# Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

## Realsierung des Stadtbahnprogrammes Halle ´25

**- Grundsatzbeschluss -**

Die Straßenbahn ist und bleibt das wesentlichste Verkehrsmittel im halleschen Nahverkehrssystem. Voraussetzung für ein wirtschaftliches wie auch attraktives Verkehrsangebot ist eine gut ausgebaute Infrastruktur. Im Gegensatz zu den bereits realisierten bzw. im Bau befindlichen Stadtbahnprojekten liegt dabei der Schwerpunkt nicht auf Neubauvorhaben. Vielmehr soll im Einklang mit dem laufenden Stadtumbauprozess das zur Sicherung der Erschließung der Stadtteile langfristig notwendige Netz ausgebaut werden.

Um die Finanzierung der in den nächsten Jahren anstehenden Ausbauvorhaben zu sichern, gilt es, eine möglichst hohe Förderquote bei den Einzelmaßnahmen zu erzielen. Damit können sowohl die ~~Eigenmittelanteile~~Finanzierungsanteile der Stadt wie auch der HAVAG und der Stadtwerke minimiert werden. Neben den einschlägigen Förderprogrammen des Landes (Entflechtungsgesetz und in besonderen Bereichen Städtebaufördermittel) soll auch das GVFG-Programm des Bundes zur Finanzierung genutzt werden. Dieses Bundesprogramm setzt ein minimales Finanzvolumen von 50 Mio. € voraus. Außerdem sind entsprechend der GVFG-Förderrichtlinie des Bundes nur Streckenabschnitte mit besonderem bzw. unabhängigem Bahnkörper förderfähig. Für die übrigen Teilabschnitte wird eine Förderung nach dem üblichen Förderprogramm des Landes, jedoch zu einem höheren Fördersatz (gemäß Stadtbahnprogramm 90 %) angestrebt.

Auf Grundlage des Rahmenantrags, der bereits für die Stufe 1 vorliegenden Wirtschaftlichkeitsnachweise (Standardisierte Bewertung), der bisher geführten Gespräche und den positiven Erfahrungen des Bundes mit dem derzeit in Halle durchgeführten Straßenbahnprojekt „Halle-Neustadt-Riebeckplatz-Büschdorf" ist mit einer für alle Beteiligten günstigen Gesamtfinanzierung zu rechnen. Mit einem städtischen Anteil von ca. ~~12,5~~ 15 Mio. € ~~netto~~ wäre in den nächsten 15 Jahren eine Investitionsvolumen von über 300 Mio. € umzusetzen.

~~Zur Finanzierung des Vorhabens werden laufende Maßnahmen (Steintor, Große Ulrichstraße, Böllberger Weg) in eine neue pauschale Haushaltsstelle für das Stadtbahnprogramm Halle ´25 umgeschichtet. Außerdem wird eine Aufstockung des Finanzrahmens durch Umschichtungen im Haushalt angestrebt.~~

Dezernat II - Planen und Bauen
Stadtplanungsamt (61)
Ressort Verkehrsplanung (61.4)

Halle, 09. September 2011

Bearbeiter: Herr Otto
Telefon: 221-6267
E-Mail: jens.otto@halle.de

**Stadtratsvorlage**

**Grundsatzbeschluss zur Realisierung des Stadtbahnprogrammes Halle ´25**

## Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung/Zielstellung
2. Inhalte des Rahmenantrages zum Stadtbahnprogramm Halle ´25
2.1 Allgemeines
2.2 Stufen des Stadtbahnprogrammes
2.3 Umsetzungskonzept
3. Projektstruktur/Aufgabenteilung
3.1 Allgemeines
3.2 Der Steuerkreis
3.3 Aufgabenteilung Stadt/HAVAG
4. Finanzierung
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
6. Familienverträglichkeitsprüfung
7. Nachweis der Barrierefreiheit

## Anlagen

1. Übersichtsplan
2. Organigramm
3. Zielliniennetz 2025
4. Rahmenterminplan
5. Finanzierungsplan
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten vom 02.08.2011
7. Familienverträglichkeitsprüfung

## 1. Veranlassung/Zielstellung

Die Straßenbahn ist und bleibt das wesentlichste Verkehrsmittel im halleschen Nahverkehrssystem. Voraussetzung für ein wirtschaftliches wie auch attraktives Verkehrsangebot ist eine gut ausgebaute Infrastruktur. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahrzehnten liegt dabei der Schwerpunkt nicht auf Neubauvorhaben. Vielmehr soll im Einklang mit dem laufenden Stadtumbauprozess das zur Sicherung der Erschließung der Stadtteile langfristig notwendige Netz ausgebaut werden.

Um die Finanzierung der in den nächsten Jahren anstehenden Ausbauvorhaben zu sichern, gilt es, eine möglichst hohe Förderquote bei den Einzelmaßnahmen zu erzielen. Damit können sowohl die ~~Eigenmittelanteile~~ Finanzierungsanteile der Stadt wie auch der HAVAG sowie der Stadtwerke (HWS, EVH) minimiert werden. Neben den einschlägigen Förderprogrammen des Landes (Entflechtungsgesetz und in besonderen Bereichen Städtebaufördermittel) soll auch das GVFG-Programm des Bundes zur Finanzierung genutzt werden. Dieses Bundesprogramm setzt ein minimales Finanzvolumen von 50 Mio. € voraus. Außerdem sind entsprechend der GVFG-Förderrichtlinie des Bundes nur Streckenabschnitte mit besonderem bzw. unabhängigem Bahnkörper förderfähig. Für die übrigen Teilabschnitte wird eine Förderung nach dem üblichen Förderprogramm des Landes, jedoch zu einem höheren Fördersatz (gemäß Stadtbahnprogramm 90 %) angestrebt.

Vor diesem ~~finanziellen~~ Hintergrund hat die Stadt gemeinsam mit der HAVAG und den Stadtwerken im November 2010 einen Rahmenantrag zur Aufnahme in das ÖPNV-Bundesprogramm gestellt. Nach positiver Vorprüfung durch das Land werden diese Unterlagen jetzt beim Bund geprüft. Im Ergebnis der bisher geführten Gespräche mit den Vertretern des Bundes und des Landes wird unter der Voraussetzung der positiven Prüfung durch den Bund eine 90 %-ige Förderquote für förderfähige Anlagenteile in Aussicht gestellt. Dies setzt einen fortgeschrittenen Planungsstand für die zu realisierenden Projekte voraus. Diese Vorleistungen (Erarbeitung der jeweiligen Vorplanungen) sind unabhängig vom Förderprogramm des Bundes notwendig, da zuerst unaufschiebbare Vorhaben wie Steintor und Böllberger Weg anstehen. Diese müssen in jedem Fall – auch bei ggf. geringeren Förderquoten – dringend saniert werden.

