

Stadtbahnprogramm Halle Stufenbeschluss zur Stufe 2

Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Inhalte des Stufenbeschlusses
2. Grundlagen
3. Die Stufe 2
4. Beschreibung der Einzelvorhaben
 - 4.1. Allgemeines
 - 4.2. Merseburger Straße (Vorhaben Nr. 14.1/2 und 14.4)
 - 4.3. Magdeburger Straße (Vorhaben Nr. 29)
 - 4.4. Mansfelder Straße West (Vorhaben Nr. 2.2)
 - 4.5. Gimritzer Damm (Vorhaben Nr. 27)
 - 4.6. Zwischenendstelle Schwimmhalle (Vorhaben Nr. 19.6)
 - 4.7. Endstelle Hauptbahnhof (Vorhaben Nr. 24)
5. Kosten/Finanzierung

Anlagenverzeichnis

1. Übersichtsplan

1. Ziel und Inhalte des Stufenbeschlusses

Der Grundsatzbeschluss zur Realisierung des „Stadtbahnprogramms Halle ´25“ (heute nur noch Stadtbahnprogramm Halle) wurde am 28.09.2011 vom Stadtrat gefasst. Entsprechend der Festlegungen zum Vorlagen- und Beschlusswesen (Stadtratsbeschluss vom 26.10.2011) sollen mit diesem Beschluss die Einzelvorhaben der Stufe 2 bestätigt werden. Diese beinhaltet den Ausbau der Streckenführung zwischen den Endstellen Ammendorf und Kröllwitz zu einer wirtschaftlich zukunftsfähigen Stadtbahnlinie mittels der in der Begründung aufgeführten Einzelvorhaben. Ergänzt werden diese Vorhaben durch die Zwischenendstellen an der Schwimmhalle und am Hauptbahnhof. Diese waren ursprünglich erst Inhalt der Stufe 3, sollen jetzt aber zur Reduzierung der Betriebskosten der HAVAG vorgezogen werden.

Auf Grundlage des Stufenbeschlusses wird der Maßnahmeträger in Abstimmung mit der Stadt die Planung beauftragen. Die Planungsinhalte jedes Einzelvorhabens werden dem Stadtrat nach der Vorplanung zur Fassung des Gestaltungsbeschlusses vorgelegt. Von diesem Beschluss unberührt bleibt der Betrieb der Überlandbahn südlich von Ammendorf bis Merseburg Süd und Bad Dürrenberg. Analog dem bestehenden Fahrplanangebot werden einzelne Züge der Stadtbahnlinie 5 von und zur Überlandbahn übergehen. Die Leistungen im Zuge der Überlandbahn werden von dem dafür zuständigen Aufgabenträger Saalekreis bestellt und finanziert.

2. Grundlagen

Für das Stadtbahnprogramm Halle wurde im November 2010 von der Stadt Halle und der HAVAG der Rahmenantrag zum Ausbau der Halleschen Straßenbahn zur Stadtbahn beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr eingereicht. Der Rahmenantrag ist die Grundlage für die Aufnahme in das ÖPNV-Bundesprogramm. Er ist als Voranfrage bei den Fördermittelgebern zur Einschätzung der Förderwürdigkeit der Vorhaben zu sehen und beinhaltet einen von Linien geprägten Stufenplan mit drei Stufen. Die in den Stufen enthaltenen Einzelvorhaben sind dort beschrieben und bewertet, in Prinzipskizzen dargestellt und kostenseitig betrachtet worden. Der eingereichte Rahmenantrag führte in 2011 bereits zu einer Aufnahme der Vorhaben unter dem Vorhabenschlüssel 15G-17T in das ÖPNV-Bundesprogramm in Kategorie "c". Das heißt, das Stadtbahnprogramm ist aufgrund einer Anmeldung und vorbehaltlich der Vorlage von Unterlagen nach § 6 (4) GVFG bedingt in das Programm aufgenommen.

Jede der drei Stufen des Stadtbahnprogrammes ist jeweils gesamtheitlich zu betrachten. Sie bilden in sich verkehrswirksame Einheiten mit einem Linienbezug. Sowohl die Standardisierte Bewertung als auch die Folgekostenrechnung werden stufenweise durchgeführt, da nur verkehrswirksame Einheiten zu einem volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen führen.

Die im Rahmenantrag enthaltenen Prinzipskizzen bilden die Grundlage für die Abschätzung der Baukosten. Als nächster Schritt folgt eine variantenoffene Vorplanung. Die Betriebskosten wurden auf der Grundlage des im Grundsatzbeschluss enthaltenen Zielliniennetzes 2020 ermittelt. Dabei ist zu beachten, dass der Stadtrat über den Nahverkehrsplan Mindestbedienungsstandards und maximale Fahrzeugbelegungen vorgibt. Es liegt dann im Ermessen des mit der Leistungserbringung beauftragten Unternehmens, ein wirtschaftliches Liniennetz zu betreiben, das den Beförderungsbedarf auf Grundlage des Nahverkehrsplanes abdeckt. Über die festgelegten Mindestbedienungsstandards hinausgehende Leistungen sind möglich und im Falle zu hohen Fahrgastaufkommens (siehe Festlegungen des Nahverkehrsplanes) sogar geboten.

