

Stadtbahnprogramm Halle Stufenbeschluss zur Stufe 3

Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Inhalte des Stufenbeschlusses
2. Grundlagen
3. Die Stufe 3
4. Beschreibung der Einzelvorhaben
 - 4.1. Allgemeines
 - 4.2. Neubaustrecke Heide Nord und Brandbergweg (Vorhaben Nr. 18.1 und 26)
 - 4.3. Geschwister-Scholl-Straße (Vorhaben Nr. 12.2)
 - 4.4. Knoten Mohr, Burgstraße und Mühlweg (Vorhaben Nr. 11.1.1 und 11.1.2)
 - 4.5. Richard-Wagner-Straße und Große-Brunnen-Straße (Vorhaben Nr. 11.2.1 und 11.2.2)
 - 4.6. Knoten Reileck mit Adolfstraße (Vorhaben Nr. 12.1.1 und 12.1.2)
 - 4.7. Bernburger Straße (Vorhaben Nr. 16)
 - 4.8. Freimfelder Straße (Vorhaben Nr. 15)
 - 4.9. Elsa-Brändström-Straße (Vorhaben Nr. 28)
 - 4.10. Damaschkestraße und Vogelweide (Vorhaben Nr. 30 und 32)
 - 4.11. Paul-Suhr-Straße (Vorhaben Nr. 31)
 - 4.12. Ausbau Streckenast Silberhöhe (Vorhaben Nr. 1)
 - 4.13. Neubaustrecke Industriestraße (Vorhaben Nr. 1.2)
 - 4.14. P+R-Platz Neustadt (19.5)
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 3 bestätigt werden. Diese beinhaltet den Ausbau der Streckenführung im Zuge der heutigen Straßenbahnlinien 3 und 8 der in der Begründung aufgeführten Einzelvorhaben. Ergänzt werden diese Vorhaben durch die Anbindung von Heide Nord, den zweigleisigen Ausbau des Brandbergwegs, die Neubaustrecke Industriestraße, die Freimfelder Straße, die Damaschkestraße sowie den P+R-Platz Neustadt.

Auf Grundlage des Stufenbeschlusses wird der Maßnahmeträger in Abstimmung mit der Stadt die Planung beauftragen. Die Planungsinhalte jedes Einzelvorhabens werden dem Stadtrat als Ergebnis der Vorplanung zur Fassung des Variantenbeschlusses (Bestätigung der Vorzugsvariante der Vorplanung) vorgelegt.

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 (3) 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 Planungsschritt folgt eine variantenoffene Vorplanung. Die Betriebskosten wurden für das Prognosejahr 2030 ermittelt. Dabei ist zu beachten, dass der Stadtrat über den Nahverkehrsplan Mindestbedienungsstandards und maximale Fahrzeugbelegungen vorgibt.

Über die festgelegten Mindestbedienungsstandards hinausgehende Leistungen sind möglich und im Falle zu hohen Fahrgastaufkommens (siehe Festlegungen des Nahverkehrsplanes) sogar geboten.

3. Die Stufe 3

Die Stufe 3 (siehe Anlage 1) beinhaltet den stadtbahngerechten Ausbau der Strecken im Zuge der Stadtbahnlinien 3 und 8.

Entsprechend der Darstellung in der Anlage 1 werden nur die Abschnitte ausgebaut, die noch entsprechende Defizite aufweisen und nicht schon in den Stufen 1 und 2 enthalten waren.

Ergänzt werden diese Vorhaben durch die Anbindung von Heide Nord, die Neubaustrecke Industriestraße und die Freiimfelder Straße sowie die Damaschkestraße.

Die Stadtbahnlinien 3 und 8 sind auch künftig typische Durchmesserlinien:

- Länge der auszubauenden Abschnitte: 16,8 km
- Länge der neuzubauenden Abschnitte: 4,9 km
- Anzahl der auszubauenden Haltestellen: 33
- geschätzte Gesamtkosten netto
lt. fortgeschriebener Vorhabenliste: 250,5 Mio. EUR
 - davon Fördermittel: 186,2 Mio. EUR
 - Anteil Bund: 155,2 Mio. EUR
 - Anteil Land: 31,0 Mio. EUR
 - davon Eigenmittel: 64,2 Mio. EUR
 - Anteil HAVAG: 32,4 Mio. EUR
 - Anteil HWS: 13,7 Mio. EUR
 - Anteil EVH: 14,9 Mio. EUR
 - andere Versorgungsunternehmen: 3,2 Mio. EUR
- angestrebte Fahrzeiteinsparung: 4 min
- Einsparung Bus: 5 Fahrzeuge
- Zusätzlicher Fahrzeugbedarf: 0 Züge
- geplante Bauzeit: 2023 – 2035

Der volkswirtschaftliche Nutzen wird als Summe aller Einzelmaßnahmen nachgewiesen. Maßgebliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Darstellung ist die Einhaltung der angestrebten Fahrzeit.

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 jeweiligen Einzelvorhabens ggf. von der Stadt gewünschten sog. Zusatzmaßnahmen (z. B. Städtebaulicher Mehraufwand für höherwertige Materialien) muss die Stadt Investitionskosten aufbringen.

Für die Stufe 3 wurden folgende wirtschaftliche Ergebnisse nachgewiesen:

I. Volkswirtschaftliche Betrachtung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung

- Kosten-Nutzen-Faktor 1,26

II. Betriebswirtschaftliche Betrachtung

Betriebskostensparnis jährlich	1,09 Mio. EUR
Vermiedene Kosten jährlich	4,37 Mio. EUR

Mit der Umsetzung der Vorhaben der Stufe 3 werden Kosten vermieden. Das sind Kosten für notwendige (Re-)Investitionen in die Infrastruktur und deren Unterhalt. Der vermiedene Kapitaldienst beträgt 3,39 Mio. Euro/Jahr; die eingesparten Unterhaltungskosten betragen 988,6 Tsd. Euro/Jahr. Diese Kosten fallen für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur an. Zusätzliche, netzweit wirkende Effekte kommen bei der (Re-)Investition nicht zum Tragen. Diese Effekte sind mit der Umsetzung der Vorhaben der Stufe 3 verbunden.

III. Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS

Die Maßnahmen der HWS betreffen Folgemaßnahmen 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 Zusatzmaßnahmen 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.

IV. Betriebswirtschaftliche Betrachtung EVH

Die Leistungen der EVH in der Stufe 3 umfassen notwendige Folgemaßnahmen in Bezug auf Leitungsanpassungen der Medien Strom, Gas, Fernwärme und Infokabel. Folgebundene Maßnahmen der EVH sind zuwendungsfähig und die Eigenanteile sind in den Wirtschaftsplänen der EVH berücksichtigt. Die Eigenanteile der EVH sind unter Punkt 4 in sonstige Eigenanteile integriert. Daher wird unter Punkt 4 für die EVH keine betriebswirtschaftliche Bewertung für die Einzelvorhaben durchgeführt.

Hinzu kommen zwingend notwendige Maßnahmen, die auf Grund der Priorität des Zustandes des vorhandenen Leitungsabschnittes und Kundenversorgung erforderlich werden. Der genaue Umfang der durchzuführenden Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen festgelegt werden.

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 jeweils die wirtschaftlichste, funktional angemessenste Variante herauszuarbeiten und vom Stadtrat in Form eines Variantenbeschlusses bestätigen zu lassen. Vor der Beschlussfassung findet die Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von Bürgerdialogen statt.

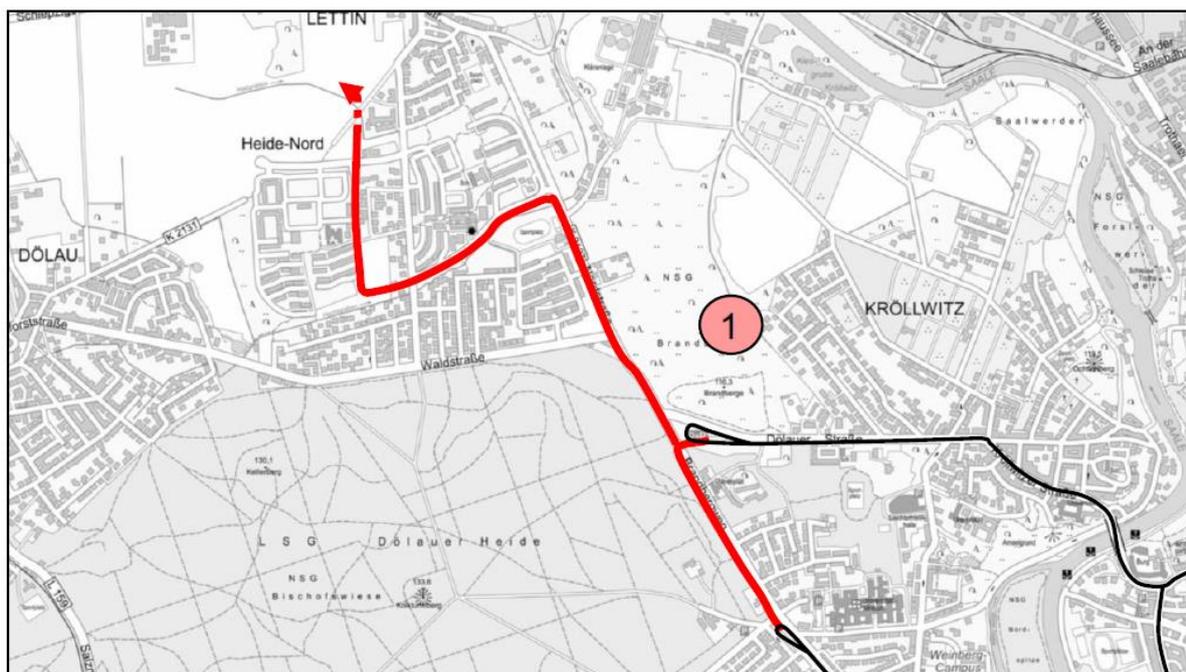
Die eingekreisten Nummern in den Übersichtsskizzen entsprechen den Nummern auf dem Übersichtsplan zur Stufe 3. Die im Text in Klammern stehenden Angaben „(Vorhaben Nr. ...)“ beziehen sich auf den Rahmenantrag. Die Nummern haben planungs-/förderhistorische Gründe.

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. Neubaustrecke Heide Nord/Lettin und Brandbergweg (Vorhaben Nr. 18.1 und 26)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Die Neubaustrecke von der Haltestelle Kröllwitz führt bis nördlich von Heide Nord. Die genaue Lage der Endstelle wird noch in Abhängigkeit von der zum Zeitpunkt der Baurechtschaffung der im dann gültigen Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbaufläche im Bereich Lettin festgelegt.

Der Brandbergweg soll als leistungsfähige Zulaufstrecke ausgebaut werden.

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Neubaustrecke mit Neuordnung der Buserschließung im Bereich Heide Nord/Lettin/Kröllwitz

- Bestimmung der Linienführung und des Endpunktes
 - barrierefreie Haltestellen für Bahn und Bus
 - möglichst weitgehender zweigleisiger besonderer Bahnkörper
 - Behinderungsfreie Fahrt an den Knotenpunkten (Lichtzeichenanlagen)
 - Weitestgehend möglicher Baumerhalt
 - Neuordnung der Verkehrsanlagen (Verbesserung der Systemqualität)
 - Anpassung der Haltestelle Kröllwitz
 - P+R und B+R an ausgewählten Haltestellen (Verknüpfungspunkten)
- Abschnittslänge Neubau: 3.270 m
 - Abschnittslänge Ausbau: 840 m
 - Gesamtkosten: 34,1 Mio. EUR
 - davon Fördermittel 26,0 Mio. EUR
 - Eigenanteil HAVAG: 5,0 Mio. EUR
 - Eigenanteil HWS: 0,5 Mio. EUR (nur Heide-Nord)
 - sonstige Eigenanteile: 2,6 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Der verkehrliche und betriebswirtschaftliche Nutzen wird durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die weitgehende Beseitigung des Umsteigens Bus/Stadtbahn erreicht. Durch eine direkte Anbindung der Innenstadt ist von einer höheren Nutzung des wesentlich attraktiveren ÖPNV auszugehen. In einem ersten Planungsschritt sind abschnittsweise die möglichen/notwendigen Straßenquerschnitte zu definieren. Ziel ist die möglichst durchgängige Schaffung eines besonderen Bahnkörpers und barrierefreier Haltestellen mit sicheren Zugängen. Durch bedarfsgerechte und erweiterbare Angebote an B+R und auch P+R können zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden.

Fahrgastzahlen: ++
 Fahrzeit: ++
 Unterhaltung: - (Streckennetzerweiterung)

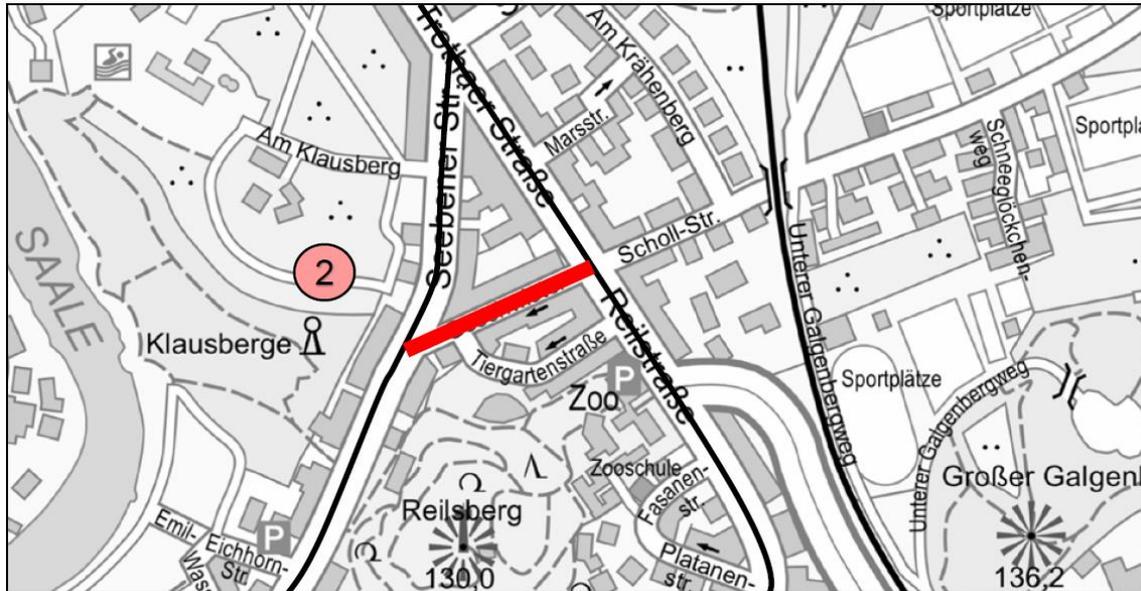
- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuzwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

Für den Bereich Brandbergweg sind keine Folge- oder Zusatzmaßnahmen geplant.