Auf Grundlage des Rahmenantrags, der bereits für die Stufe 1 vorliegenden Wirtschaftlichkeitsnachweise (Standardisierte Bewertung), der bisher geführten Gespräche und den positiven Erfahrungen des Bundes mit dem derzeit in Halle durchgeführten Straßenbahnprojekt „Halle-Neustadt-Riebeckplatz-Büschdorf" ist mit einer für alle Beteiligten günstigen Gesamtfinanzierung zu rechnen.

Da das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) in der aktuellen Fassung bis 2019 begrenzt ist, ist es notwendig, die Vorhaben zügig zu bearbeiten und möglichst viele Vorhaben im Geltungszeitraum zu beginnen. Dies soll über entsprechend straffe Programmstrukturen analog dem laufenden Straßenbahnprojekt sichergestellt werden. Das hallesche Stadtbahnprogramm ist bewusst langfristig bis 2025 angelegt, um auch für ggf. aufzulegende Nachfolgeprogramme des Bundes einen qualifizierten Bedarf nachzuweisen. In Gesprächen wurde die Möglichkeit der Fertigstellung von bis 2019 begonnenen Vorhaben in den Folgejahren bereits in Aussicht gestellt.

## 2. Inhalte des Rahmenantrages zum Stadtbahnprogramm 2025

### 2.1 Allgemeines

Die im vorliegenden Rahmenantrag enthaltenen Maßnahmen sind in der Anlage 1 dargestellt. Sie enthalten insbesondere die Streckenabschnitte, die seit 1990 nicht grundhaft ausgebaut werden konnten. Der Abschnitt vom Südstadtring bis Beesen ist vorerst nicht enthalten. Hier ist zu gegebener Zeit in Abhängigkeit von der tatsächlichen städtebaulichen Entwicklung der Silberhöhe bei Bedarf über eine nachträgliche Aufnahme zu entscheiden.

Auf Hinweis des Bundes wurde das Stadtbahnprogramm in 3 Stufen unterteilt, deren Wirtschaftlichkeit separat nachzuweisen ist. Grundlage dieser Untersuchungen bilden umfangreiche Verkehrsehebungen (Zählungen, Befragungen), Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen und ein darauf aufbauendes prognostiziertes Fahrgastpotential.

Dieses bildete dann die Grundlage für die Optimierung eines Zielliniennetzes. Parallel dazu wurden skizzenhaft „Prinziplösungen" für eine noch zu führende technische Planung erarbeitet. Diese bilden die Grundlage für die Abschätzung der Baukosten, der Kostenteilung (vorabgestimmt mit den Stadtwerken [Versorgungsträgern]) und der Prüfung der Förderfähigkeit.

Für die erste Stufe wurde die Wirtschaftlichkeit nach dem bundeseinheitlichen Verfahren der sogenannten „Standardisierten Bewertung" mit einem Kosten/Nutzen-Faktor von 1,58 nachgewiesen. Für die 2. und 3. Stufe laufen die entsprechenden Berechnungen noch.

Die Umsetzung der Vorhaben ist als Komplexmaßnahme vorgesehen. Somit werden auch die Folgemaßnahmen, wie z. B. Leitungsverlegungen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser), mit einer höchstmöglichen Förderquote realisiert.

## 2.2 Stufen des Stadtbahnprogramms

Die Ausbaustufen sind weitgehend identisch mit dem heutigen Liniennetz bzw. dem nur in Details von heutigen liniennetzabweichenden Zielnetz (siehe Anlage 3) und folgen dem Verlauf entsprechend der Linien bzw. Linienbündel. Darüber hinaus gibt es noch sogenannte Ergänzungsmaßnahmen im Gesamtnetz, die auch in der Stufe 3 enthalten sind. (Die ungeordneten Vorhabennummern resultieren aus der Planungshistorie. Um Verwechslungen z. B. beim Fördermittelgeber vorzubeugen werden diese so beibehalten.) Nachfolgend sind dies:

<u>Stufe 1 (Linie 1, Frohe Zukunft bis Veszpremer Straße):</u>

1. Verlängerung Frohe Zukunft (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 8.2
   - neue, mobilitätsbehindertengerechte Endstelle zwischen den Straßen Frohe Zukunft und Helmut-Just-Straße mit Busverknüpfung (BL 25 und ggf. OBS) und P+R, etc.

2. Dessauer Straße - Vorhaben Nr. 8.1
   - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
   - Querschnittsoptimierung

3. Steintor – Vorhaben Nr. 7
   - komplexer Ausbau des Knotensystems (Roßplatz bis Krausenstraße und der Ludwig-Wucherer-Straße bis Emil-Abderhalden-Straße)

4. Große Steinstraße – Vorhaben Nr. 13
   - möglichst komplexer Ausbau einschließlich (Teil-)Bereich Joliot-Curie-Platz

5. Rannischer Platz – Vorhaben Nr. 4.2
   - möglichst komplexer Ausbau

6. Torstraße (ggf. ohne städtische Beteiligung) – Vorhaben Nr. 4.1
   - möglichst komplexer Ausbau

7. nördlicher Böllberger Weg (nördlich Hafenbahntrasse) – Vorhaben Nr. 5.1
   - komplexer Ausbau

8. südlicher Böllberger Weg (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 5.2
   - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau

9. Südstadtring (nur HAVAG) - Vorhaben Nr. 17.3 und 17.4
   - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
   - Ersatz der Wendeschleife Südstadt durch eine Haltestelle in Straßenmitte
   - Busverknüpfung Wörmlitz (BL 23)

10. Endstelle Veszpremer Straße (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 17.1
    - Busverknüpfung (BL 24) und Endstelle für die SL 1 (neu) und 2 (neu)

Stufe 2 (Linie 5, Ammendorf bis Kröllwitz):

1. Merseburger Straße (Ammendorf bis Hauptbahnhof) – Vorhaben Nr. 14.1/2 und 14.4
   - Regelkonforme Querschnittsaufteilungen
   - mobilitätsbehindertengerechte, sichere Haltestellen
   - P+R und Busverknüpfung in Ammendorf
   - Realisierung in mehreren Abschnitten

2. Magdeburger Straße – Vorhaben Nr. 29
   - Schaffung Besonderer Bahnkörper

3. Mansfelder Straße West (westl. Schiffersaale) – Vorhaben Nr. 2.2
   - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
   - Separierung Radverkehr/Straßenbahnverkehr

4. Gimritzer Damm/Heideallee – Vorhaben Nr. 27
   - komplexer Ausbau

5. Brandbergweg (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 26
   - Minimierung der Eingleisigkeit

Stufe 3 (Linien 3, Trotha bis Beesen und Linie 8, Gebiet Giebichenstein bis Elsa-Brändström-Straße und Ergänzungsnetz):

1. Gebiet Burg Giebichenstein – Vorhaben Nr. 11 und 12
   - Optimierung der Erschließung zwischen Seebener Straße, Reilstraße und Mühlweg (zu den Inhalten wird noch eine Variantenuntersuchung geführt)

