Mit dem Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Delitzscher Straße soll die Straßenbahntrasse der HAVAG bis zur HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE Gewerbegebiet Halle – Ost zweispurig und weiter bis hinter Büschdorf einspurig geführt werden. Ich möchte von der Verwaltung wissen:

- 1. Wie viele Passagiere werden zurzeit auf der Delitzscher Straße von Büschdorf bis zur jetzigen Wendeschleife durch die Busse der HAVAG befördert?**
- 2. Wie viele Passagiere werden zurzeit auf der Delitzscher Straße von der jetzigen Wendeschleife bis zum Riebeckplatz durch die Bahnen der HAVAG befördert?**
- 3. Wie ist die Verkehrsprognose nach Ausbau der Delitzscher Straße?**
- 4. Wie ist der Zuschussbedarf für diese Strecke zurzeit und nach dem Ausbau?**

gez. Martin Bauersfeld
Stadtrat

Antwort der Verwaltung:

zu 1.

Zur Wendeschleife der Linien 7/7E in Büschdorf werden zurzeit an einem normalen Werktag durch die Linien 27/32 1.068 Fahrgäste/Tag befördert.

Von der Wendeschleife fahren mit den Linien 27/32 1.178 Fahrgäste/Tag. Zusätzlich werden in der Frühspitze 45 Schüler mit dem Schulbus zum Rannischen Platz befördert. Somit werden derzeit an einem gedachten Querschnitt östlich der Straßenbahndendstelle „Büschdorf“ 2.291 Fahrgäste mit Bussen befördert.

zu 2.

Ab der Wendeschleife werden 1.453 Fahrgäste/Tag in Richtung Riebeckplatz befördert. Die Fahrgastzahl steigt an den Haltestellen bis zum Riebeckplatz auf 2.578 Fahrgäste/Tag. Vom Riebeckplatz auf 2.956 Fahrgäste/Tag sinkt die Zahl auf 1.487 Fahrgäste/Tag an der Endstelle der Linien 7/7E.

zu 3.

Im Rahmen der Planungen der Straßenbahnverlängerung bis nach Büschdorf beträgt die Fahrgastzahl dann in Höhe der heutigen Wendestelle 3.790 Fahrgäste/Tag (heute 2.940 Fahrgäste) im Querschnitt. Für den Individualverkehr ist eine Querschnittsbelegung von 18.500 Kfz/24 h östlich der HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE und von 12.000 Kzf/24 h westlich der HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE berechnet.

zu 4.

Ein Zuschussbedarf genau auf einen Streckenabschnitt zu berechnen, ist nicht möglich. Die standardisierte Bewertung als Grundlage der Planungen erbrachte einen wirtschaftlichen Vorteil für eine Neubaustrecke der Straßenbahn bis zur K.-Kollwitz-Straße gegenüber einer Wiederherstellung in heutiger Lage bzw. bei einem Rückbau der Straßenbahnstrecke bis zur Freimfelder Straße. Unabhängig von der Neubaumaßnahme hätten die Straßenbahnhaltestellen auch umgebaut werden müssen, da sie dem Behindertengleichstellungsgesetz nicht entsprechen.

Dr. Thomas Pohlack

Beigeordneter