3. Die Stufe 2

Die Stufe 2 (siehe Anlage 1) beinhaltet den stadtbahngerechten Ausbau der Strecke im Zuge der Stadtbahnlinie 5 von Ammendorf bis zur Endhaltestelle Kröllwitz.

Entsprechend der Darstellung in der Anlage 1 werden nur die Abschnitte ausgebaut, die noch entsprechende Defizite aufweisen und nicht schon in der Stufe 1 enthalten sind. Gemäß Ziellinienkonzept 2020 (siehe Grundsatzbeschluss) wird die Strecke von Ammendorf bis zur Endhaltestelle Kröllwitz auch weiterhin von der Linie 5 bedient (15-Minuten-Takt im Tagesverkehr von Montag bis Freitag).

Die Überlandbahn (Linien 5 und 15) südlich von Ammendorf liegt nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Halle (Saale) und ist nicht Bestandteil des Stadtbahnprogrammes Halle.

Im Interesse einer zeitnahen Optimierung des Betriebsablaufes und damit einer Senkung der Betriebskosten werden zusätzlich die Einzelvorhaben der Zwischenendstellen in Halle-Neustadt (westlich Haltestelle Schwimmhalle) und die Zwischenendstelle Hauptbahnhof (separates Wendegleis) in die zweite Stufe vorgezogen.

Die Stadtbahnlinie 5 ist auch künftig eine typische Durchmesserlinie:

- Linienlänge: 13,674 km
- Länge der Bestandsabschnitte: ca. 5,9 km
- Länge der in Stufe1 (Linie 1) enthaltende Abschnitten 850 m
- Länge der auszubauenden Abschnitten: 7,8 km
- Anzahl der auszubauenden Haltestellen: 19
- geschätzte Gesamtkosten netto lt. fortgeschriebener Vorhabenliste: 121,555 Mio. EUR
 - davon Fördermittel: 85,729 Mio. EUR
 - Anteil Bund: 48,341 Mio. EUR
 - Anteil Land: 37,388 Mio. EUR
 - davon Eigenmittel: 35,826 Mio. EUR
 - Anteil HAVAG: 15,848 Mio. EUR
 - Anteil HWS: 15,361 Mio. EUR (2,496 Mio. EUR)¹⁾
 - Anteil EVH: 1,833 Mio. EUR
 - andere Versorgungsunternehmen: 2,784 Mio. EUR
- angestrebte Fahrzeiteinsparung: 5 min
- Einsparung Straßenbahnfahrzeuge: 2 Züge
- geplante Bauzeit: 2016 – 2019

1) überarbeiteter, optimierter Kostenansatz Stand April 2013 nach Vorliegen erster planerischer Überlegungen

Der volkswirtschaftliche Nutzen kann nur als Summe aller Einzelmaßnahmen nachgewiesen werden. Maßgebliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Darstellung ist die Einhaltung der angestrebten Fahrzeit. In Kombination mit dem optimierten Fahrzeugeinsatz (Basis Zielliniennetz 2020) werden zwei Straßenbahnzüge eingespart.

Die Anlagen der HAVAG und die aus ihrer Realisierung resultierenden Folgemaßnahmen werden durch den Maßnahmeträger nach o.g. Kostenteilung finanziert. Für die Stadt Halle (Saale) entstehen dadurch keine Investitionskosten. Nur für die im Rahmen des Einzelvorhabens ggf. von der Stadt gewünschten sog. Zusatzmaßnahmen (z. B. Städtebaulicher Mehraufwand für höherwertige Materialien) muss die Stadt Investitionskosten aufbringen.

Für die Stufe 2 werden folgende wirtschaftliche Ergebnisse erwartet:

I. Volkswirtschaftliche Betrachtung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung

- Kosten-Nutzen-Faktor 1,62

II. Betriebswirtschaftliche Betrachtung HAVAG

Betriebskostensparnis jährlich 1,85 Mio. EUR

Der OHNE-FALL der Stufe 2 ist der MIT-FALL der Stufe 1 (Stufe 1 vollständig realisiert). Eingesparte Unterhaltungskosten 40,78 Mio. EUR (OHNE-FALL-Kosten: Aufwendungen, die bis 2024 zum Erhalt der vorhandenen Infrastruktur notwendig werden würden, wenn das Stadtbahnprogramm nicht umgesetzt wird). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die 9,977 Mio. Euro Eigenmittel für eine Unterhaltung des Bestandes (1:1) ohne funktionale Verbesserungen und Verbesserungen im Umfeld benötigt werden. Das heißt, dass entsprechende Synergien insbesondere durch Folgemaßnahmen nicht eintreten.

III. Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS

Die Maßnahmen der HWS betreffen Folgemaßnahmen (Baufeldfreimachungen) in Bezug auf Leitungsanpassungen der Medien Wasser und Abwasser. Diese Maßnahmen erfolgen zu Lasten des Stadtbahnprogrammes Halle. Hinzu kommen zwingend notwendige Maßnahmen, die auf Grund der Priorität des Zustandes des vorhandenen Leitungs- bzw. Kanalabschnittes erforderlich werden. Der genaue Umfang der durchzuführenden Eigenmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen festgelegt werden.