2. Bernburger Straße – Vorhaben Nr. 16
   - Querschnittsoptimierung

3. Große Ulrichstraße (nördl. Teil) - Vorhaben Nr. 10
   - komplexer Ausbau

4. Elsa-Brändström-Straße– Vorhaben Nr. 28
   - Querschnittsoptimierung
   - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau

5. Paul-Suhr-Straße (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 31
   - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau

6. Zwischenendstelle Neustadt und ggf. P+R-Platz Neustadt (nur HAVAG) - Vorhaben Nr. 19.5 und19.6
   - neue Wendemöglichkeit westlich Schwimmhalle für Linie 2 (neu)

7. Endstelle Hauptbahnhof (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 24
   - separates Wendegleis voraussichtlich unter dem Bahnhof-Brücken (Linie 12)

8. Freiimfelder Straße – Vorhaben Nr. 15
   - Querschnittsoptimierung
   - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau

9. Damaschkestraße (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 30
   - Querschnittsoptimierung

## 2.3 Umsetzungskonzept

Auf Grund des derzeit nur bis 2019 angelegten Bundesprogrammes ist die Stadt bestrebt, mit Ihren begrenzt verfügbaren Eigenmitteln Finanzmitteln die für sie vordringlichsten Projekte (siehe Anlagen) zu realisieren. Dies ist mit einer teilweisen Überlappung der Stufen 1 und 2 möglich.

So können neben den aus städtischer Sicht wichtigen Vorhaben der Stufe 1:

- Steintor,
- Böllberger Weg,
- Rannischer Platz,
- Joliot-Curie-Platz/Große Steinstraße

auch wesentliche Punkte der Stufe 2 wie Gimritzer Damm und Merseburger Straße bzw. der Stufe 3 Große Ulrichstraße (ggf. als Umleitungsstrecke für das Steintor) realisiert bzw. mindestens begonnen werden.

Im Hinblick auf die noch offene Förderung/Finanzierung haben die bis 2019 nicht begonnenen Vorhaben bezüglich der Finanzierung nachrichtlichen Charakter.

Die im Stadtbahnprogramm enthaltenen Einzelmaßnahmen werden in üblicher Weise (Haushaltssatzung, Gestaltungsbeschluss, ...) dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Über den ausnahmsweisen Verzicht auf o. g. Beschlüsse entscheidet der Steuerkreis wenn die Gesetzeslage (z. B. Gemeindeordnung) diese Möglichkeit im Einzelfall überhaupt bietet. Über derartige Entscheidungen ist der Stadtrat mindestens im Rahmen des Quartalsberichtes zu informieren.

# 3. Projektstruktur/Aufgabenteilung

## 3.1 Allgemeines

Das Vorhaben umfasst alle Fassetten der Stadtplanung und Stadtentwicklung und wird sicher das zentrale Bauvorhaben der Stadt Halle in den nächsten Jahren. Dabei gilt das Augenmerk nicht nur den unmittelbaren Interessen des ÖPNV sondern der auch der folgebedingten sachgerechten Optimierung des Straßenraumes für alle Nutzer und die Anwohner bzw. die ansässigen Gewerbetreibenden. Die zügige Umsetzung der Einzelmaßnahmen ist nur bei enger kollegialer Zusammenarbeit aller Beteiligten möglich. Dazu werden die bewährten Strukturen des laufenden Straßenbahnprojektes „Halle-Neustadt-Riebeckplatz-Büschdorf" weitgehend übernommen.

Die Projektstruktur ist in der Anlage 5 als Organigramm dargestellt.

## 3.2 Der Steuerkreis

Die Komplexität des Vorhabens bedingt, dass wesentliche Entscheidungen z. B. über

- strategische Festlegungen,
- Finanzmittelbedarf,
- Bestätigung von Planungsinhalten und Freigaben von Projektschritten,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Maßnahmen der Verkehrslenkung in Bauzuständen,

von den Stadtwerken und der Stadt Halle gemeinsam getroffen werden.

Hierfür wird ein Steuerkreis gebildet, in dem die Stadt Halle durch die Beigeordneten für Planen und Bauen sowie für Finanzen und die Stadtwerke durch 2 Geschäftsführer vertreten sind.

Der Steuerkreis entscheidet laufend über die wesentlichen Vorhaben des Gesamtprojektes im Sinne des Satzes 1. Sowohl die Vertreter der Stadt als auch die Vertreter der Stadtwerke sind berechtigt, jeweils spätestens zwei Wochen vor Sitzung des Steuerkreises Einzelpunkte zur Beschlussfassung einzubringen.

Im Steuerkreis werden die jeweiligen Vertreter einstimmige Beschlüsse fassen. Wird dies nicht erreicht, werden die strittigen Punkte der Oberbürgermeisterin über die Beigeordnetenkonferenz der Stadt Halle zur Entscheidung vorgelegt.

Der Steuerkreis tagt in regelmäßigen Abständen. Die ~~Geschäftsbesorgung~~ Maßnahmeträgerschaft und Projektleitung erfolgt durch die HAVAG. Auf ausdrücklichem Wunsch der Stadtverwaltung Halle kann die HAVAG zur Einberufung einer Steuerkreissitzung innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntwerden einer derartigen Aufforderung verpflichtet werden.

Der Steuerkreis wird von seinem Vorsitzenden geleitet. Dieser beruft die Sitzung ein, legt die Sitzungspunkte vorab fest und bringt den übrigen Teilnehmern dies zur Kenntnis. Er lässt die Sitzungsergebnisse protokollarisch festhalten.

Den Vorsitz für das 1. Kalenderjahr führt ein Vertreter der Stadtwerke. In den folgenden Jahren wird der Vorsitz jeweils abwechselnd für ein Kalenderjahr einem Vertreter der Stadt bzw. von einem Vertreter ~~des Vorhabenträgers~~ der Stadtwerke wahrgenommen.

## 3.3 Aufgabenteilung Stadt/HAVAG

Aufgaben der HAVAG – Maßnahmeträger

Die HAVAG ist als Maßnahmeträger für die Realisierung der Einzelvorhaben incl. aller Ingenieurbauwerke sowie der übrigen Folgemaßnahmen (förderfähige und nicht förderfähige) zuständig. Darüber hinaus ist die HAVAG zuständig (auch finanziell) für alle mit dem Bau der Straßenbahntrasse verbundenen Folgemaßnahmen, z. B. Umbaumaßnahmen im Verkehrsraum bis hin zu Maßnahmen, die sich aus Auflagen im Genehmigungsverfahren ergeben, wie beispielsweise landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen. Dazu wird zwischen Stadt und HAVAG ein Maßnahmeträgervertrag geschlossen.

Die HAVAG übernimmt die Projektleitung und die Koordinierung des Gesamtprojektes. Im Hinblick auf das Rechtsverhältnis zu Dritten (z. B. Versorgungsträgern) kann es im Einzelfall geboten sein, dass die Stadt als Vorhabenträger auftritt. Zwischen HAVAG und Versorgungsträgern werden gesonderte Verträge geschlossen.