4.3. Geschwister-Scholl-Straße (Vorhaben Nr. 12.2)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Ausbau des Straßenzuges einschließlich einer Endstelle für eine Linie im Bereich der Geschwister-Scholl-Straße

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur und Erneuerung der Fahrleitung
 - Bau einer Zwischenendhaltestelle im Bereich Geschwister Scholl-Straße
 - barrierefreie Haltestellen mit sicheren Zugängen
 - Sicherung der behinderungsfreien Fahrt der Stadtbahn

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 240 m
- Gesamtkosten: 4,1 Mio. EUR
 - davon Fördermittel 3,1 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 0,7 Mio. EUR
- Eigenanteil HWS: 0,1 Mio. EUR
- sonstige Eigenanteile: 0,2 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Die Sicherheit im Streckenabschnitt wird durch Herstellung der Regelbreiten wesentlich verbessert. Durch den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau der Endstelle werden die Fahrgastwechselzeiten reduziert und die Zugangsbedingungen erheblich verbessert. Durch die geplante Maßnahme wird die Systemqualität verbessert.

Der erwartete verkehrliche und betriebliche Nutzen basiert im Wesentlichen auf einer Optimierung des Betriebsmitteleinsatzes der HAVAG (Einsparung eines Straßenbahnzuges, dieser wird für die Bedienung Heide-Nord benötigt) ohne an Angebotsqualität für die Fahrgäste zu verlieren.

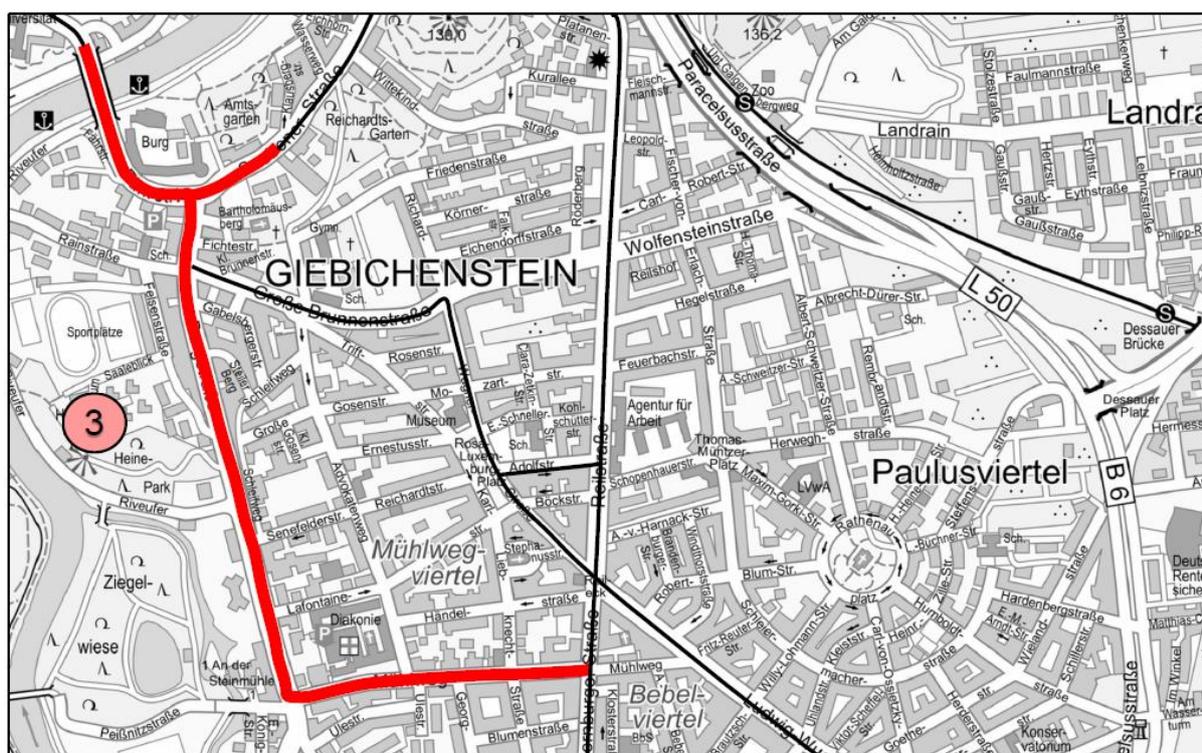
Fahrgastzahlen: 0
 Fahrzeit: + (Entfall Betriebsaufwand)
 Unterhaltung: -

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.4. Knoten Mohr, Burgstraße und Mühlweg, Giebichensteinbrücke (Vorhaben Nr. 11.1.1 und 11.1.2 und 11.4)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Geplant ist der grundhafte komplexe Ausbau des Straßenzuges zwischen Saalebrücke (Fährstraße) und Bernburger Straße einschließlich der Optimierung des Verkehrsablaufes zugunsten der Stadtbahn im Umfeld. Dabei wird zur Sicherstellung der weitestgehend behinderungsfreien Fahrt der Stadtbahn eine verkehrstechnische Lösung geplant.

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Neuordnung des Straßenraumes nach dem Stand der Technik
 - Schaffung einer barrierefreien Zentralhaltestelle Burg Giebichenstein
 - durchgängige regelkonforme zweigleisige Trasse

- Behinderungsfreie Fahrt der Stadtbahn

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 2.025 m
- Gesamtkosten: 39,2 Mio. EUR
davon Fördermittel 28,5 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 4,1 Mio. EUR
- Eigenanteil HWS: 3,7 Mio. EUR (ohne Zusatzmaßnahmen zur Regenrückhaltung)
- sonstige Eigenanteile: 2,9 Mio. EUR
- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Der Bereich um den Knoten Mohr ist durch Verkehrsstaus in den Spitzenstunden geprägt. Die Verkehrsknoten Mohr und Große Brunnenstraße sind nicht leistungsfähig und sollen bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Entlastungen durch einen zusätzlichen Saaleübergang sind höchstens langfristig zu erwarten. Daher müssen die Verkehrssteuerung und die Knotengeometrie optimiert werden, um mit Fertigstellung einen möglichst behinderungsfreien, fahrplanteuen Betrieb der Stadtbahn zu gewährleisten. Damit wird die Stabilität des Betriebsablaufs hergestellt. Im Straßenraum sind die Bedingungen für den gesamten Umweltverbund zu optimieren. Durch die verkehrlichen Verbesserungen sowie durch weitere Verdichtung des Gebietes und den Ausbau des Schulstandortes sind Fahrgastzuwächse zu erwarten.

Der historische, eingleisige Straßenquerschnitt im Mühlweg ist unter Beachtung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer regelkonform auszubauen. Gleichzeitig ist der Unfallschwerpunkt am Knoten Burgstraße/Neuwerk zu beseitigen. Neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen ist auch deren Lage zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Fahrgastzahlen: ++
Fahrzeit: +
Unterhaltung: 0

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Im Bereich Burgstraße zwischen Brunnenstraße und Gasthaus Mohr wird bei der Planung berücksichtigt, dass das Niederschlagswasser bei außergewöhnlichen Starkregen über die Fährstraße zur Saale abfließen kann. Die HWS ist gehalten Lösungen für eine hydraulische Sanierung des Kanalnetzes im Bereich des Knotens Mohr zu entwickeln.