Sofern Anpassungen vorhandener Anlagen (z. B. Änderung von Einstiegsbauwerken) der HWS durch Achsverschiebungen der Gleisanlagen erforderlich werden, sind diese zu Lasten der HAVAG (Baufeldfreimachung – Folgemaßnahmen ohne Vorteilsausgleich) zu veranlassen.

Die angemeldeten Kosten wurden nach Vorliegen erster planerischer Überlegungen optimiert (aktualisierte Eigenmittelanteile werden im Klammerwert aufgeführt).

IV. Betriebswirtschaftliche Betrachtung EVH

Die Leistungen der EVH in der Stufe 2 umfassen notwendige Folgemaßnahmen in Bezug auf Leitungsanpassungen der Medien Strom, Gas, Fernwärme und Infokabel. Insgesamt gesehen ist der Umfang dieser Leistungen als gering einzustufen und wird in den Wirtschaftsplänen berücksichtigt. Daher wird unter Punkt 4 für die EVH keine betriebswirtschaftliche Bewertung für die Einzelvorhaben durchgeführt.

4. Beschreibung der Einzelvorhaben

4.1. Allgemeines

Die Einzelvorhaben werden in den folgenden Unterpunkten stichpunktartig charakterisiert. Die benannten voraussichtlichen Inhalte der Einzelmaßnahmen beziehen sich dabei auf den derzeitigen Planungs-/Wissensstand und sollen einer variantenoffenen Vorplanung nicht vorgreifen.

Im Rahmen der Vorplanung ist dann die wirtschaftlichste, funktional angemessenste Variante herauszuarbeiten und vom Stadtrat in Form eines Gestaltungsbeschlusses bestätigen zu lassen. Die eingekreisten Nummern in den Übersichtsskizzen entsprechen den Nummern auf dem Übersichtsplan zur Stufe 2. Die in Klammern stehenden Angaben "(Vorhaben Nr. ...)" beziehen sich auf den Rahmenantrag. Die Nummern haben planungshistorische Gründe.

Der Begriff „Haltestellenausbau“ umfasst den barrierefreien Ausbau. Neben den entsprechenden (24 cm hohen) möglichst durchgängigen Bahnsteigkanten gehören dazu auch die anderen Ausstattungselemente (Geländer, Überdachung, Sitzgelegenheiten, Blindenleiteinrichtungen, ggf. Fahrscheinautomaten und Anzeigen u. ä.).

Der verkehrliche Nutzen für die HAVAG wurde grob bewertet. Dabei haben die verwendeten Symbole folgende Bedeutung:

- + Verbesserung
- ++ deutliche Verbesserung
- Verschlechterung
- o gleichbleibend

4.2. Merseburger Straße (Vorhaben Nr. 14.1/2 und 14.4)



Stadtbahnmäßiger Ausbau des Straßenzuges von Ammendorf bis Riebeckplatz (südliches Bauende der Straßenbahn - Ost-West-Achse)

- Herstellung und Erreichung von:
 - barrierefreien Haltestellen für Bahn und Bus (an Verknüpfungspunkten)
 - behinderungsfreien Fahrten durch einen besonderen Bahnkörper
 - Beschleunigung an Knotenpunkten (Lichtzeichenanlage)
 - Aufwertung des öffentlichen Straßenraums (Oberflächen, Grün)

- Maßnahmen:
 - Definition des künftig notwendigen Straßenquerschnittes
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur und Erneuerung der Fahrleitung
 - Neuordnung der Straßen und Nebenanlagen als Folgemaßnahme (Verbesserung der Qualität des Straßenraumes)
 - Lageoptimierung und barrierefreier Ausbau der Haltestellen
 - Optimierung der Verknüpfungspunkte (Schienenpersonennahverkehr) Rosengarten und Ammendorf
 - ggf. P+R in Ammendorf sowie B+R an einigen Haltestellen
- Abschnittslänge: 6.235 m (abzüglich der in den letzten Jahren bereits grundhaft ausgebauten Abschnitte; hier erfolgt bei Bedarf eine Anpassung)
- Gesamtkosten: 79,397 Mio. EUR
 davon Fördermittel 55,066 Mio. EUR
 - Eigenanteil HAVAG: 9,799 Mio. EUR
 - Eigenanteil HWS: 11,253 Mio. EUR (1,917 Mio. EUR)¹⁾
 - sonstige Eigenanteile: 3,279 Mio. EUR