Die HAVAG veranlasst bei der Stadt Halle bzw. dem Landesverwaltungsamt die Durchführung von Verfahren zur Schaffung von Baurecht für die einzelnen Vorhaben.

Bei Bebauungsplanverfahren wirkt die HAVAG unterstützend mit.

Planfeststellungverfahren werden durch die HAVAG beantragt und als ~~Vorhabenträger~~ Maßnahmeträger betreut. Hierbei wirkt die Stadt unterstützend mit.

Die HAVAG ist zuständig für den Grunderwerb beziehungsweise die Erlangung von Nutzungsrechten für alle für das Vorhaben notwendigen Flächen. Im Falle von heute und/oder künftig städtischen Flächen agiert ~~Sie~~ sie als Bevollmächtigter der Stadt Halle (Saale) in enger Abstimmung mit dem Liegenschaftsamt.

Für alle im Rahmen des Stadtbahnprogramms zu beauftragenden Leistungen (Planung und Bau von Anlagen der HAVAG – als Maßnahmen bezeichnet – und von folgebedingten Verlegungen Anlagen Dritter – als Folgemaßnahmen bezeichnet) gelten die für die HAVAG verbindlichen Vergaberegelungen.

Aufgaben der Stadt Halle

Die Stadt wird jede das Stadtbahnprogramm betreffende Information der HAVAG bzw. einem von der HAVAG mit der Abwicklung ~~des~~ der Vorhaben beauftragten Dritten unverzüglich und kostenlos zur Verfügung stellen soweit ihr dadurch nicht selbst Kosten bzw. Gebühren durch Dritte in Rechnung gestellt werden. Die HAVAG stellt in jedem Fall sicher, dass die hieraus resultierenden Aufwendungseinsparungen in voller Höhe den Koorperationspartnern gegenüber Dritten zu gute kommen.

Bei der Bereitstellung von Daten, Unterlagen, Genehmigungen etc., die für das Projekt notwendig sind, unterstützen die zuständigen Ämter die HAVAG und bearbeiten die Vorgänge zügig bzw. termingerecht. Über die reinen Beschaffungskosten hinaus, die der Stadt ggf. entstehen, ~~hinaus~~, werden seitens der Stadt dafür keine Gebühren erhoben.

Notwendige Beschlüsse politischer Gremien wird die Stadtverwaltung Halle unverzüglich vorbereiten und diesen zur Entscheidung vorlegen. Die HAVAG wirkt bei der Vorbereitung mit.

## 4. Finanzierung

Im Hinblick auf die Haushaltslage und die damit verbundenen Auflagen entstehen formell keine Neubeginne von Einzelvorhaben sondern vielmehr eine mit der in Aussicht gestellten 90%-igen Förderquote hoch geförderte Fortsetzungsmaßnahme des laufenden Straßenbahnprojekts „Halle-Neustadt – Hauptbahnhof – Büschdorf". Die im aktuellen Haushalt eingestellten Einzelvorhaben (z. B. Steintor, Große Ulrichstraße, Gimritzer Damm, Böllberger Weg) sind im Stadtbahnprogramm enthalten und gehen in die Maßnahmeträgerschaft der HAVAG über. ~~Die Investitionszahlungen werden unter der Projektdefinitionsnummer (kameral: Haushaltsstelle) Stadtbahnprogramm Halle 25 in den künftigen Jahren eingeordnet. Die im Haushaltplan 2014 bereits berücksichtigten Vorhaben Böllberger Weg, nördliche Große Ulrichstraße und Steintor sind im Stadtbahnprogramm enthalten und werden nach Übernahme der Maßnahmeträgerschaft durch die HAVAG der vorgenannten Projektdefinitionsnummer (kameral: Haushaltsstelle) Stadtbahnprogramm Halle 25 zugeordnet.~~

Zur Gewährleistung einer zügigen termingerechten Realisierung des Stadtbahnprogramms ist eine gesonderte Finanzierung unumgänglich. Da die HAVAG als Maßnahmeträger für alle Vorhaben des Stadtbahnprogramms fungiert und sämtliche Folgemaßnahmen an umzubauenden Verkehrsanlagen, Ver- und- Entsorgungsmedien im Rahmen des Stadtbahnprogramms über

den ÖPNV gefördert werden, entstehen keine Planungs- und Bauleistungen für die Stadt Halle. Für die dadurch entstehenden finanziellen Belastungen bei der HAVAG gewährt die Stadt einen Investitionskostenzuschuss. Dieser ist in jedem Frühjahr für das Folgejahr und die übrigen Projektjahre anzumelden und nach Prüfung durch die Stadt in den Haushalt einzustellen.

Die Investitionszahlungen werden unter der Projektdefinitionsnummer (kameral: Haushaltsstelle) Stadtbahnprogramm Halle '25 in den künftigen Jahren eingeordnet. Die im Haushaltsplan 2011 bereits berücksichtigten Vorhaben Böllberger Weg, nördliche Große Ulrichstraße und Steintor sind im Stadtbahnprogramm enthalten und werden nach Übernahme der Maßnahmeträgerschaft durch die HAVAG der vorgenannten Projektdefinitionsnummer (kameral: Haushaltsstelle) Stadtbahnprogramm Halle '25 zugeordnet.

Der Stadtrat wird über den tatsächlichen Mittelabfluss im Rahmen der Turnusinformation (Quartalsberichte) durch den Maßnahmeträger informiert. Die Gesamtkosten des Stadtbahnprogrammes belaufen sich auf ~~ca. 305 Mio. €~~ über 300 Mio. €. Der durch die Stadt zu leistende ~~finanzielle Aufwand~~ zahlende Investitionszuschuss von ca. ~~12,5 Mio. € (Netto)~~ 15 Mio. € (Planungsstand Vorstudie von 2010 als Grundlage des gestellten Rahmenantrages) ist in der Anlage 5 unter „Anteil Stadt" dargestellt. Nach derzeitigem Kenntnisstand würde dies bedeuten, dass die Stadt einen ~~Eigenanteil~~ Zuschuss von ~~knapp 15 Mio. € Brutto~~ ca. 1 Mio. € jährlich bis 2025 aufzubringen hat.

Bei Abweichung gegenüber dem Ergebnis gemäß Beschlusspunktvorschlag 1 hat die HAVAG in jedem Frühjahr für das Folgejahr und die übrigen Projektjahre den veränderten Bedarf zu begründen. Bei begründetem Mehrbedarf ist gemeinsam nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen.

Innerhalb der Stadtwerke Halle bedarf es zur Sicherstellung der erforderlichen Investitionen in der HWS einer zusätzlichen Investitionsmittelbereitstellung über den gesamten Realisierungszeitraum. Die Sicherstellung ist in den jeweiligen Gremien zu klären.

## 5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

Dem Grundsatzbeschluss ist zugestimmt worden (siehe Anlage 6). Zu den ~~Einzelmaßnahmen~~ Einzelvorhaben wird es jeweils eine variantenoffene Vorplanung geben. In die Variantenentscheidung wird der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte wie auch der Runde Tisch Radverkehr in gewohnter Weise einbezogen.