Über den genauen Umfang weiterer Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.5. Richard-Wagner-Straße und Große Brunnenstraße (Vorhaben Nr. 11.2.1 und 11.2.2)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Grundhafter komplexer Ausbau des Straßenzuges zwischen Burgstraße und Adolfstraße

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Neuordnung des Straßenraumes (Baumschutz und Baumerhalt ist hohes Planungsziel)
 - Behinderungsfreie Fahrt Stadtbahn

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 900 m

- Gesamtkosten: 19,7 Mio. EUR
 davon Fördermittel 14,4 Mio. EUR

- Eigenanteil HAVAG: 2,8 Mio. EUR
 Eigenanteil HWS: 1,2 Mio. EUR
 sonstige Eigenanteile: 1,3 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

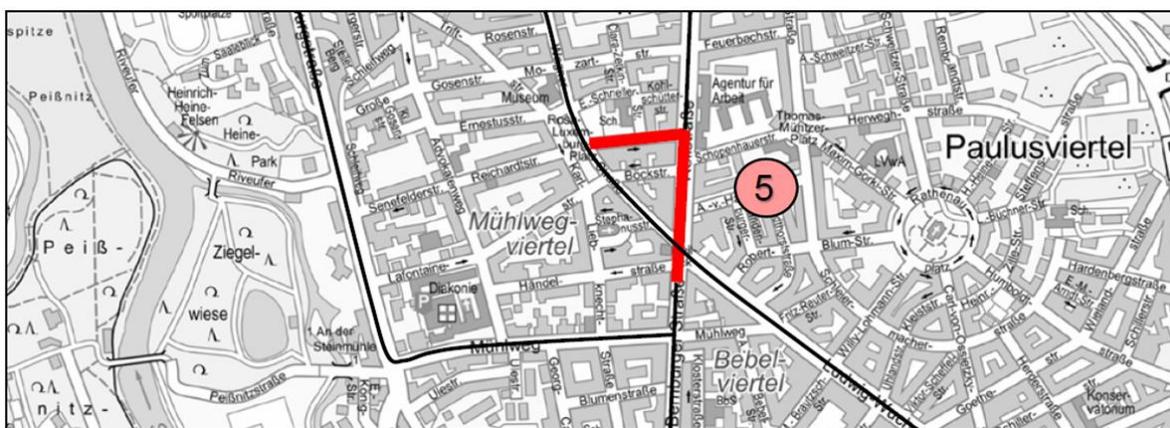
Insbesondere der Zufluss zum Knoten Mohr ist durch Stauerscheinungen in den Verkehrsspitzen geprägt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Großen Brunnenstraße steht in keinem Verhältnis zum kleinteiligen Stadtraum. Entlastungen durch einen zusätzlichen Saaleübergang sind erst langfristig zu erwarten. Daher muss die Verkehrssteuerung optimiert werden, um einen möglichst behinderungsfreien, fahrplanteuren Betrieb der Stadtbahn zu gewährleisten. Damit wird die Stabilität des Betriebsablaufs hergestellt. Im Straßenraum sind die Bedingungen für den gesamten Umweltverbund zu optimieren. Durch die verkehrlichen Verbesserungen sowie durch weitere Verdichtung des Gebietes und den Ausbau des Schulstandortes sind Fahrgastzuwächse zu erwarten.

Fahrgastzahlen: ++
 Fahrzeit: +
 Unterhaltung: 0

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.
 Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.6. Reileck mit Adolfstraße (Vorhaben Nr. 12.1.1. und 12.1.2)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Schaffung einer zentralen Haltestelle am Reileck für die Linien 3, 7, (8), 12 und grundhafter komplexer Ausbau.

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Neuordnung des Straßenraumes (Baumschutz und Baumerhalt ist hohes Planungsziel)
 - Zweigleisiger Ausbau Adolfstraße
 - Zentralhaltestelle Reileck für beide Fahrtrichtungen
 - Behinderungsfreie Fahrt der Stadtbahn
 - Neuordnung der Linienverbindungen
 - Erhalt der Wendemöglichkeit

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 470 m

- Gesamtkosten: 13,9 Mio. EUR
 davon Fördermittel 10,5 Mio. EUR

Eigenanteil HAVAG: 2,0 Mio. EUR
 Eigenanteil HWS: 0,4 Mio. EUR

sonstige Eigenanteile: 1,0 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Der Bereich um den Knoten Reileck als Stadtteilzentrum ist Quelle und Ziel vieler ÖPNV-Fahrten. Darüber hinaus ist die Haltestelle Reileck ein wichtiger Umsteigepunkt im Netz. Daher sollen alle Linien möglichst eine gemeinsame Haltestelle mit kurzen und sicheren Umsteigebeziehungen nutzen. Voraussetzung dafür ist ein (zweigleisiger) Ausbau der Adolfstraße, um die Haltestelle Reileck in der Reilstraße auch mit der in Richtung Kröllwitz verkehrenden Linie bedienen zu können. Im Straßenraum sind die Bedingungen für den Umweltverbund zu optimieren.

In Schwachverkehrszeiten ist eine Anschlussgewährung anzustreben. Dies ist bei der Lage und Dimensionierung der Haltestelle mit zu berücksichtigen.

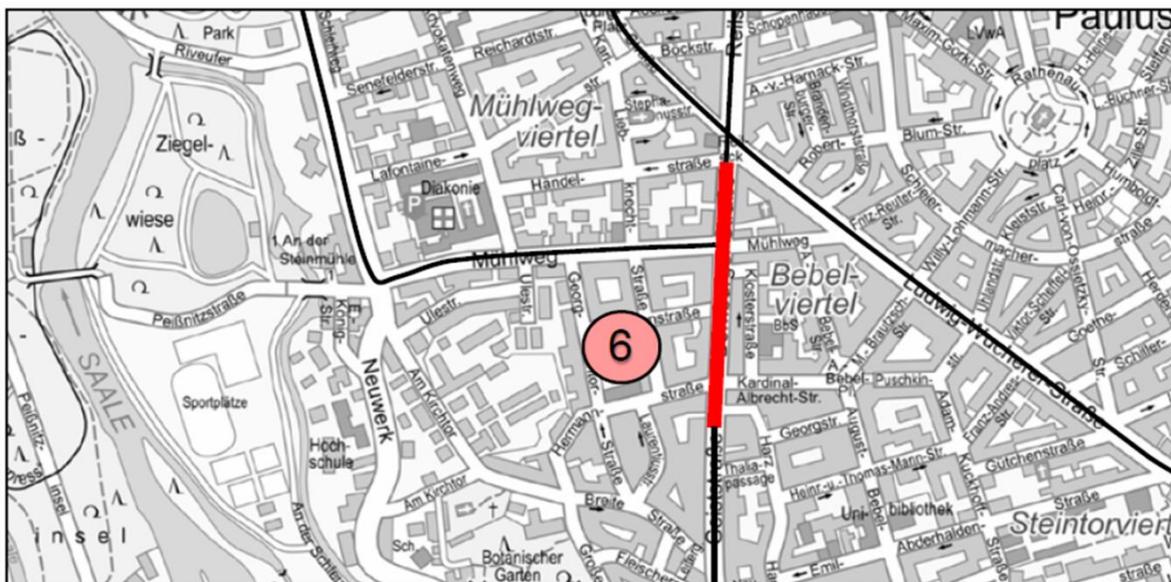
Fahrgastzahlen: +
 Fahrzeit: 0
 Unterhaltung: 0

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.7. Bernburger Straße (Vorhaben Nr. 16)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Grundhafter komplexer Ausbau des Straßenzuges zwischen Reileck und Geiststraße.

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur und Haltestellen, Erneuerung der Fahrleitung
 - Neuordnung des Straßenraumes (Baumschutz und Baumerhalt ist hohes Planungsziel)

- Behinderungsfreie Fahrt der Stadtbahn
- Abschnittslänge Ausbau: ca. 430 m
- Gesamtkosten: 7,8 Mio. EUR
davon Fördermittel 5,6 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 0,9 Mio. EUR
Eigenanteil HWS: 0,8 Mio. EUR
sonstige Eigenanteile: 0,5 Mio. EUR
- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Die Sicherheit im Streckenabschnitt wird durch Herstellung der Regelbreiten wesentlich verbessert.

Durch den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau der Haltestelle Hermannstraße werden die Fahrgastwechselzeiten reduziert und die Zugangsbedingungen erheblich verbessert.

Durch die Pulkführerschaft der Straßenbahn sowie den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau der Haltestelle wird gegenüber dem heutigen Zustand die Systemqualität verbessert und die Fahrplansicherheit erreicht. Die Attraktivität der Strecke für die Fahrgäste nimmt damit zu. Das lässt eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwarten.

Eine weitere Verbesserung kann durch Verlagerung des MIV erzielt werden.