¹⁾ aktueller Kenntnisstand

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

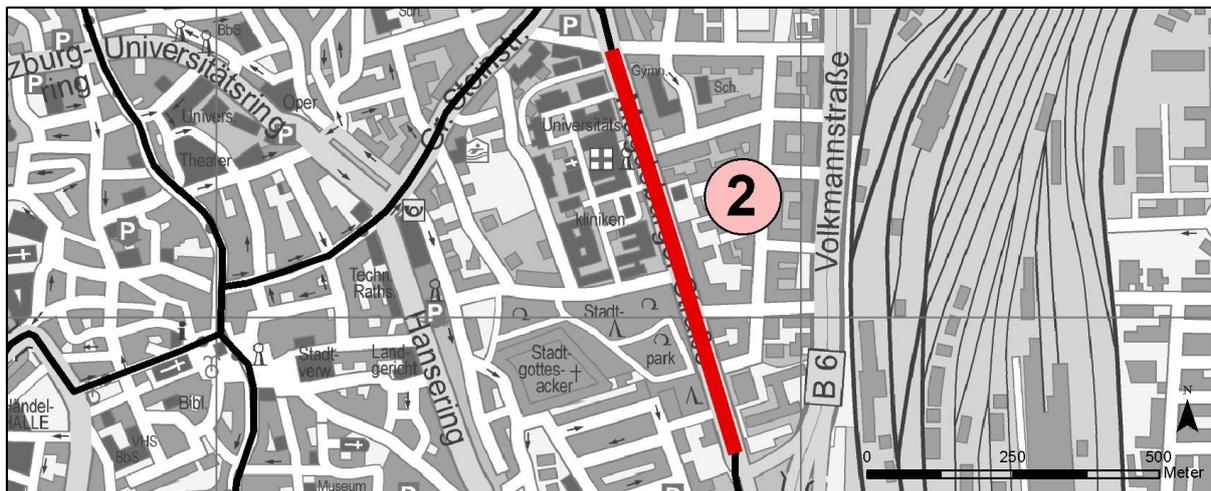
Der verkehrliche und betriebswirtschaftliche Nutzen wird durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die Beseitigung von Behinderungen erreicht. In einem ersten Planungsschritt sind abschnittsweise die möglichen/notwendigen Straßenquerschnitte zu definieren. Dabei ist sowohl eine möglichst große Verkehrsverlagerung auf die Europachaussee als auch eine zu optimierende Führung der B6 in Richtung Leipzig mit zu beachten. Ziel ist die möglichst durchgängige Schaffung eines besonderen Bahnkörpers und barrierefreier Haltestellen mit sicheren Zugängen. Dabei werden der weitgehende Erhalt bzw. die Nachpflanzung der beidseitigen Allee angestrebt. Auch die zu untersuchende Möglichkeit der (abschnittswisen) Anlage von Rasengleis könnte zur Verbesserung der urbanen Qualität des Straßenraumes beitragen. Auf dieser Grundlage ist mit dem Fördermittelgeber abzustimmen, welche Abschnitte ggf. nur angepasst bzw. vorerst nicht saniert werden müssen (z. B. Bereich Thüringer Straße sowie zwischen Rosengarten und Kurt-Wüsteneck-Straße) ohne damit die Projektziele und damit die Finanzierung zu gefährden. Nicht mehr benötigte Anlagen, wie die Schleife Kurt-Wüsteneck-Straße sowie drei Gleiswechsel auf der Strecke werden zurückgebaut. Darüber hinaus ist in den Bereichen Ammendorf und Rosengarten die Verknüpfung mit dem Busverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr der Bahn zu verbessern. Durch bedarfsgerechte Angebote an B+R und ggf. auch P+R können zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden.

Fahrgastzahlen: +
 Fahrzeit: ++
 Unterhaltung: + (Entfall einer Wendeschleife und mehrerer Weichen)

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Seitens der HWS werden hauptsächlich Folgemaßnahmen realisiert. Über den genauen Umfang eventueller Eigenmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.3. Magdeburger Straße (Vorhaben Nr. 29)



Stadtbahnmäßiger Ausbau des Straßenzuges vom Riebeckplatz (nördliches Bauende der Straßenbahn – Ost – West – Achse) bis zum Steintor,

- Herstellung und Erreichung von:
 - behinderungsfreien Fahrten durch einen Besonderen Bahnkörper und Optimierung der Knotenpunkte
 - Aufwertung des öffentlichen Straßenraums (z. B. ggf. Rasengleis)
- Maßnahmen:
 - Definition des künftigen Straßenquerschnittes (Mittellage oder Seitenlage)
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur und Erneuerung der Fahrleitung
 - Neuordnung der Straßen und Nebenanlagen als Folgemaßnahme soweit erforderlich
- Abschnittslänge: 880 m
- Gesamtkosten: 8,047 Mio. EUR
 davon Fördermittel 5,870 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 1,155 Mio. EUR
 Eigenanteil HWS: 0,798 Mio. EUR (0,424 Mio. EUR)¹⁾
 sonstige Eigenanteile: 0,224 Mio. EUR