Vor diesem Hintergrund wird die Kritik an der im Rahmenantrag enthaltenen Skizze zur neuen Kopfendstelle am Hauptbahnhof als Hinweis für die noch zu beauftragende Planung berücksichtigt.

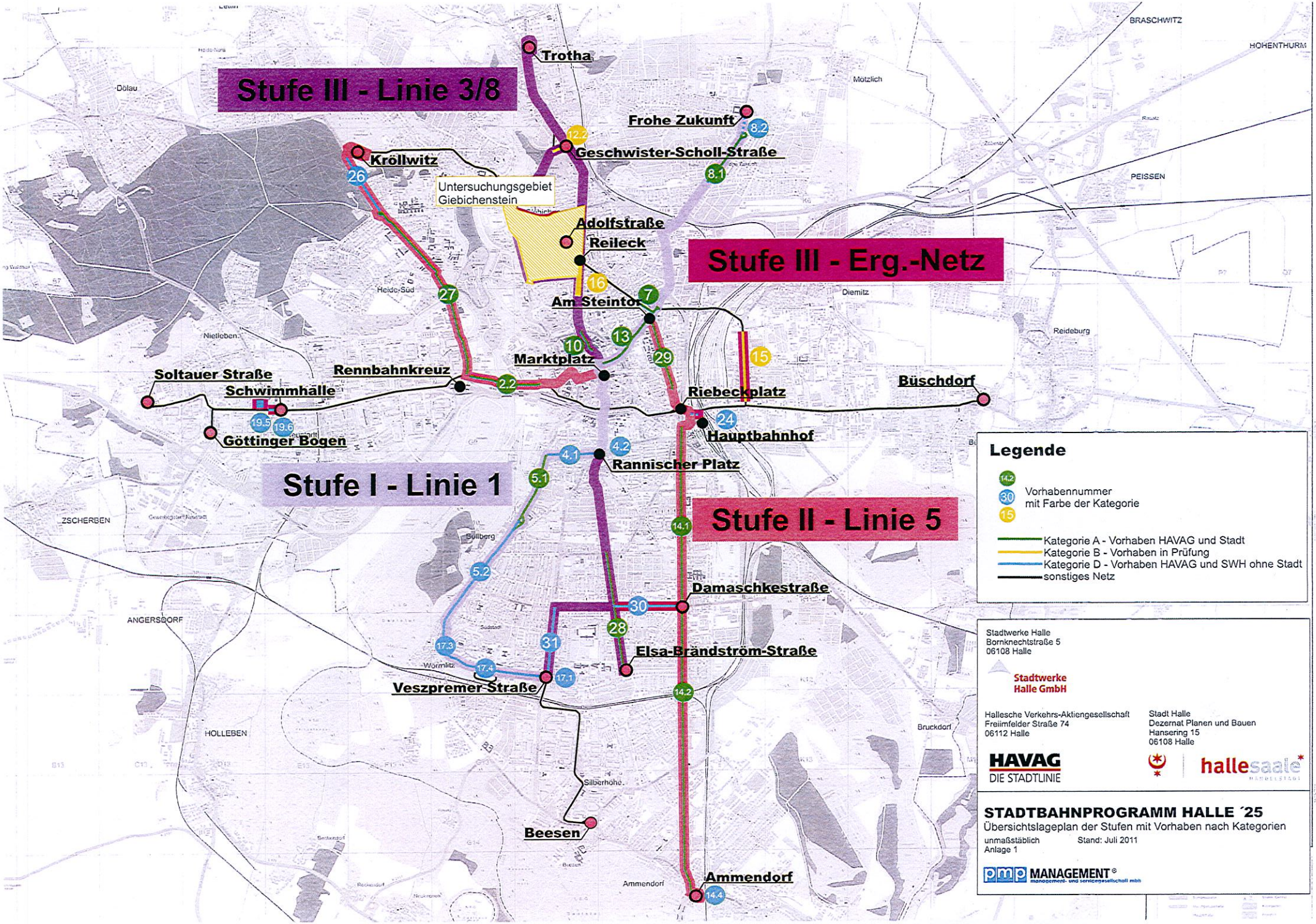
## 6. Familienverträglichkeitsprüfung

Die formelle Prüfung nach dem Kriterienkatalog B liegt als Anlage 7 bei. Wesentliches Ziel des Grundsatzbeschlusses ist die nachhaltige Steigerung der Attraktivität, Barrierefreiheit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Damit ist das Vorhaben vollauf Familienverträglich.

## 7. Nachweis der Barrierefreiheit

Grundvoraussetzung der Förderung ist der Nachweis der Barrierefreiheit. Im Rahmen der Planung der Maßnahmen wird die Barrierefreiheit beginnend in der Phase Vorplanung kontinuierlich auf Grundlage des mit dem Behindertenbeauftragten abgestimmten Prüfschemas (Grundlage sind die jeweils gültigen Regelwerke) kontrolliert (regelmäßig auch Anlage des Gestaltungs-

beschlusses). Dazu erfolgen entsprechende Abstimmungen mit dem Behindertenbeauftragten und den Verbänden zu den jeweiligen Einzelvorhaben.


Stufe III - Linie 3/8
Stufe III - Erg.-Netz
Stufe I - Linie 1
Stufe II - Linie 5
Trotha
Frohe Zukunft
Geschwister-Scholl-Straße
Kröllwitz
Untersuchungsgebiet Giebichenstein
Adolfstraße
Reileck
Am Steintor
Marktplatz
Rennbahnkreuz
Soltauer Straße
Schwimmhalle
Göttinger Bogen
Riebeckplatz
Büschdorf
Hauptbahnhof
Rannischer Platz
Damaschkestraße
Elsa-Brändström-Straße
Veszpremer Straße
Beesen
Ammendorf
Dölau
Heide-Süd
Nietleben
ZSCHERBEN
ANGERSDORF
HOLLEBEN
Süllberg
Wörmlitz
Silberhöhe
Ammendorf
Diemitz
Reideburg
Motzlich
BRASCHWITZ
HOHENTHURM
PEISSEN
Bruckdorf
Legende
Vorhabennummer mit Farbe der Kategorie
Kategorie A - Vorhaben HAVAG und Stadt
Kategorie B - Vorhaben in Prüfung
Kategorie D - Vorhaben HAVAG und SWH ohne Stadt
sonstiges Netz
Stadtwerke Halle
Bornknechtstraße 5
06108 Halle
Stadtwerke Halle GmbH
Hallesche Verkehrs-Aktiengesellschaft
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle
HAVAG
DIE STADTLINIE
Stadt Halle
Dezernat Planen und Bauen
Hansering 15
06108 Halle
hallesaale
STADTBAHNPROGRAMM HALLE ´25
Übersichtslageplan der Stufen mit Vorhaben nach Kategorien
unmaßstäblich
Anlage 1
Stand: Juli 2011
pmp MANAGEMENT

