

Bei der Diskussion um den Ausbau der Delitzscher Straße zwischen dem Knoten 10 und Büschdorf ergaben sich für mich aus den Ausführungen der Verwaltung einige Fragen. Ich frage deshalb die Verwaltung:

1. **Wie hoch sind die Betriebskosten für die Bedienung der Strecke Knoten 10 nach Büschdorf mit Bussen bzw. mit Straßenbahnen?**
2. **Wie würde sich die Verlegung der Haltestelle östlich des Knotens 10 nach Westen vor den Knoten 10 auf den Fahrtakt der Straßenbahn auswirken?**
3. **Welche Auswirkungen ergeben sich, wenn auf eine der Haltestellen auf der weiteren Strecke nach Büschdorf verzichtet wird?**

Antwort der Verwaltung:

Zu Frage 1

Die vom Fördermittelgeber geforderte „Standardisierte Bewertung“ verfolgt einen gesamtwirtschaftlichen Ansatz. Im Hinblick auf ein für die Stadt Halle als Auftraggeber wirtschaftliches ÖV-Netz wurden folgende Planfälle untersucht:

Planfall 0

Ausbau der bestehenden Straßenbahnstrecke auf separatem Gleiskörper bis zur Wendeschleife Büschdorf West mit Umgestaltung zum Umsteigepunkt Bus/Straßenbahn und Neuordnung des Busangebotes. (Busangebot analog dem seit 2006 eingerichteten Liniennetz mit Umsteigepunkt in der alten Wendeschleife Büschdorf).

Planfall +1

Straßenbahntrassenverlängerung um ca. 1,3 km bis Büschdorf Ost mit Ausbau einer Endstelle als Umsteigepunkt Bus/Straßenbahn sowie Park- und Ride Anlage. (Vorzugsvariante).

Planfall -1

Einstellung des Straßenbahnbetriebes mit Rückbau der Trasse auf der Delitzscher Straße ab dem Knoten Freimfelder Straße mit Neuordnung des Busnetzes.

In der Auswertung wird die Wirtschaftlichkeit am Nutzen-Kosten-Index bewertet.

Mit einem Index von 1,67 schneidet der Planfall +1 gegenüber einem Index von 1,31 für den Planfall -1 am besten ab. Der Planfall 0 hat als Vergleichsmaßstab den Index 1,0. Der Planfall +1 ist damit die gesamtwirtschaftlich am positivsten zu bewertende Variante.

Da die zweitwirtschaftlichste Variante einen Straßenbahnrückbau beinhaltet, wäre eine Förderung nicht möglich. Die Variante Planfall 0 ergibt mit einem Index von 1,0 keine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand und würde somit nicht gefördert. Des Weiteren beinhaltet diese Variante keinen Streckenneubau und wäre als Sanierungsvariante aus dem Programm des Bundes nicht förderfähig.

Es ist davon auszugehen, dass nur die wirtschaftlichste Variante gefördert wird.

Eine Reduzierung auf die Frage der Betriebskosten führt zu einer zu einseitigen Betrachtungsweise, da hierbei z. B. Aspekte wie die Fahrzeitverkürzung, behindertengerechte Haltestellen und Fahrgastzuwächse durch ein attraktives Angebot mit entsprechenden Einnahmesteigerungen nicht berücksichtigt würden.

Auch ohne Berücksichtigung dieser für die Wirtschaftlichkeit bedeutsamen Faktoren sind in der Nutzen- Kosten- Untersuchung für die o. g. Planfälle nachfolgende ÖV-Kosten (Betriebskosten) als Zwischensumme ermittelt worden. Hierin sind u. a. Personalkosten, Energiekosten, Unterhaltungskosten Fahrzeuge und Fahrweg enthalten. Diese betragen für die o. g. Planfälle:

Planfall 0	8.680,4 TEUR/Jahr
Planfall +1	8.417,8 TEUR/Jahr
Planfall –1	8.976,5 TEUR/Jahr

Zu Frage 2

Die Verlegung der Haltestelle Alfred-Schneider-Straße von der geplanten Lage östlich des Knoten 10 Hochweg auf eine Lage westlich des Knotens wirkt sich in einigen Punkten ganz wesentlich aus.

