



Anfrage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2013/11455**
Datum: 06.02.2013
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.11101.06/58110220
Verfasser: Bauersfeld, Martin
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	27.02.2013 27.03.2013	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage des Stadtrates Martin Bauersfeld (CDU), zur Wirtschaftlichkeit der Straßenbahntrasse entlang der Dölauer Heide

Vor wenigen Jahren wurde zur Ergänzung des bestehenden Straßenbahnnetzes eine Straßenbahntrasse vom Hubertusplatz zur Dölauer Straße gebaut. Ich möchte von der Verwaltung wissen:

- ⤴ **Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Bau dieser Trasse?**
- ⤴ **Wie viel davon waren Fördermittel bzw. Eigenmittel?**
- ⤴ **Wie hoch ist das Fahrgastaufkommen bzw. wie hoch sind die zusätzlichen Einnahmen auf dieser Strecke?**
- ⤴ **Wie hoch sind die Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Strecke?**
- ⤴ **Welchen wirtschaftlichen Vorteil bringt diese Ergänzung des Streckennetzes?**

gez. Martin Bauersfeld
Stadtrat



Sitzung des Stadtrates am 27.02.2013

**Anfrage des Stadtrates Martin Bauersfeld (CDU), zur Wirtschaftlichkeit der
Straßenbahntrasse entlang der Dölauer Heide**

Vorlage-Nr.: V/2013/11455

TOP: 9.1

1. Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Bau dieser Trasse?
2. Wie viel davon waren Fördermittel bzw. Eigenmittel?
3. Wie hoch ist das Fahrgastaufkommen bzw. wie hoch sind die zusätzlichen Einnahmen auf dieser Strecke?
4. Wie hoch sind die Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Strecke?
5. Welchen wirtschaftlichen Vorteil bringt diese Ergänzung des Streckennetzes?

Antwort der Verwaltung:

Die Beantwortung der Anfrage erfordert umfangreiche Abstimmungen und kann deshalb erst zu der Stadtratssitzung im März gegeben werden.

Uwe Stäglin
Beigeordneter



Sitzung des Stadtrates am 27.03.2013

**Anfrage des Stadtrates Martin Bauersfeld (CDU), zur Wirtschaftlichkeit der
Straßenbahntrasse entlang der Dölauer Heide**

Vorlage-Nr.: V/2013/11455

TOP: 9.1

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung hat die HAVAG gebeten, die Fragen zu beantworten. Die Antwort der HAVAG wird hiermit zur Kenntnis gegeben.

1. Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Bau dieser Trasse?

Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben betragen ca. 7,0 Mio. €. Das Bauvorhaben umfasste, neben dem erwähnten Lückenschluss Heide – Kröllwitz, den Umbau der Wendeschleife Heide, den Neubau einer Umsteigestelle Bus/Straßenbahn, einschließlich aller Nebenanlagen und die teilweise Anpassung der Fahrbahn, Radweg und Fußweg am Hubertusplatz.

2. Wie viel davon waren Fördermittel bzw. Eigenmittel?

Für das Gesamtvorhaben wurden ca. 4,9 Mio. € Fördermittel gezahlt.
Der Anteil der Eigenmittel der Stadt Halle (Saale) betrug Null Euro.

3. Wie hoch ist das Fahrgastaufkommen bzw. wie hoch sind die zusätzlichen Einnahmen auf dieser Strecke?

Dieser Lückenschluss ist keine Strecke mit eigener Binnennachfrage, sondern eine Teilstrecke im Zusammenhang mit der Netzfunktion von zwei Straßenbahnstrecken. Fahrgastzahlen für derartige Teilstreckenabschnitte werden nicht gesondert analysiert. In Halle gilt der MDV-Tarif, der für das Stadtgebiet einen Einheitstarif vorsieht. Entsprechend genutzter Fahrkarte schwanken die Einnahmen pro Fahrt. Kenntnisse über die exakte Fahrgaststruktur, bezogen auf den gewählten Fahrschein, liegen nur für das Netz, nicht jedoch für Teilabschnitte vor.

4. Wie hoch sind die Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Strecke?

Die Erfassung von Kosten erfolgt in größerer, verkehrsmäßig selbstständig funktionierenden Einheiten. Weiterhin handelt es sich um Unternehmensdaten, welche nicht veröffentlicht werden.

5. Welchen wirtschaftlichen Vorteil bringt diese Ergänzung des Streckennetzes?

Mit dem Bau dieser Strecke und der Umgestaltung der Haltestellen Heide und Kröllwitz, konnten für die Einwohner der nordwestlichen Stadtgebiete die Umsteigerbeziehungen Bus/Straßenbahn verbessert werden. Weiterhin wurde in Kröllwitz ein P+R- und B+R-Platz eingerichtet.

Von der Endstelle Kröllwitz können die Fahrgäste jetzt beide Streckenäste der Straßenbahn (über Gimritzer Damm oder Burg Giebichenstein) wahlweise nutzen, in Abhängigkeit des Zieles im Stadtgebiet.

Über die Neubaustrecke ist auch eine schnelle Anbindung des Hauptbahnhofes (19 Minuten Fahrzeit) für die Fahrgäste im Nordwesten von Halle gegeben.

Bei Betriebsstörungen im Abschnitt Rennbahnkreuz – Saline sichert diese Strecke auch den Umleitungsverkehr und damit die Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs im Stadtteil Neustadt.

Uwe Stäglin
Beigeordneter