# Organigramm

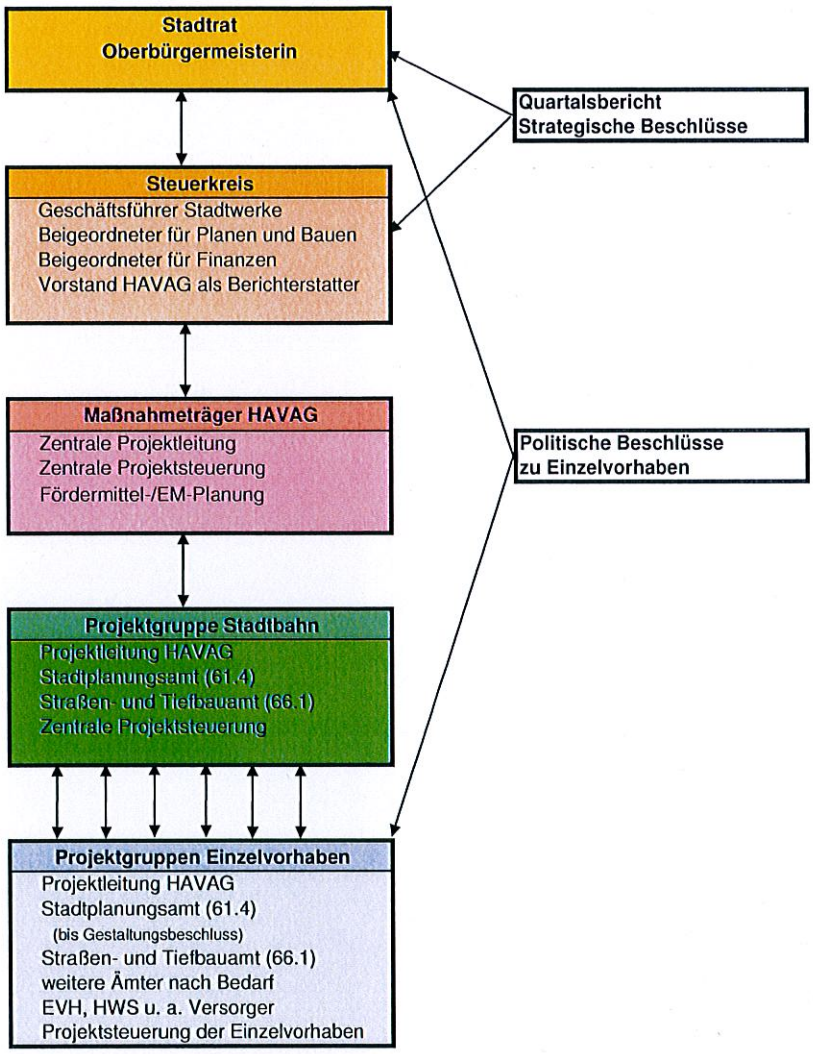
**oberste Entscheidungsebene**

**obere Entscheidungsebene**
Abstimmung mit Fördermittelgeber
Strategische Entscheidungen

**Projektleitung**
Gesamtkoordination und -organisation
Termin- und Kostensteuerung
Mittelbeantragung und Abrechnung

**übergeordnete Arbeitsebene**
Abstimmung der Einzelvorhaben aufeinander
Treffen von übergeordneten Entscheidungen

**Arbeitsebene**
Organisation des Projektablaufs
Bearbeiten der Projektaufgaben
Planung, Ausschreibung, Vergabe
Qualitätssicherung
Termin- und Kostenmanagement




Stadtwerke Halle GmbH

Stadtwerke Halle
Bornknechtstraße 5
06108 Halle (Saale)

HAVAG
DIE STADTLINIE

Hallesche Verkehrs AG
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)

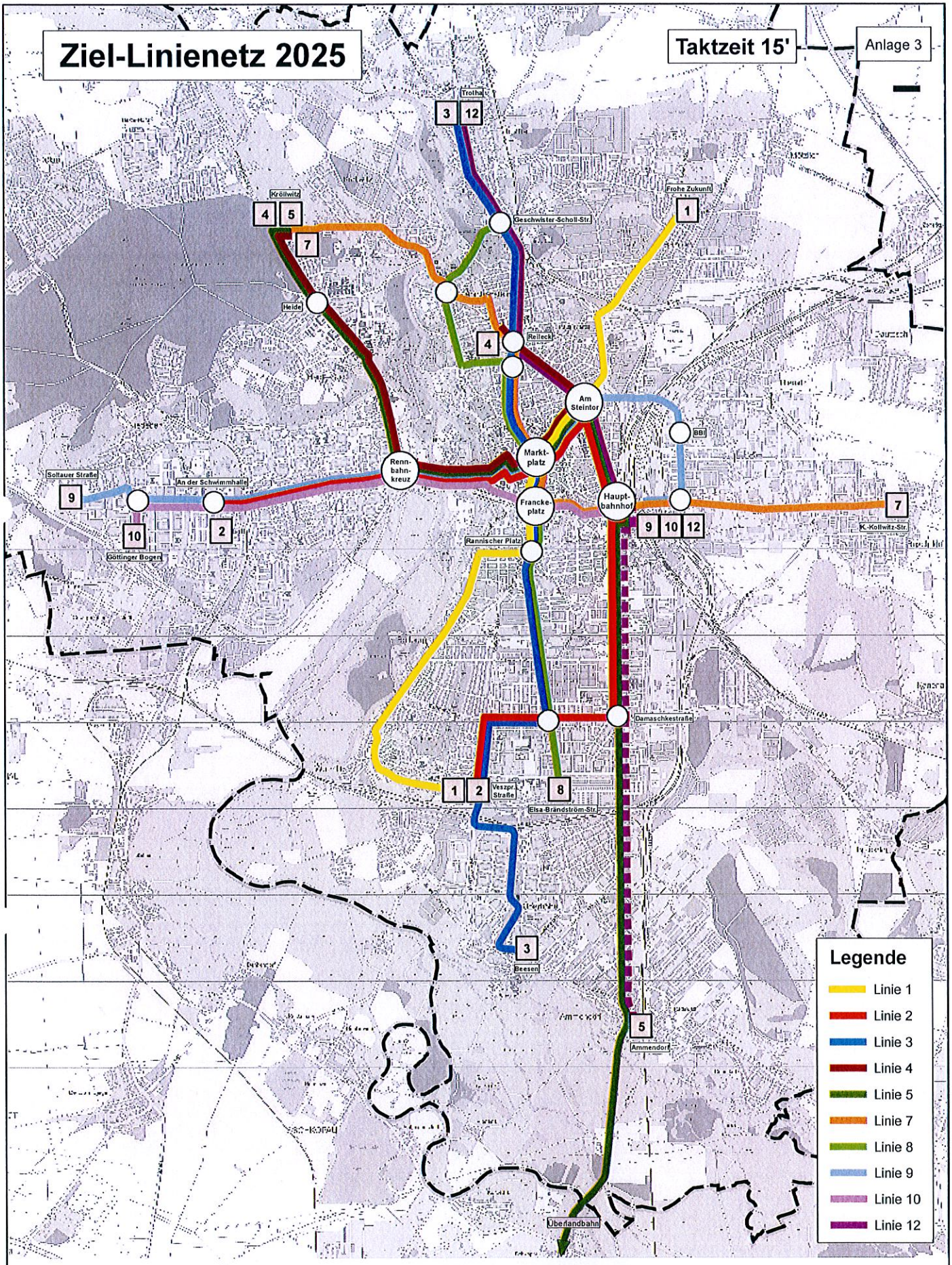
hallesaale
HÄNDELSTADT

Stadt Halle
Dezernat Planen und Bauen
Hansering 15
06108 Halle (Saale)