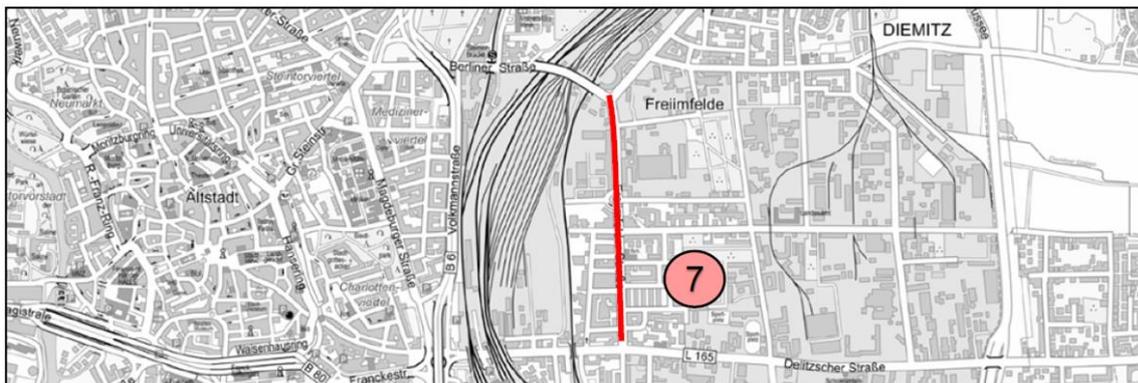
Fahrgastzahlen: +
Fahrzeit: +
Unterhaltung: 0

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.8. Freimfelder Straße (Vorhaben Nr. 15)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Grundhafter komplexer Ausbau des Straßenzuges zwischen Helmut-von-Gerlach-Straße und Delitzscher Straße.

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Neuordnung des Straßenraumes (Baumschutz und Baumerhalt ist hohes Planungsziel)
 - behinderungsfreie Fahrt der Stadtbahn
- Abschnittslänge Ausbau: ca. 1.085 m
- Gesamtkosten: 16,2 Mio. EUR
davon Fördermittel 12,0 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 2,0 Mio. EUR
Eigenanteil HWS: 1,0 Mio. EUR
sonstige Eigenanteile: 1,2 Mio. EUR
- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Die Sicherheit im Streckenabschnitt wird durch Herstellung der Regelbreiten wesentlich verbessert.

Durch den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau aller Haltestellen werden die Fahrgastwechselzeiten reduziert und die Zugangsbedingungen erheblich verbessert.

Durch die geplante Maßnahme wird die Systemqualität erheblich verbessert.

Durch die Pulkführerschaft der Straßenbahn sowie den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau der Haltestelle wird gegenüber dem heutigen Zustand die Systemqualität verbessert und die Fahrplansicherheit erreicht. Das lässt eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwarten.

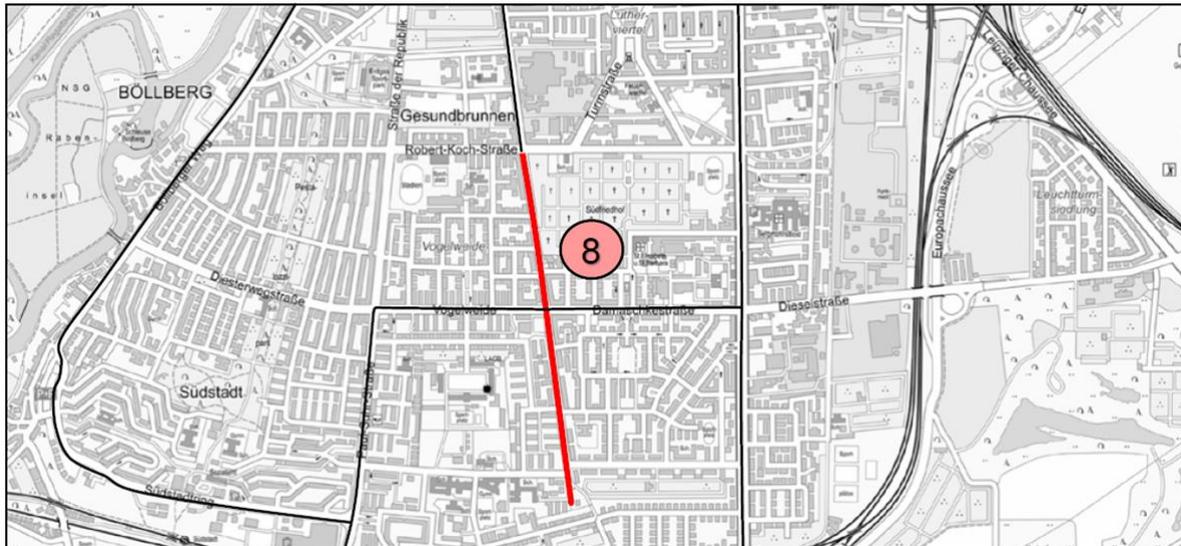
Im Ergebnis sind durch das verbesserte ÖPNV-Angebot und die höhere Systemqualität eine höhere Fahrplansicherheit und eine Steigerung der Fahrgastzahlen zu erwarten.

Fahrgastzahlen:	+
Fahrzeit:	o
Unterhaltung:	o

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig. Als Zusatzmaßnahme ist eine neue Kanalverbindung in der Büschdorfer Straße zwischen Freimfelder und Landsberger Straße erforderlich. Über den genauen Umfang weiterer Zusatzmaßnahmen kann erst abschließend nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.9. **Elsa-Brändström-Straße (Vorhaben Nr. 28)**



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Grundhafter komplexer Ausbau des Straßenzuges zwischen Beesener Straße und Endstelle südlich der Murmanner Straße.

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Sicherung der Gleisquerungen
 - Barrierefreier Ausbau der Linienendstelle mit Ausweichgleis für Schülerverkehr
 - Sicherung der behinderungsfreien Fahrt der Stadtbahn
 - Anpassung des Straßenraums (Baumschutz und Baumerhalt ist hohes Planungsziel)

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 1.540 m

- Gesamtkosten: 30,9 Mio. EUR
davon Fördermittel 22,1 Mio. EUR

Eigenanteil HAVAG:	3,3 Mio. EUR
Eigenanteil HWS:	2,5 Mio. EUR
sonstige Eigenanteile:	3,0 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Die Sicherheit im Streckenabschnitt wird durch Herstellung der Regelbreiten wesentlich verbessert. Die Gleisübergänge erhalten einen höheren Sicherheitsstandard.

Durch den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau aller Haltestellen werden die Fahrgastwechselzeiten reduziert und die Zugangsbedingungen erheblich verbessert.

Der erwartete verkehrliche und betriebliche Nutzen basiert im Wesentlichen auf der Beschleunigung des ÖPNV und erhöhter Fahrplansicherheit, resultierend aus verkürzten Haltestellenaufenthaltszeiten, höherer Geschwindigkeit durch Entflechtung der Verkehrsarten vor allem in Knotenpunkten und damit Minimierung gegenseitiger Störungen. Die verbesserte Systemqualität sowie höhere Attraktivität für die Fahrgäste lassen einen Anstieg der Fahrgastzahlen erwarten.

Durch die erzielbaren Beschleunigungseffekte des ÖPNV durch verbesserte Trassierung, Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten sowie behinderungsfreie Fahrt an den signalisierten Knoten wird eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreicht. Die beschleunigte und behinderungsfreie Fahrt führt zu mehr Fahrplansicherheit.

Die Verkehrssicherheit wird durch klare Strukturierung der Verkehrsströme und eindeutige Erkennbarkeit der verkehrlichen Situation erhöht.