¹⁾ aktueller Kenntnisstand

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

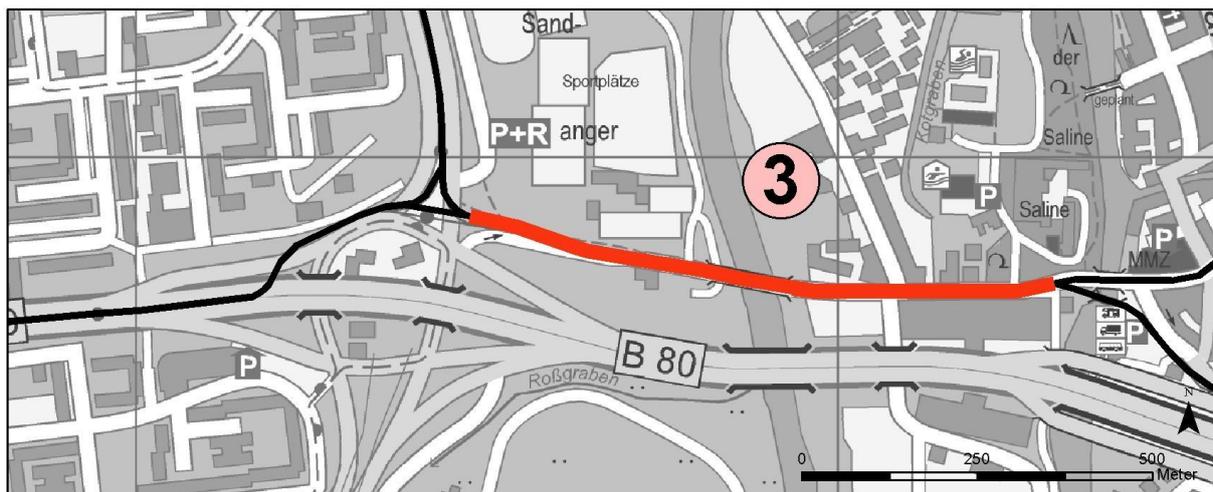
Der verkehrliche und betriebliche Nutzen wird durch die Trennung der Verkehrsarten, die Verringerung der Konflikte und die damit behinderungsfreie Fahrt sichergestellt. Im Rahmen der Vorplanung werden dabei sowohl die mögliche Seitenlage als auch eine Beibehaltung der Mittellage alternativ untersucht. Dabei sind sowohl die funktionalen wie auch die wirtschaftlichen Aspekte zu vergleichen.

Fahrgastzahlen: +
 Fahrzeit: +
 Unterhaltung: +

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Seitens der HWS werden hauptsächlich Folgemaßnahmen realisiert. Über den genauen Umfang eventueller Eigenmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.4. Mansfelder Straße West (Vorhaben Nr. 2.2)



Stadtbahnmäßiger Ausbau des Straßenzuges von Schieferbrücke bis Rennbahnkreuz

- Herstellung und Erreichung der:
 - behinderungsfreie Fahrt durch sichere, durchgängige Führung des Radverkehrs außerhalb des Gleisbereiches
 - barrierefreie Haltestelle Saline, ggf. Doppelhaltestelle zur Anschlussgewährung zwischen den Linien in und aus Richtung Hauptbahnhof oder Marktplatz bzw. Kröllwitz oder Neustadt
- Maßnahmen:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur und Erneuerung der Fahrleitung
 - Ausbau der Haltestelle
 - Neuordnung des Straßenquerschnittes insbesondere auf der Brücke
 - Schaffung einer „ÖPNV-Straße“ zwischen Sandanger und Hafenstraße

- Abschnittslänge: ca. 850 m
- Gesamtkosten: 7,829 Mio. EUR
davon Fördermittel 5,889 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 1,256 Mio. EUR
- Eigenanteil HWS: 0,165 Mio. EUR (0,078 Mio. EUR)¹⁾
- sonstige Eigenanteile: 0,519 Mio. EUR

¹⁾ aktueller Kenntnisstand

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

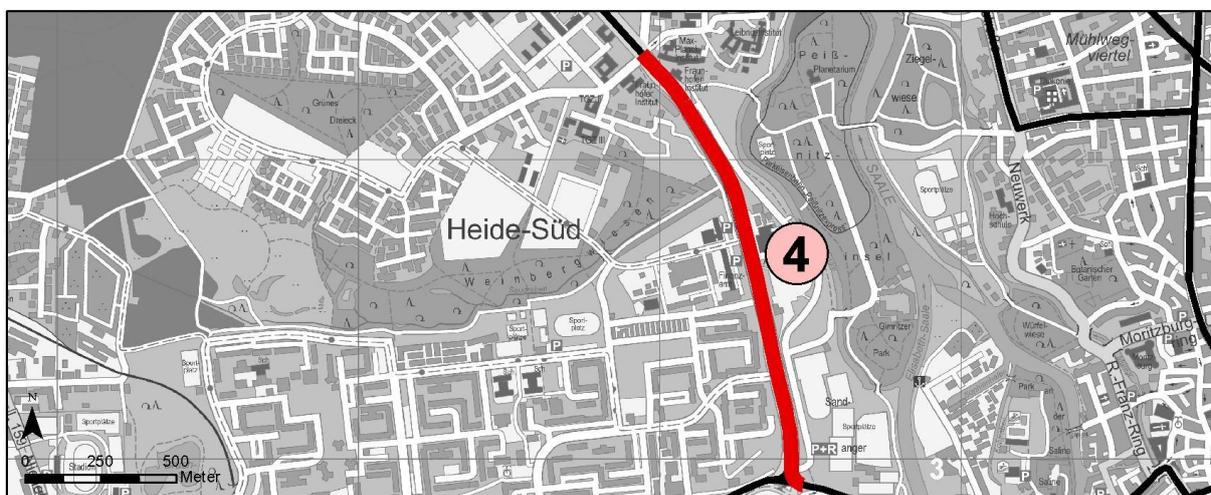
Durch die Reduzierung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern lassen sich Beschleunigungseffekte und höhere Fahrplansicherheit für den ÖPNV erzielen. Dazu wird zwischen Sandanger und Hafenstraße durch die Separierung vom Radverkehr die Schaffung einer ÖPNV-Straße angestrebt. Im Rahmen der Vorplanung wird für die auszubauende Umsteigehaltestelle die Anlage einer Doppelhaltestelle geprüft, um die Streckenäste Hauptbahnhof – Neustadt und Markt – Kröllwitz besser zu verknüpfen. Die auszubauende Umsteigehaltestelle stellt eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots dar. Durch die Verbesserung des Angebotes wird ein Fahrgastgewinn erwartet.