Stand: 09.09.2011

pmp INFRA

pmp INFRA GmbH
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)




Stadtwerke Halle GmbH
Stadtwerke Halle
Bornknechtstraße 5
06108 Halle (Saale)

HAVAG DIE STADTLINIE
Hallesche Verkehrs AG
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)

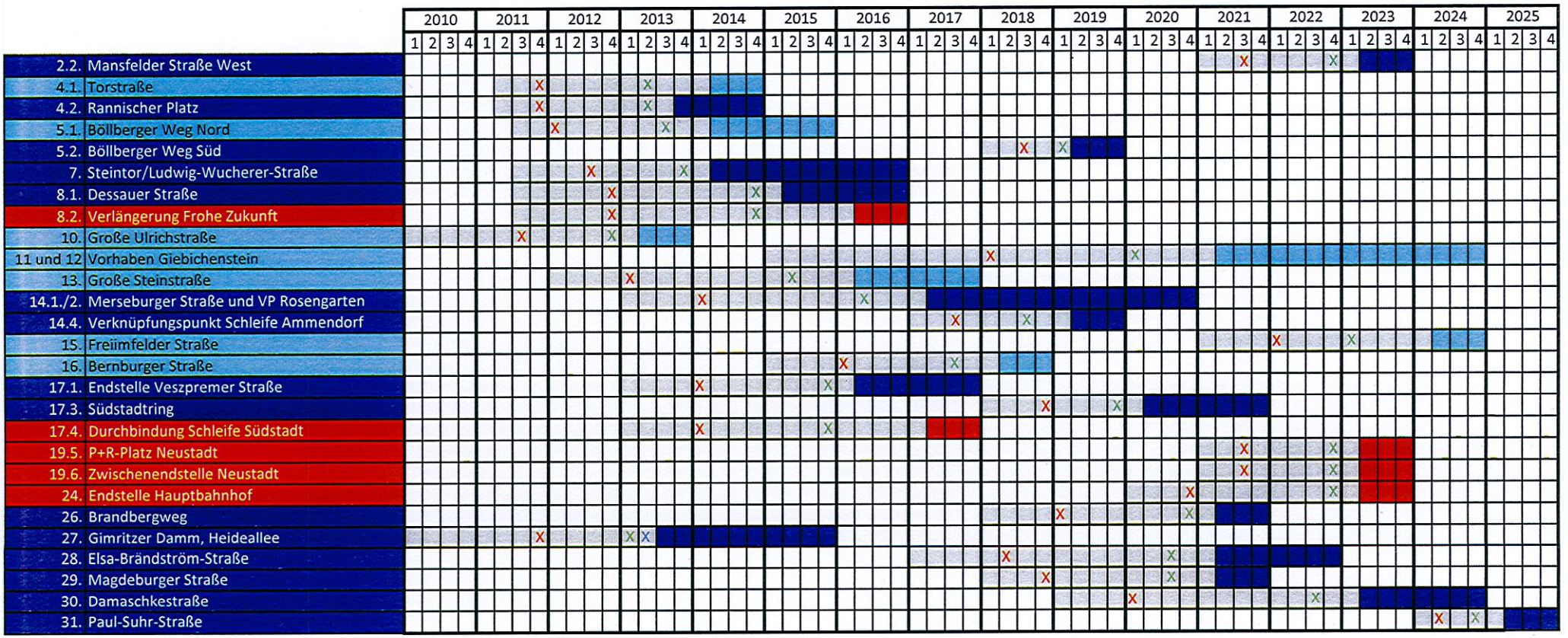
pmp INFRA
pmp INFRA GmbH
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)

hallesaale HÄNDELSTADT
Stadt Halle
Dezernat Planen und Bauen
Hansering 15
06108 Halle (Saale)

Stadtbahnprogramm
Halle ´25

Anlage 4

# Rahmenterminplan der Stadtbahnvorhaben




**LEGENDE**

- Planungszeitraum
- abschnittsweise eingleisige Baudurchführung
- Baudurchführung unter Vollsperrung
- Neubauvorhaben
- X Gestaltungsbeschluss
- X Baurecht
- X Baubeschluss

Stand: 07.07.2011


Stadtwerke Halle GmbH
Stadtwerke Halle
Bornknechtstraße 5
06108 Halle (Saale)

HAVAG DIE STADTLINIE
Hallesche Verkehrs-AG
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)

hallesaale HANDELSSTADT
Stadt Halle
Dezernat Planen und Bauen
Hansering 15
06108 Halle (Saale)

pmp INFRA
pmp INFRA GmbH
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)

