Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Umwelt

12. September 2023

Sitzung des Stadtrates 27.09.2023
Anfrage des Stadtrates Johannes Streckenbach (CDU-Fraktion) zum Ausbau der S-Bahn Mitteldeutschland im Stadtgebiet Halle
Vorlagen Nummer: VII/2023/05639
TOP: 12.10.

Antwort der Verwaltung:

1. **Teilt die Stadtverwaltung Halle die Einschätzung der NASA GmbH, dass der Aus- und Neubau von S-Bahnstrecken in Mitteldeutschland in der Zukunft noch mehr Menschen vom Fortbewegungsmittel Bahn überzeugen kann?**

   Die Verwaltung teilt die Auffassung. Allerdings bedarf es einer genaueren Untersuchung im Interesse der Nachhaltigkeit von neuen Verbindungen.
   Der Knoten Halle wurde in den letzten 8 Jahren für eine Milliarde Euro komplett aus- und umgebaut. Dazu gehören u. a. die neue Zugbildungseinrichtung, der gesamte Hauptbahnhof und die Signal- und Gleisanlagen.

2. **Welche Chancen und Risiken sieht die Stadtverwaltung Halle mit Blick auf die weitere Stadtentwicklung (z.B. Einzelhandel, Innenstadt, Einwohnerentwicklung, Tourismus), wenn der Saalekreis über ein leistungsfähiges S-Bahnnetz an die Metropole Leipzig angebunden wird?**

   Die Verwaltung sieht darin grundsätzlich kein Problem. Der Saalekreis, die Stadt Halle (Saale) und der Burgenlandkreis sind – ebenso wie Leipzig – Bestandteile des MDV. Eine Stärkung der Verbindungen untereinander und zum Oberzentrum Leipzig ist Teil des verkehrlichen Gesamtkonzeptes für die Metropolregion Mitteldeutschland.

3. **Welche Chancen sieht die Stadtverwaltung Halle insbesondere auch mit Blick auf die Hebung touristischer Potentiale, wenn die Stadt Halle mit der attraktiven Geiseltalregion im Saalekreis (Strecke Merseburg-Querfurt) über ein leistungsfähiges S-Bahnnetz verbunden wird?**

   Die Verwaltung bewertet dies ebenfalls positiv, sowohl im Interesse einer „regionalen Naherholung“ der Bevölkerung von Halle (Saale) selbst als auch im Hinblick auf eine mögliche Einbindung der Geiseltalregion in Nutzungskonzepte für überregionale Besucher (z. B. beim Zukunftszentrum).

4. **Teilt die Stadtverwaltung Halle die Auffassung, dass mit einer Anbindung weiterer Stadtgebiete an ein leistungsfähiges S-Bahnnetz Mitteldeutschland die innerstädtische und überregionale Mobilität gestärkt werden kann, die Stadtteile im Süden von Halle an Attraktivität gewinnen und auch die im Süden von Halle lebenden Anwohner parallel zu den Einwohnern im Saalekreis an einer positiven Entwicklung des ÖPNV in Mitteldeutschland partizipieren können?**

   Die Verwaltung bewertet dies differenziert: Die ÖPNV-Verbindungen im Süden der Stadt Halle (Saale) sind aus Sicht der Verwaltung nicht mit denen des Saalekreises gleichzusetzen. Die Straßenbahn-, S-Bahn- und Busverbindungen erlauben eine schnelle Verbindung nach Halle Hbf./Zentrum bzw. Merseburg.
   Die Hinweise bei Frage 1 bezüglich der Baumaßnahmen im Knoten Halle (Saale) machen die finanziellen Ausmaße bei solchen investiven Ausbaumaßnahmen generell deutlich.
   Die förderrechtlichen Bindefristen im Zusammenhang mit den bereits realisierten Baumaßnahmen stehen planerisch vertieften Überlegungen für zusätzliche Infrastrukturen bis auf Weiteres entgegen.
   Die Stadt Halle (Saale) strebt im Mobilitätskonzept beim öffentlichen Verkehr vor allem den zielgerichteten Ausbau des Angebots durch die HAVAG als städtischem Mobilitätsanbieter an. Es sollen aber auch die Regionalverkehre insbesondere im ÖSPNV vom und zum Stadtgebiet optimiert und ausgebaut werden. Der SPNV im südlichen Teil der Stadt Halle (Saale) ist über den Haltepunkt Ammendorf ausreichend angebunden, zumal dieser Haltepunkt bereits gut mit Bus und Straßenbahn verknüpft ist und über das Stadtbahnprogramm nahezu ideal ausgebaut werden soll.

5. **Wie begründet die NASA GmbH die Einschätzung, dass eine Erweiterung des S-Bahnnetzes im Stadtgebiet Halle auf der Strecke Halle-Merseburg zu einer Verschlechterung des Leistungsnetzes der S-Bahn Mitteldeutschland führt?**