Fahrgastzahlen: +
Fahrzeit: +
Unterhaltung: 0

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Seitens der HWS werden hauptsächlich Folgemaßnahmen realisiert. Als Eigenmaßnahme ist die gleichzeitige Verlegung einer Trinkwasserleitung über die Brücke Mansfelder Straße vorgesehen, die in den oben stehenden Kosten nicht enthalten ist. Über den genauen Umfang weiterer Eigenmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.5. Gimritzer Damm (Vorhaben Nr. 27)



Grundhafter komplexer Ausbau des Straßenzuges zwischen Rennbahnkreuz und Weinbergcampus.

Ausführliche Darstellung
(Stufenbeschluss zur Stufe 2)

31.07.2013

- Herstellung und Erreichung von:
 - barrierefreien Haltestellen
 - barrierefreier Zugänge aus Richtung Peißnitzinsel
 - sicherer Anschlussgewährung zwischen Bus und Straßenbahn durch Schaffung von Überholmöglichkeiten
 - verbesserter Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Bahnübergängen
 - sicheren barrierefreien Gleisquerungen
 - optimierter Trassierung
 - Einbindung in Landschaftsraum der Saale (z. B. ggf. Rasengleis)
- Maßnahmen:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der Zugänge
 - Neuordnung der Straßen- und Nebenanlagen einschließlich der Grüngestaltung im Einklang mit dem Hochwasserschutz sowie Schaffung zusätzlicher sicherer Querungen für Fußgänger und Radfahrer
 - Optimierung und barrierefreier Ausbau des Verknüpfungspunktes Gimritzer Damm
- Abschnittslänge: ca. 2.250 m
- Gesamtkosten: 24,900 Mio. EUR
 davon Fördermittel 17,970 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 3,481 Mio. EUR
- Eigenanteil HWS: 2,875 Mio. EUR (0,077 Mio. EUR)¹⁾
- sonstige Eigenanteile: 0,574 Mio. EUR

¹⁾ aktueller Kenntnisstand

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Im Rahmen der zwischen 2010 und 2011 in wesentlichen Teilen erarbeiteten Vorplanung wurde ein aus heutiger Sicht nur langfristiges Zielkonzept für den Ausbau des Gimritzer Damms erarbeitet. Dieses beinhaltet wesentliche Verbesserungen für den Umweltverbund. Neben den ÖPNV-Anlagen sind vor allem durchgängige sichere Nebenanlagen mit ausreichenden sicheren und barrierefreien Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Der Straßenraum soll durch eine Fortführung des Alleecharakters der Straße Heideallee als 3- bis 4-reihige Baumallee bis zum Rennbahnkreuz aufgewertet werden. Durch die geplanten Querungen könnte der Park Weinbergwiesen endlich funktional angemessen mit der Peißnitz verbunden werden. Entgegen früherer Konzepte sind für den Kfz-Verkehr nur wenige, teilweise bereits im B-Plan 32.3 enthaltene Ergänzungen (z. B. Linksabbieger in die Walter-Hülse-Straße) erforderlich. Die übrigen Anlagen sind lediglich zu ertüchtigen und abschnittsweise auf eine Fahrspur zu reduzieren. Derzeit laufen die planerischen Abstimmungen zum Hochwasser- und Grundwasserschutz. Nach entsprechender Harmonisierung könnte das

Zielkonzept dem Stadtrat zur Bestätigung vorgelegt werden. Die Realisierung könnte dann abschnittsweise in Abhängigkeit von der Finanzierung und in Abstimmung mit den Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

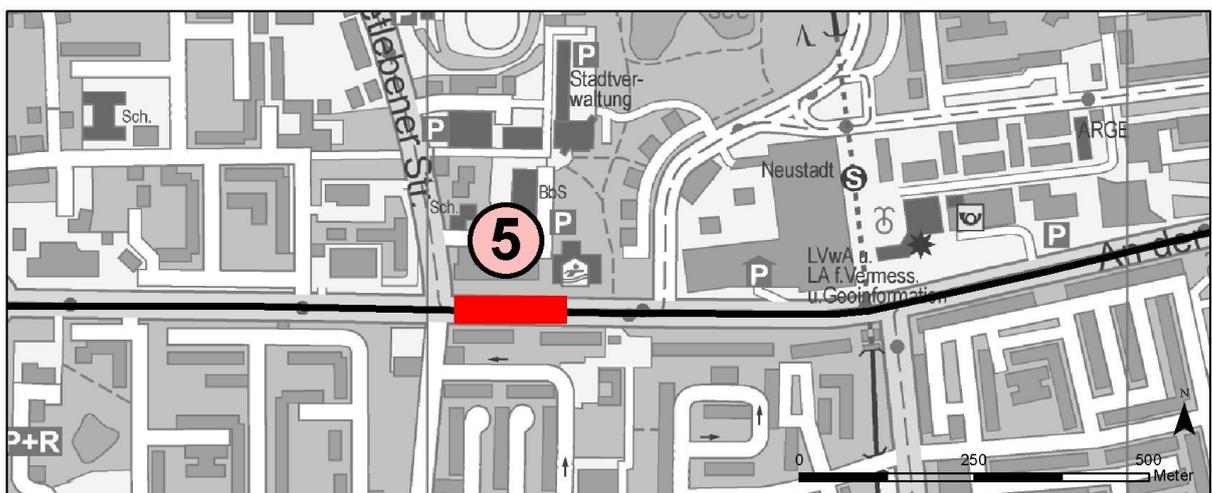
Eingebettet in dieses langfristige Gesamtkonzept wären die Teilmaßnahmen aus dem Stadtbahnprogramm umzusetzen. Diese betreffen den barrierefreien Ausbau der Haltestellen einschließlich der entsprechenden Zugänge sowie kleinere Trassierungsverbesserungen. Schwerpunkt ist dabei der wichtige Verknüpfungspunkt Gimritzer Damm.