# Finanzierungsplan (in Mio. EUR netto)

| Kostenart / Kostenstelle | Gesamt-kosten | Förder-mittel | Eigen-mittel | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gesamtprogramm** | **304,943** | **216,290** | **88,653** | **0,767** | **2,675** | **5,923** | **16,724** | **28,053** | **27,190** | **27,962** | **24,519** | **26,271** | **28,740** | **27,286** | **24,679** | **25,396** | **16,590** | **13,681** | **8,487** |
| Grunderwerbskosten | 4,968 | 4,471 | 0,497 | 0,000 | 0,000 | 2,563 | 0,320 | 0,115 | 0,119 | 0,408 | 0,067 | 0,253 | 0,432 | 0,261 | 0,287 | 0,110 | 0,000 | 0,033 | 0,000 |
| Baukosten ÖPNV | 113,993 | 100,542 | 13,451 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 5,714 | 9,586 | 10,226 | 12,104 | 9,210 | 8,334 | 11,019 | 9,193 | 10,368 | 10,369 | 6,802 | 6,211 | 4,857 |
| Baukosten IV | 63,559 | 56,059 | 7,500 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 3,147 | 5,890 | 6,037 | 3,904 | 5,892 | 6,390 | 6,690 | 6,204 | 5,777 | 6,236 | 3,195 | 2,453 | 1,744 |
| Baukosten VU | 83,297 | 43,481 | 39,816 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 4,246 | 8,666 | 7,367 | 7,360 | 7,012 | 8,225 | 7,498 | 8,635 | 6,385 | 7,019 | 5,073 | 4,208 | 1,603 |
| Planungskosten ÖPNV | 17,099 | 5,130 | 11,969 | 0,337 | 1,150 | 1,427 | 1,274 | 1,406 | 1,609 | 1,787 | 1,079 | 1,390 | 1,385 | 1,269 | 0,839 | 0,768 | 0,799 | 0,411 | 0,168 |
| Planungskosten IV | 9,534 | 2,860 | 6,674 | 0,206 | 0,657 | 0,800 | 0,808 | 0,996 | 0,751 | 1,046 | 0,634 | 0,780 | 0,752 | 0,785 | 0,450 | 0,416 | 0,237 | 0,155 | 0,060 |
| Planungskosten VU | 12,495 | 3,748 | 8,746 | 0,224 | 0,868 | 1,132 | 1,215 | 1,392 | 1,082 | 1,354 | 0,626 | 0,899 | 0,964 | 0,939 | 0,572 | 0,478 | 0,483 | 0,210 | 0,055 |
| Zuschuss Bund ÖPNV | | 115,742 | | 0,000 | 0,000 | 1,538 | 2,534 | 8,644 | 10,538 | 9,727 | 11,360 | 11,672 | 13,282 | 12,215 | 11,071 | 9,028 | 4,655 | 6,578 | 4,439 |
| Zuschuss Land ÖPNV | | 81,015 | | 0,000 | 0,000 | 0,769 | 6,140 | 8,261 | 5,289 | 8,601 | 5,680 | 5,836 | 6,641 | 6,108 | 6,761 | 9,380 | 6,811 | 3,289 | 2,219 |
| Zuschuss Land KSB | | 7,795 | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 1,647 | 1,372 | 2,470 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Zuschuss Land Planung | | 11,738 | | 0,230 | 0,802 | 1,008 | 0,989 | 1,138 | 1,032 | 1,256 | 0,702 | 0,921 | 0,930 | 0,898 | 0,558 | 0,499 | 0,456 | 0,233 | 0,085 |
| Anteil HAVAG | | | 29,411 | 0,236 | 1,027 | 1,294 | 1,718 | 2,333 | 2,414 | 3,064 | 2,020 | 2,337 | 2,804 | 2,377 | 1,968 | 1,880 | 1,667 | 1,324 | 0,946 |
| Anteil Stadt | | | 12,429 | 0,175 | 0,360 | 0,680 | 0,987 | 1,381 | 1,320 | 1,038 | 1,056 | 1,070 | 0,959 | 1,035 | 0,948 | 0,987 | 0,306 | 0,127 | 0,000 |
| Anteil VU | | | 46,813 | 0,126 | 0,486 | 0,634 | 2,710 | 4,922 | 4,127 | 4,276 | 3,702 | 4,435 | 4,124 | 4,653 | 3,372 | 3,623 | 2,696 | 2,129 | 0,797 |

**LEGENDE**

| | |
|---|---|
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| IV | Individualverkehr |
| VU | Versorgungsunternehmen |
| KSB | Kommunaler Straßenbau |

Kostenstand: 2010 entsprechend Rahmenantrag

Stadtwerke Halle GmbH
Stadtwerke Halle
Bornknechtstraße 5
06108 Halle (Saale)

HAVAG DIE STADTLINIE
Hallesche Verkehrs-AG
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)

hallesaale HÄNDELSTADT
Stadt Halle
Dezernat Planen und Bauen
Hansering 15
06108 Halle (Saale)

pmp INFRA
pmp INFRA GmbH
Freiimfelder Straße 74
06112 Halle (Saale)

Dezernat II – Planen und Bauen
61 Stadtplanungsamt
61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 02.08.2011
Herr Bucher
Tel. 221-62 63
ralf.bucher@halle.de

**Grundsatzbeschluss zur Realisierung des Stadtbahnprogrammes Halle ´25**
**Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten**
**zum Entwurf der Stadtratsvorlage vom 07.07.2011**

Aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs stimme ich der Vorlage grundsätzlich zu. Ich bitte allerdings um Beachtung folgender Aspekte:

Die angedachte Schaffung eines separaten Wendegleises unter den Bahnhofs-Brücken ist aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs äußerst problematisch. Zum einen würden hierdurch die vorhandenen 30 Fahrradbügel entfallen, was im Falle einer möglichen Nichtrealisierung des angedachten Fahrradparkhauses die Radabstellsituation im Umfeld des Haupteinganges des Bahnhofs massiv verschlechtern würde. Zum anderen wird bei Schaffung eines separaten Wendegleises unter den Bahnhofs-Brücken der vorhandene Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer so massiv eingeschränkt, dass Konflikte zwischen diesen beiden Gruppen vorprogrammiert sind. Dies zeigen z. B. Erfahrungen aus Erfurt, wo im Bereich der Bahnhofsunterführung der Straßenbahn eine vergleichbare Situation existiert. Aufgrund der besagten Konflikte musste dort ein Radfahrverbot ausgewiesen werden, was im Falle der Bahnhofsunterführung Halle in keinster Weise zu akzeptieren wäre.

In Hinsicht auf die konkreten Bauvorhaben bitte ich ansonsten um rechtzeige Einbeziehung in die Planungen.

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

**Familienverträglichkeitsprüfung auf Grundlage des Kriterienkataloges B** **Anlage 7**

**Vorhaben: Realisierung des Stadtbahnprogrammes Halle ´25**

| Nr. | Frage | Relevant<br>ja/nein | Berück-sichtigt<br>ja/nein | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. |
| 2 | Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. |
| 3 | Gibt es für Kinder speziell reservierte Straßenräume? | nein | nein | |
| 4 | Sind die neuralgischen Verkehrspunkte bekannt (verkehrsreiche Straßen, viel befahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)? | ja | ja | |
| 5 | Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten? | ja | ja | Ausbau von kritischen Bereichen (Steintor, Rannischer Platz, Böllberger Weg etc.) vorgesehen. |
| 6 | Wurden Fußgängerzonen geplant/eingerichtet? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. |
| 7 | Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. |
| 8 | Wie sind die Haltestellen abgesichert? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. |

| Nr. | Frage | Relevant<br><br>ja/nein | Berück-sichtigt<br><br>ja/nein | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|
| 9 | Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. Die barrierefreie Gestaltung ist wesentliches Ziel und Voraussetzung für eine Förderung. |
| 10 | Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und in die Schulwegeplanung einbezogen? | ja | ja | Wesentliche Grundlage der Bedarfsermittlung, Wirtschaftlichkeitsbewertung. |
| 11 | Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Belange der Eltern (Umsteigen, Verkehrstaktung) berücksichtigt? | ja | ja | siehe 10. |
| 12 | Erfolgte bei der Straßenbeleuchtung eine Berücksichtigung der Interessen von Fußgängern? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. |
| 13 | Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerwege usw.) geplant/eingerichtet? | nein | nein | Objektplanung steht noch aus. |

Jens Otto
Verkehrsplaner

Jochem Lunebach
Amtsleiter Stadtplanungsamt