Die verbesserte Fußgängerführung trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

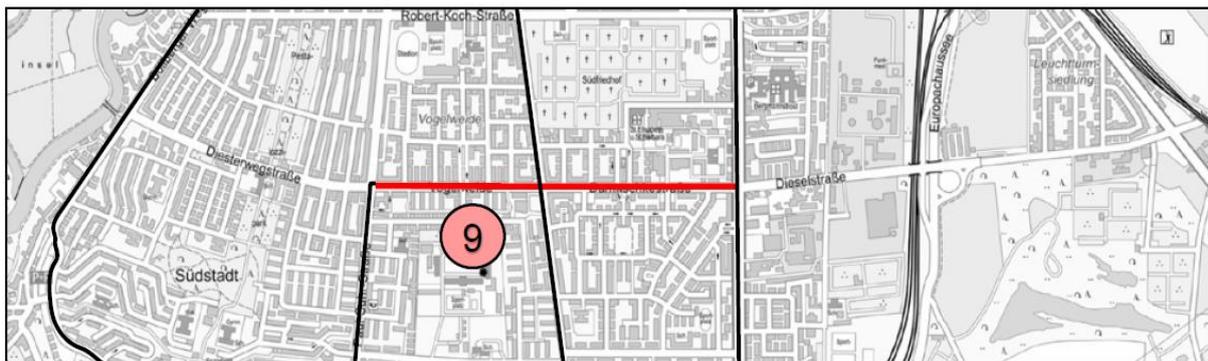
Fahrgastzahlen:	+
Fahrzeit:	o
Unterhaltung:	o

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuzwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.10. Damaschkestraße und Vogelweide (Vorhaben Nr. 30 und 32)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Grundhafter komplexer Ausbau des Straßenzuges zwischen Merseburger Straße und Paul-Suhr-Straße

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Sicherung der Gleisquerungen

- Anpassung des Straßenraumes, Baumschutz und Baumerhalt ist hohes Planungsziel
- Sicherung der behinderungsfreien Fahrt der Stadtbahn

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 1.140 m
- Gesamtkosten: 23,1 Mio. EUR
davon Fördermittel 16,7 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 2,5 Mio. EUR
Eigenanteil HWS: 1,9 Mio. EUR
sonstige Eigenanteile: 2,0 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Die Sicherheit im Streckenabschnitt wird durch Herstellung der Regelbreiten wesentlich verbessert. Die Gleisübergänge erhalten einen höheren Sicherheitsstandard.

Durch den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau aller Haltestellen werden die Fahrgastwechselzeiten reduziert und die Zugangsbedingungen erheblich verbessert.

Der erwartete verkehrliche und betriebliche Nutzen basiert im Wesentlichen auf der Beschleunigung des ÖPNV und erhöhter Fahrplansicherheit, resultierend aus verkürzten Haltestellenaufenthaltszeiten, Anpassung der Knotenpunkte zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und zur Reduzierung von Verlustzeiten für die Straßenbahn. Die verbesserte Systemqualität sowie höhere Attraktivität für die Fahrgäste lassen einen Anstieg der Fahrgastzahlen erwarten.

Die Verkehrssicherheit wird durch klare Strukturierung der Verkehrsströme und eindeutige Erkennbarkeit der verkehrlichen Situation erhöht.

Die verbesserte Fußgängerführung trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

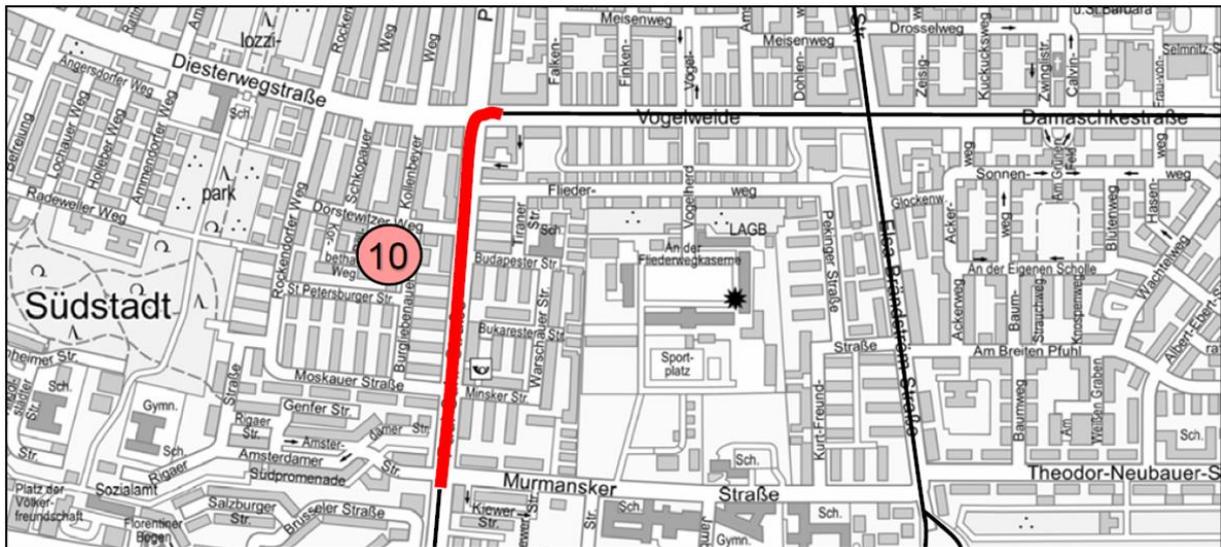
Fahrgastzahlen:	+
Fahrzeit:	o
Unterhaltung:	o

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.11. Paul-Suhr-Straße (Vorhaben Nr. 31)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Grundhafter Ausbau der Knotenpunkte und Haltestellenbereiche zwischen Vogelweide und Murmanskstraße. Der übrige Straßenraum soll im Auftrag der Stadt als Zusatzmaßnahme ausgebaut werden.

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Sicherung der Gleisquerungen
 - Anpassung des Straßenraumes
 - Sicherung der behinderungsfreien Fahrt der Stadtbahn

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 640 m

- Gesamtkosten: 9,6 Mio. EUR
davon Fördermittel 6,8 Mio. EUR

Eigenanteil HAVAG:	1,1 Mio. EUR
Eigenanteil HWS:	0,3 Mio. EUR
sonstige Eigenanteile:	1,3 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Durch den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau aller Haltestellen werden die Fahrgastwechselzeiten reduziert und die Zugangsbedingungen erheblich verbessert.

Der erwartete verkehrliche und betriebliche Nutzen basiert im Wesentlichen auf der Beschleunigung des ÖPNV und erhöhter Fahrplansicherheit, resultierend aus verkürzten Haltestellenaufenthaltszeiten, höherer Geschwindigkeit und Entflechtung der Ver-

kehrarten vor allem in Knotenpunkten und damit Minimierung gegenseitiger Störungen. Die verbesserte Systemqualität sowie höhere Attraktivität für die Fahrgäste lassen einen Anstieg der Fahrgastzahlen erwarten.

Die Verkehrssicherheit wird durch klare Strukturierung der Verkehrsströme und eindeutige Erkennbarkeit der verkehrlichen Situation erhöht.

Die Gleisübergänge erhalten einen höheren Sicherheitsstandard.