Fahrgastzahlen: +
 Fahrzeit: 0
 Unterhaltung: +

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Seitens der HWS sind derzeit nur in geringem Umfang Folgemaßnahmen erkennbar.

4.6. Zwischenendstelle Schwimmhalle (Vorhaben Nr. 19.6)



Endstelle (Wendegleis) westlich der Haltestelle Schwimmhalle

- Herstellung und Erreichung durch:
 - Anpassung des Angebotes an den Stadtumbau
- Maßnahmen:
 - Schaffung einer Endstelle (Wendegleis) westlich der Haltestelle Schwimmhalle (Umsteigepunkt zu den Buslinien 21 und 42)
- Abschnittslänge: ca. 80 m Neubaustrecke
- Gesamtkosten: 1,021 Mio. EUR
 davon Fördermittel 0,643 Mio. EUR

Eigenanteil HAVAG:	0,087 Mio. EUR
Eigenanteil HWS:	0,270 Mio. EUR (0 Mio. EUR) ¹⁾
sonstige Eigenanteile:	0,021 Mio. EUR

¹⁾ aktueller Kenntnisstand

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Mit der Einkürzung einer Linie bis zur Zwischenendstelle Schwimmhalle wird der Stadtentwicklung/dem Stadtumbau Rechnung getragen. Damit kann unter Berücksichtigung der neuen Endstelle Veszpremer Straße die Anzahl der Fahrzeuge der Linie 2 von 9 Fahrzeugen im Ist-Zustand auf 6 Fahrzeuge im MIT-Fall reduziert werden. Weitere Kosteneinsparungen sind durch verbesserte Umläufe zu erzielen. Neben der vorhandenen Gleistrasse soll westlich der Umsteigehaltestelle Schwimmhalle ein Abstellgleis angelegt und mit Weichen entsprechend angebunden werden. Im Rahmen der Vorplanung wird geprüft, ob zur Eingriffsminimierung eine Geradeausspur in Richtung Eselsmühle entfallen kann.

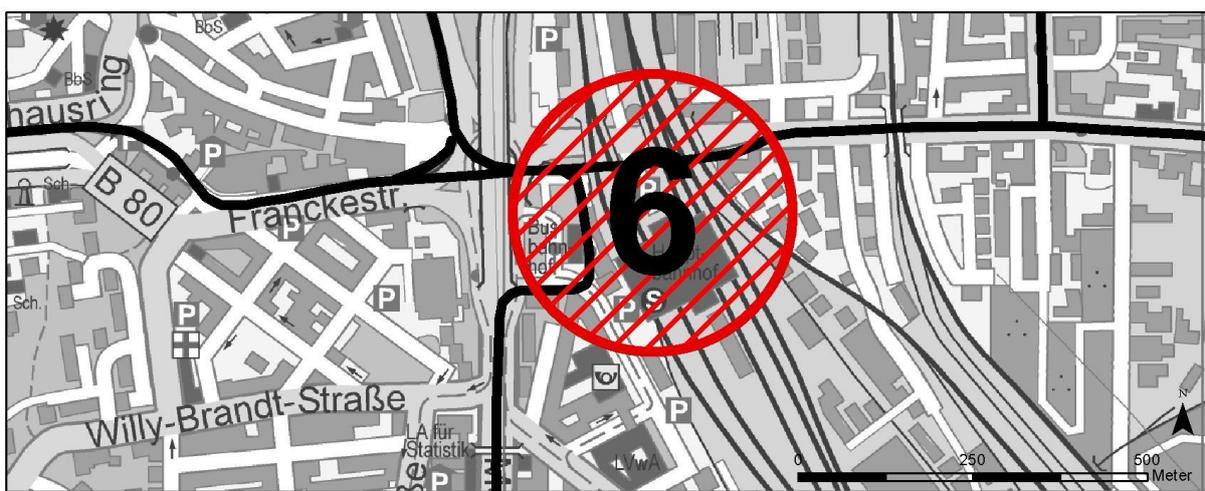
In Abhängigkeit von dem weiteren Stadtumbau soll in der 3. Stufe des Stadtbahnprogrammes Halle bei Bedarf und Flächenverfügbarkeit ggf. noch ein P+R-Platz eingerichtet werden.