Zunächst ist die Relation der Haltestellenabstände zu den benachbarten Haltestellen zu betrachten. Dabei ist die Haltestelle Fiete-Schulze-Straße auf Grund ihrer Lage und der hohen Kundenfrequenz als unveränderlich einzustufen.

Die Haltestellenabstände würden nach oben angeführter Verschiebung für die landwärtige Richtung nur noch ca. 220 m, für die stadtwärtige Richtung noch ca. 380 m betragen.

Die Abstände zur Haltestelle Kreuzotterweg erhöhen sich für beide Fahrtrichtungen auf ca. 600 m. Beide Veränderungen sind nachteilig für die Qualität der Erschließung. Ein Abstand von 200 - 250 m ist für Straßenbahnverhältnisse unüblich kurz und nur in Ausnahmefällen bei sehr stark frequentierten Zielen akzeptabel. Das trifft hier mit Sicherheit nicht zu. Der Abstand von 600 m wiederum ist für die vorzufindende Siedlungsdichte ein sehr hoher Abstand. Die mangelhafte Attraktivität des Angebotes kann so nicht zu Kundengewinn führen. Auf Grund hoher Zuwegungslängen sind insbesondere die Siedlungsgebiete im Rückraum der Alfred-Schneider-Straße benachteiligt.

Die Haltestelle Alfred-Schneider-Straße dient als Endhaltestelle für die Verstärkungsfahrten der Linie 7E, die damit auch Teile Büschdorfs mit erschließt. Die Fahrzeuge wenden im eingleisigen Abschnitt über die Verbindungsweiche und fahren dann die stadtwärtige Haltestelle Alfred-Schneider-Straße zur Abfahrt an. Im Wendeausschnitt (eine Fahrzeuglänge von 45 m östlich der Verbindungsweiche) muss der Fahrer aussteigen und an die andere Fahrzeugspitze wechseln. Der Abschnitt darf deshalb nicht von Überfahrten oder dergleichen durchschnitten sein. Diese Funktion lässt sich im Kreuzungsbereich der HES Knoten 10 im Anschluss an eine Haltestelle auf der Westseite des Knotens nicht integrieren.

Bezüglich des Übergangs von zwei- auf eingleisigen Bahnbetrieb waren im Zuge der Vorplanung Varianten untersucht worden, um eine maximale aber verträgliche Länge des eingleisigen Bereiches zu bestimmen. Die Verlängerung der Eingleisigkeit mit Verbindungsweiche westlich des HES-Knoten 10 musste wegen der zu hohen Fahrzeit im eingleisigen Abschnitt und der negativen Auswirkungen auf mögliche Fahrzeitverkürzungen im Fahrplan verworfen werden. Reserven wären dann selbst bei einem 15-Minuten-Takt nur unzureichend vorhanden, so dass in der Praxis (Verspätungen, Störungen) kein stabiler Betriebsablauf möglich ist. Eine Verkürzung im Fahrplan (Anschluss Markt, Anschluss zur Linie 27) kann unter diesen Bedingungen nicht verträglich gelöst werden.

Weiterhin ist zu beachten, dass es in diesem Abschnitt zu einer kurzen Abfolge von LSA-regeltem Knoten und der Fahrplananlage für den eingleisigen Abschnitt kommt. Diese Anlagen sind verkehrstechnisch so aufeinander abgestimmt, dass eine minimale Fahrzeit für die Straßenbahn und eine hohe Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr erreicht werden.

Eine Verschiebung lediglich der Haltestelle Alfred-Schneider-Straße in stadtwärtiger Richtung bei Beibehaltung der Länge des eingleisigen Abschnittes bedeutet ggf. einen weiteren Systemhalt der Straßenbahn an der Fahrplananlage und damit eine Fahrzeitverlängerung. Weiterhin tritt eine deutliche Verlängerung der Wendefahrt der Verstärkerlinie 7E ein, die sich wiederum negativ auf die Taktfolge der Stammlinie 7 auswirkt.

Bei allen Betrachtungen sind Auswirkungen auf die Gesamtfahrzeit gegeben, die sich dann deutlich über 9 Minuten entwickelt. Mit dieser Überschreitung erreicht die Umlaufzeit eine

Größenordnung, die den Einsatz eines zusätzlichen Straßenbahnzuges erfordert, womit die erforderliche Rentabilität nicht erreicht wird.