Die verbesserte Fußgängerführung trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Fahrgastzahlen:	+
Fahrzeit:	o
Unterhaltung:	o

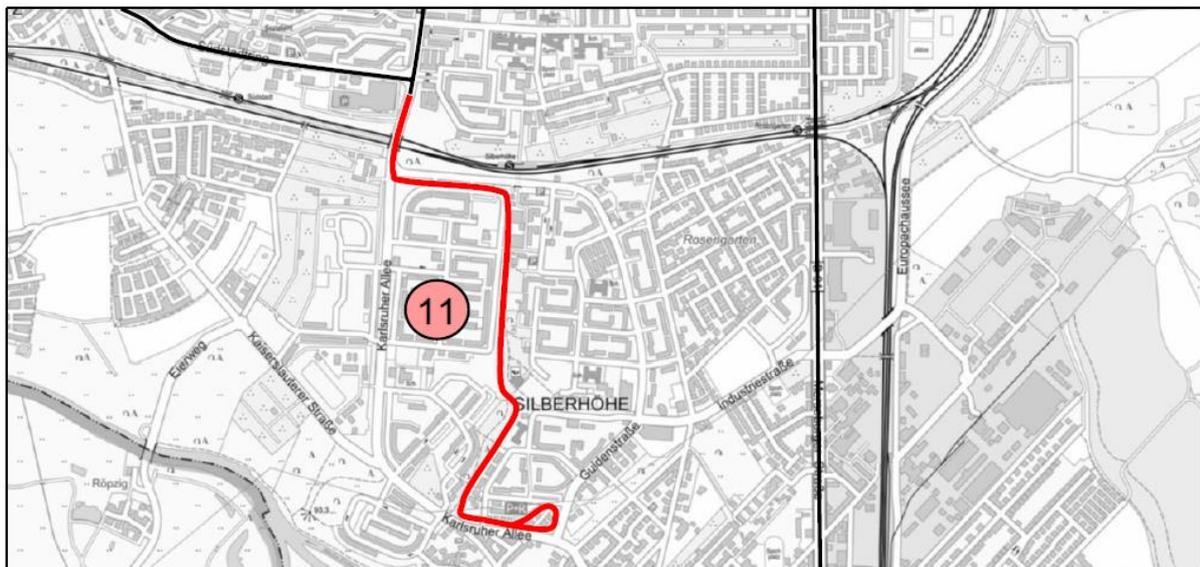
- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

Für die hydraulisch zu sanierende TWL DN 800 ist ein Rohreinzug DN 600 als Zusatzmaßnahme vorgesehen. Hierfür sind Städtebaufördermittel beantragt worden. Die Umsetzung ist im Vorfeld der geplanten Stadtbahnmaßnahme im Jahr 2022 vorgesehen und somit derzeit nicht Bestandteil des Stadtbahnprojektes.

4.12. Streckenast Beesen (Vorhaben Nr. 1)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Grundhafter Ausbau der Gleistrasse zwischen Südstadtring und Endstelle Beesen einschließlich der Optimierung der Endstelle

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Ausbau der Schieneninfrastruktur, Erneuerung der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Sicherung der Gleisquerungen

- Optimierung der Trassierung und der Haltestellenlagen
- Sicherung der behinderungsfreien Fahrt der Stadtbahn

- Abschnittslänge Ausbau: ca. 2.700 m
- Gesamtkosten: 28,9 Mio. EUR
davon Fördermittel 22,4 Mio. EUR
- Eigenanteil HAVAG: 4,4 Mio. EUR
- Eigenanteil HWS: 0,5 Mio. EUR
- sonstige Eigenanteile: 1,6 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Die Sicherheit im Streckenabschnitt wird durch Herstellung der Regelbreiten wesentlich verbessert. Die Gleisübergänge erhalten einen höheren Sicherheitsstandard.

Durch den mobilitätsbehindertengerechten Ausbau aller Haltestellen werden die Fahrgastwechselzeiten reduziert und die Zugangsbedingungen erheblich verbessert.

Der erwartete verkehrliche und betriebliche Nutzen basiert im Wesentlichen auf der Beschleunigung des ÖPNV und erhöhter Fahrplansicherheit, resultierend aus verkürzten Haltestellenaufenthaltszeiten, höherer Geschwindigkeit durch Vergrößerung der Radien und verbesserter Trassierung.

Eine weitere Verbesserung kann durch Verlagerung von Fahrten des MIV erzielt werden.

Im Ergebnis ist durch das verbesserte ÖPNV-Angebot und die höhere Systemqualität eine deutlich höhere Fahrplansicherheit und eine Steigerung der Fahrgastzahlen zu erwarten.

Die verbesserte Fußgängerführung trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

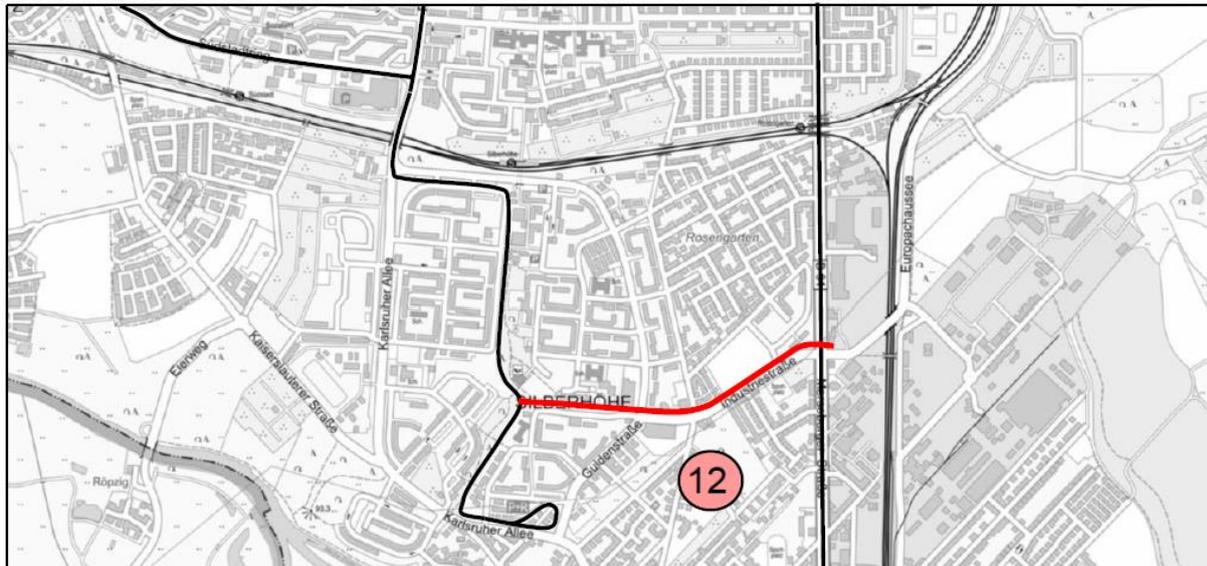
Fahrgastzahlen:	++
Fahrzeit:	+
Unterhaltung:	o

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.13. Neubaustrecke Industriestraße (Vorhaben Nr. 1.2)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Neubau der Straßenbahntrasse einschließlich Haltestellen

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Neubau der Schieneninfrastruktur, der Fahrleitung und der Haltestellen einschließlich der barrierefreien Zugänge
 - Verbesserung der Straßenbahnerschließung und des Angebotes an umsteigefreien Verbindungen
 - Abschnittsweise Neuordnung des Straßenraumes (Baumschutz und Baumerhalt ist hohes Planungsziel)

- Abschnittslänge Neubau: ca. 1.700 m

- Gesamtkosten: 21,7 Mio. EUR
davon Fördermittel 17,1 Mio. EUR

Eigenanteil HAVAG: 3,4 Mio. EUR
Eigenanteil HWS: 0,7 Mio. EUR
sonstige Eigenanteile: 0,5 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Die neue Verbindungstrasse vom Anhalter Platz zur Merseburger Straße am Knotenpunkt Industriestraße / Abzweig Betriebshof Rosengarten dient dem Netzausbau. Es wird eine verbesserte Erschließung der Baugebiete entlang der Strecke erreicht.

Die direkte Anbindung des Betriebshofes Rosengarten bewirkt eine deutliche Optimierung von ein- und ausrückenden Fahrten der Stadtbahn. Zudem besteht die Möglichkeit der Verknüpfung von Linien an der neuen Endstelle Rosengarten, was zu weiteren ÖV-betrieblichen Optimierungen führt.

Die Trasse wird als besonderer Bahnkörper zur behinderungsfreien Fahrt gebaut.