Fahrgastzahlen:	0	
Fahrzeit ¹⁾ :	++	¹⁾ hier nur Reduzierung der Umlaufzeit und damit der notwendigen Anzahl von Straßenbahnzügen
Unterhaltung:	-	

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Umverlegungen erforderlich.

4.7. Endstelle Hauptbahnhof



Separates Wendegleis im Bereich Hauptbahnhof

Durch den Bau eines Aufstellgleises am Hauptbahnhof können betriebliche Zwangspunkte und Abhängigkeiten beseitigt werden. Das Gleis ermöglicht die Vorbeifahrt durchgehender Straßenbahnzüge (heute Linien 7 und 9/10) an haltenden, die Fahrtrichtung wechselnden Straßenbahnzügen (heute Linien 4 und zeitweise 12).

- Herstellung und Erreichung von
 - Beseitigung betriebliche Zwangspunkte und Abhängigkeiten zwischen wendenden und durchfahrenden Zügen
- Maßnahmen:
 - separate Haltestelle bzw. Wendegleis für die hier endenden Linien (heute 4 und teilweise 12)
- Abschnittslänge: ca. 120 m Neubaustrecke (in Abhängigkeit von der noch zu wählenden Variante)
- Gesamtkosten: 0,361 Mio. EUR
 davon Fördermittel 0,291 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 0,070 Mio. EUR
 Eigenanteil HWS: 0 Mio. EUR
 sonstige Eigenanteile: 0 Mio. EUR
- 1) aktueller Kenntnisstand
- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Das Liniennetz 2020 sieht bedarfsgerechte Änderungen vor, die die aktuelle Stadtentwicklung berücksichtigen und betriebliche Einsparungspotentiale erschließen. Um das Wenden und Abstellen der Fahrzeuge auf den am Hauptbahnhof endenden Linien zu ermöglichen, wird die neue Endstelle notwendig. Sie dient zudem der Fahrplansicherheit. Der konkrete Standort ist mit der Variantenuntersuchung im Rahmen der Vorplanung zu ermitteln.

Fahrgastzahlen:	0
Fahrzeit:	++
Unterhaltung:	0

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Umverlegungen erforderlich.

5. Kosten/Finanzierung

Die HAVAG als Maßnahmeträger des Stadtbahnprogrammes Halle finanziert die Einzelvorhaben, bestehend aus den jeweils notwendigen Baumaßnahmen an den Bahnanlagen und den daraus resultierenden Folgemaßnahmen. Neben der Bereitstellung der notwendigen Eigenmittel beantragt sie dazu entsprechende Fördermittel beim Land (90 % der förderfähigen Kosten). Das Land beantragt darauf hin die Fördermittel beim Bund (60 % der förderfähigen Kosten). Die Stadt ist damit, außer bei separat zu beschließenden und abzurechnenden sogenannten Zusatzmaßnahmen, nicht an der Finanzierung der Investitionen beteiligt.

Der HAVAG werden die erhöhten Aufwendungen bei der Betriebsführung während der Bauzeit (Schienenersatzverkehr, Mehraufwand durch Umleitungen, Baustellenbedingte Einnahmeverluste, ...) entsprechend des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag (VBFV) als Betriebskostenzuschuss erstattet. Der zu erwartende Mehraufwand ist durch den Maßnahmeträger im Voraus bei der Stadt zu beantragen. Die sachgerechte Verwendung des Zuschus-

ses ist gegenüber der Stadt nachzuweisen. Die maximale Höhe des durch die Stadt auszugleichenden Aufwandes wurde auf Grundlage der fiktiven Folgemaßnahmen IV (zuwendungsfähige und nicht zuwendungsfähige Kosten für Straßenverkehrsanlagen) entsprechend des Rahmenantrages zum Stadtbahnprogramm Halle festgelegt. Dazu wird/wurde zwischen der Stadt Halle (Saale) und der HAVAG als Maßnahmeträger ein separater Vertrag geschlossen.

Der Betriebskostenzuschuss der Stadt Halle (Saale) an die HAVAG wird durch ÖPNV-Mittel finanziert, die die Stadt auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) § 8 erhält. In der nachfolgenden Zusammenstellung ist der Mittelbedarf für die Jahre 2013 bis 2019 dargestellt. Der Vollständigkeit halber sind in der unten aufgeführten Tabelle auch die Mittel für die Stufe 1 (bereits am 28.03.2012 beschlossen) und die Gesamtsumme Stadtbahnprogramm Halle (im Haushalt Stadtbahn genannt) dargestellt. Grundlage für die nachfolgend aufgeführten Aufwendungen bildet hier der Rahmenantrag und nicht die haushaltstechnisch gerundeten Beträge (Aufwendungen werden auf volle Hundert aufgerundet) der Beschlussvorlage (im Beschlusstext).

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summe
Stufe 1	1.004.984	1.373.522	1.349.704	686.403	190.436	58.599	0	4.663.648
Stufe 2	0	807.550	597.507	820.068	1.173.668	1.468.752	1.139.703	6.007.248
Summe	1.004.984	2.181.072	1.947.211	1.506.471	1.364.104	1.527.351	1.139.703	10.670.896

(Beträge in EURO)

Kartengrundlage der Übersichtsskizzen: Stadt Halle Fachbereich Planen