Die Einordnung einer Haltestelle westlich des HES-Knoten 10 erfordert an dieser Stelle eine Aufweitung des Verkehrsraumes. Dieser könnte nur durch den Entfall der Grünstreifen mit Baumpflanzungen kompensiert werden.

Entscheidend für die Beurteilung der Variante ist aber Absatz 1 mit der Beurteilung der Haltestellenabstände und Einzugsgebiete. Die Entscheidung ist für viele Jahrzehnte gültig und muss gerade deshalb in erster Linie einer optimalen Erschließung entlang des Einzugsbereiches Rechnung tragen.

Zu Frage 3

Diese Frage war in Teilen bereits in der vorangegangenen Anfrage des Stadtrates Martin Bauersfeld beantwortet worden.

Auszug:

„Die Auswahl von Haltestellenstandorten sollte generell nach bestmöglicher Erschließung von Bereichen mit dauerhaft hohem Kundenpotential erfolgen. Neben der Zuordnung zu einzelnen besonders stark frequentierten Zielen ist auch die Erschließung in der Fläche für die Gebietsentwicklung wichtig. Weiterhin müssen Haltestellenabstände in einem betrieblich sinnvollen ausgewogenen Abstandsrythmus gewählt werden. Es ist im Entwurf gelungen, alle diese Kriterien weitgehend zu erfüllen.

In der Relation der Haltestellenabstände ist die Einordnung der Haltestellen Alfred-Schneider-Straße, Kreuzotterweg, Käthe-Kollwitz-Straße ausgewogen.

Die Verschiebung einer Haltestelle verändert diese Relationen ungünstig. Ein Wegfall einer der Haltestellen führt zu ungünstig langen Zuwegungen, die der Erschließung von neuem Kundenpotential abträglich wären. Gerade im Stadtrandbereich sind durch die Siedlungsstruktur die Wege zum Straßenzug länger, weshalb dann die Haltestellenabstände kürzer gewählt werden sollten.“

Die Haltestelle Käthe-Kollwitz-Straße wurde insbesondere wegen der Einzugszone dieses Straßenzuges für den gesamten südlich an der Straße liegenden Siedlungsraum sowie wegen der anliegenden Schule so gewählt. Zur Endstelle und zur Haltestelle Kreuzotterweg bestehen aus diesem Straßenzug relativ lange Zuwegungen.

Dem Einzugsraum Kreuzotterweg wird auf Grund der nahen Ansiedlung von altersgerechten Wohnungen und der verdichteten Siedlungsräume im Hinterland ein dauerhaft hohes Potential zugeordnet. Die im Bestand vorhandene Bushaltestelle mit lichtsignalgeregelter Fußgängerfurt unterstreicht die bereits bestehende Bedeutung dieses Haltestellenpunktes.

Die Haltestelle Alfred-Schneider-Straße erschließt den Bereich zwischen HES-Knoten 10 und Wilhelm-Troll-Straße insbesondere auch den Siedlungsraum der mit der Alfred-Schneider-Straße erschlossen wird. Hier besteht noch Entwicklungspotential im Bereich von Flächen die sich im Nord-Ost-Quadranten des Knotens und im Süd-Ost-Quadranten (Flächen der Grundstücke Unger) befinden.

Der Verzicht auf eine Haltestelle führt zwangsläufig zu sinkender Erschließungsqualität. Und damit auch sinkender Wirtschaftlichkeit.

Eine Verschiebung der Haltestellen führt zu längeren Wegen für alle Nutzer, weil die bisher geplanten Standorte an den Punkten mit dem höchsten Einzugspotential liegen. Der Entfall der

Haltestelle Alfred-Schneider-Straße unter Beibehaltung der Standorte Kreuzotterweg und Käthe-Kollwitz-Straße führt zu einem „Erschließungsloch“ von ca. 830 m landwärtig und ca. 1050 m stadtwärtig. Das entspricht fast einem Drittel der Gesamtstreckenlänge zwischen Freiimfelder Straße und Endstelle. Darüber hinaus wäre der Bedarf der Wendemöglichkeit für die Verstärkungslinie 7E nicht gelöst.

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister