Bedarf noch Hintergründe beisteuern.

Ein Dienst von www.halle.de

***Ausblick:
weitere Arbeitskreissitzungen zum Straßennetz im November***

Auch die folgenden Termine zum Straßennetz stehen fest. Sie stehen allerdings - wie der Arbeitskreistermin zur Hochstraße - unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch einen genehmigten Haushalt der Stadt.

- Mittwoch, 02. November 2011, 16:00 Uhr: Straßennetz I
- Mittwoch, 30. November 2011, 16:00 Uhr: Straßennetz II

Als Ort ist die Hafenvverwaltung in Trotha vorgesehen; für einen Busservice ab Markt dorthin wird gesorgt.