Die Gleisübergänge erhalten einen hohen Sicherheitsstandard. Die Haltestellen werden mobilitätsbehindertengerecht gestaltet.

Der Stadtteil Silberhöhe sowie das Stadtviertel Ortslage Ammendorf/Beesen profitiert von einer verbesserten Erschließungs- und Verbindungsqualität des öffentlichen Verkehrs.

Die verbesserte Systemqualität sowie höhere Attraktivität für die Fahrgäste lassen einen Anstieg der Fahrgastzahlen erwarten. Eine weitere Verbesserung kann durch Verlagerung von Fahrten des MIV erzielt werden.

Die Verkehrssicherheit wird durch die klare Strukturierung der Verkehrsströme und eindeutige Erkennbarkeit der verkehrlichen Situation erreicht.

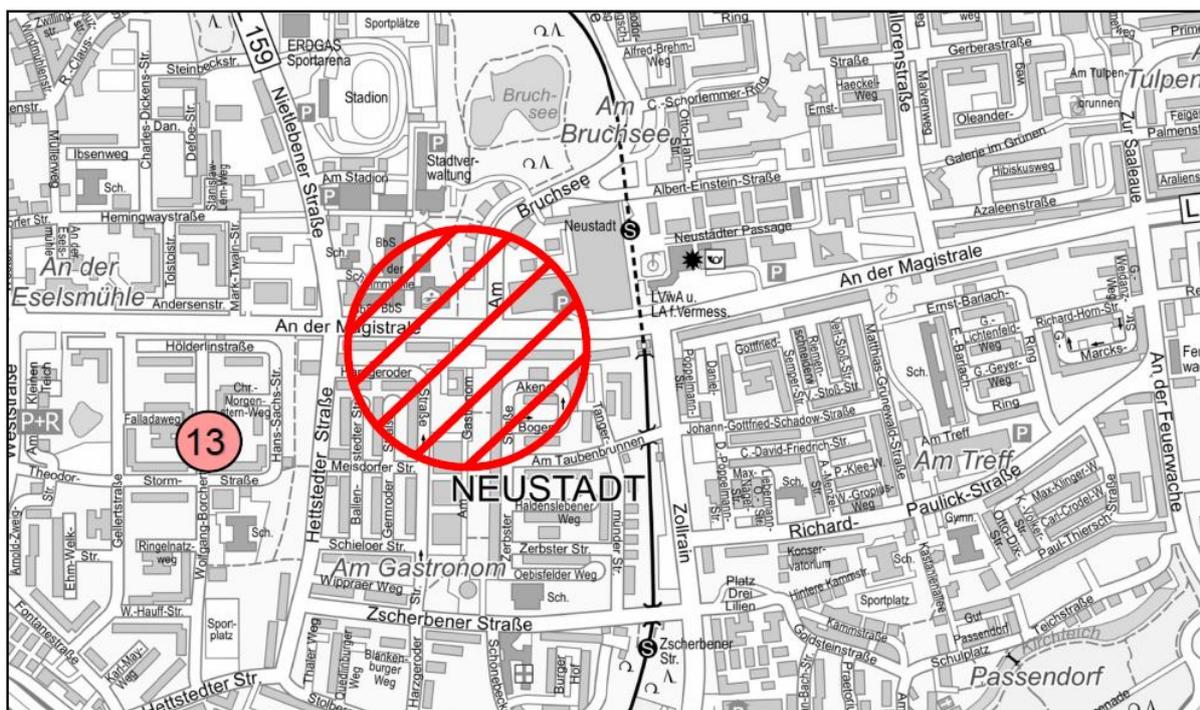
Fahrgastzahlen: ++
 Fahrzeit: +
 Unterhaltung: - (Streckennetzerweiterung)

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

Über den genauen Umfang von Zusatzmaßnahmen kann abschließend erst nach dem Vorliegen detaillierter Projektunterlagen entschieden werden.

4.14. P+R-Platz Neustadt (Vorhaben Nr. 19.5)



Quelle: <http://geodienste.halle.de/halgis/>

Neubau eine P+R-Platzes im Bereich Schwimmhalle

- Wesentliche Planungsinhalte:
 - Bau eine P+R-Platzes zur Aufnahme des MIV-Zielverkehrs zur Innenstadt aus nord-westlicher Richtung

- Kapazität: ca. 100 Stellplätze

- Gesamtkosten: 1,3 Mio. EUR
 davon Fördermittel 1,0 Mio. EUR

Eigenanteil HAVAG:	0,2 Mio. EUR
Eigenanteil HWS:	0,1 Mio. EUR
sonstige Eigenanteile:	0 Mio. EUR

- Verkehrlicher und betrieblicher Nutzen:

Der P+R dient der Aufnahme des MIV-Zielverkehrs zur Innenstadt aus nordwestlicher Richtung und ermöglicht den Übergang zu den Stadtbahnlinien an der Magistrale in Halle Neustadt.

Durch die Errichtung des P+R-Platzes wird die Systemqualität des Stadtbahnsystems verbessert. Weiterhin werden Fahrten mit dem Pkw in die Innenstadt vermieden und der CO₂ und Schadstoffausstoß reduziert.

Fahrgastzahlen:	+
Fahrzeit:	0
Unterhaltung:	- (Neubau)

- Betriebswirtschaftliche Betrachtung HWS:

Die HWS wirkt bei Bedarf im Rahmen der Baumaßnahme mit. Folgebedingte Maßnahmen sind zuwendungsfähig.

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 Bund (75 % der förderfähigen Kosten). Das Land beantragt diese Fördermittel beim Bund. Die Fördermittel vom Land in Höhe von 15 % werden von der HAVAG bei der Stadt Halle (Saale) beantragt. Die Stadt Halle (Saale) ist Aufgabenträger, welche die Fördermittel vom Land erhält und dann an die HAVAG weiterreicht.

Der HAVAG werden die erhöhten Aufwendungen im Rahmen des Stadtbahnprogramms (SBP) während der Bauzeit als Ausgleichsbetrag von der Stadt Halle (Saale) erstattet. Basis ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag (öDA), welcher von der Stadt Halle (Saale) unter Einbeziehung der Stadtwerke Halle GmbH an die Halleschen Verkehrs AG (HAVAG) mit Wirkung ab 01.01.2021 und einer Laufzeit von 22,5 Jahren vergeben wurde.

Der Ausgleichsbetrag öDA SBP (inkl. stadtbahnbedingte Mehraufwendungen) ist durch die HAVAG (Maßnahmeträger) bei der Stadt Halle (Saale) anzumelden bzw. zu beantragen. Die sachgerechte Verwendung des Ausgleichsbetrages öDA SBP ist gegenüber der Stadt Halle (Saale) nachzuweisen. Die Abrechnung des tatsächlich verwendeten Ausgleichsbetrags öDA SBP der HAVAG erfolgt durch die HAVAG bis 31.12. jeden Jahres gegenüber der Stadt Halle (Saale).

In der nachfolgenden Zusammenstellung ist der prognostizierte BKZ für das Jahr 2020 und der prognostizierte Ausgleichsbetrag öDA SBP für die Jahre 2020 bis 2035 in der Stufe 3 dargestellt.

Betriebskostenzuschuss Stadt Stadtbahnprogramm (EUR)

2020
244.000

Ausgleichsbetrag öDA Stadtbahnprogramm (EUR) (ehemals Betriebskostenzuschuss Stadt Stadtbahnprogramm) – Stufe 3

2021	2022	2023	2024	2025
252.000	187.000	799.000	1.280.000	1.055.000

2026	2027	2028	2029	2030
1.011.000	826.000	632.000	438.000	390.000

2031	2032	2033	2034	2035
458.000	472.000	246.000	196.000	52.000

Betriebskostenzuschuss und Ausgleichsbetrag öDA Stadtbahnprogramm (EUR) – Stufe 3

gesamt
8.538.000