   Jeder neue Haltepunkt führt zur Verlängerung der Fahrzeit. Das Zugregime im Bereich Halle Hbf. - Merseburg Hbf. hat bereits jetzt keine wesentlichen Zeitpuffer mehr.
   Die erforderliche Nutzerzahl für ein positives Nutzen-/Kosten-Verhältnis einer Neuanlage ist vom Investitionsaufwand abhängig. Im Bereich der mehrgleisigen Streckenführung südlich von Halle ist der Investitionsaufwand erheblich, da zum Teil Infrastruktur, die erst in den letzten 5 Jahren in Betrieb genommen wurde, verändert werden muss (Gleisverschiebungen, Versetzen von Lärmschutzwänden usw.).
   Die Frage eines weiteren Haltepunktes im Stadtgebiet von Halle in Richtung Süden wurde umfassend untersucht. Das negative Bewertungsergebnis kam durch das zu geringe Nachfrage-Potential aufgrund der räumlichen Nähe des Haltepunkts Ammendorf zum Hbf. Halle (Saale) zustande.
   Angesichts der innerhalb des Stadtgebiets niedrigen Geschwindigkeiten ist für Anfahr- und Bremsvorgänge und die zusätzliche Haltezeit mit einer Fahrzeitverlängerung von mind.
   2 Minuten zu rechnen. Da aufgrund der diversen fahrplantechnischen Restriktionen (höhengleiche Ausfädelungen, Eingleisigkeiten, Zugfolgen u.a. im City-Tunnel Leipzig, Abhängigkeiten vom Fernverkehrsangebot) jedoch erhebliche Wechselwirkungen mit anderen Verkehren bestehen, führt diese Mehrfahrzeit oft zu zusätzlichen Standzeiten. Beispiel: Die Züge der Linie S 3 begegnen sich im mit dem großräumigen Fernverkehr und dem lokalen Verkehrsangebot abgestimmten Fahrplan ab Dezember 2025 in Halle-Südstadt und Dieskau. Ein Zusatzhalt dieser Linie in diesem Abschnitt würde dazu führen, dass die Züge sich im Hauptbahnhof Halle begegnen müssten und damit etwa 7-8 Minuten längere Fahrzeiten erhielten. In diesem Sinne ist die in der Anfrage der NASA GmbH zugeschriebene Aussage, dass „sich das Leistungsnetz der S-Bahn

Mitteldeutschland verschlechtern könnte“ zu verstehen.

6. **Welche Strategie verfolgt die Stadtverwaltung Halle, um das Land Sachsen-Anhalt und die NASA GmbH von einer stärkeren Integration verschiedener Stadtgebiete in Halle in ein leistungsfähiges S-Bahnnetz Mitteldeutschland zu überzeugen, inkl. Erweiterung um o.g. vier S-Bahn-Haltepunkte?**

   Die Untersuchung der NASA kommt zu dem Ergebnis, dass nur der zusätzliche Haltepunkt im Bereich Dieselstraße in weitere, nähere Betrachtungen einbezogen werden kann. Dies aber auch erst dann, wenn die Bindefristen abgelaufen sind und das erforderliche Nachfrage-Potential durch städtische Ansiedlungen nachgewiesen werden kann. Sonstige weitere Haltepunkte im Stadtgebiet von Halle können nicht in Frage kommen, weil sie wirtschaftlich nicht darstellbar sind.
   Beispiel: der Standort Eisenbahnstraße/Brückenstraße befindet sich ca. 600 bis 700 m entfernt von der bestehenden Zugangsstelle Halle-Ammendorf an der Regensburger Straße. Aufgrund dieses sehr kurzen Stationsabstandes und eines hierfür umfangreichen Eingriffserfordernisses in die Gleisanlagen (Ausfädelung Güterbahnhof Halle-Ammendorf, Anbindung Schnellfahrstrecke an das Bestandsnetz) ist für diesen Standort kein besseres Bewertungsergebnis zu erwarten. Ein großer Teil des Einzugsbereichs dieses vorgeschlagenen Standorts ist durch die Zugangsstelle Halle-Ammendorf erschlossen.

7. **Welche aktuellen Studien zum Fahrgastpotential an den vier o.g. zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkten (Thüringer Straße, Dieselstraße, Eisenbahnstraße/Brückenstraße, Regensburger Straße) und den damit verbundenen Synergieeffekten für das S-Bahnnetz Mitteldeutschland und die Stadt Halle liegen mit welchem Ergebnis im Einzelnen vor? Falls keine Ergebnisse vorliegen, auf welcher Grundlage hat die Stadtverwaltung Halle gemeinsam mit der NASA GmbH das Fahrgastpotential hier berechnet?**

   Siehe Antwort zu Frage 6.
   Hierzu ergänzend ein allgemeiner verkehrswissenschaftlicher Grundsatz:
   Der Haltestellenabstand beeinflusst unter anderem die Kursfahrzeugdichte über die Beförderungsgeschwindigkeit. Je kleiner diese ist, desto mehr Fahrzeuge werden für den Betrieb benötigt, vorausgesetzt es soll eine vernünftige Bedienungshäufigkeit bestehen bleiben.
   Daraus ergibt sich in Bezug auf die vier o. g. zusätzlichen Haltepunkte nicht nur die angedeutete Problematik einer betriebswirtschaftlich fraglichen Dichte. Sondern darüber hinaus ist auch festzuhalten, dass ein Großteil des (theoretischen) Nachfragepotenzials bei diesen S-Bahn-Haltepunkten sich aus der (bestehenden) Nachfrage des Straßenbahnangebots auf der parallel und naheliegend geführten Straßenbahnstrecke entlang der Merseburger Straße rekrutieren würde – also zu einem nicht erwünschten „Kannibalisierungseffekt“ führen würde.

   Fahrgastpotentiale mit mindestens 2.500 S-Bahn-Fahrgästen pro Tag sind bei den vier genannten Haltepunkten nicht gegeben und auch in absehbarer Zeit aufgrund der stadträumlichen und der sonstigen sozio-geografischen Rahmenbedingungen nicht zu erwarten.

8. **In Anlehnung an den aktuellen Entwurf der Änderungen der Stellplatzsatzung der Stadt Halle (§ 2b, Absatz 1 – Reduzierung der Anzahl notwendiger Stellplätze), welches Fahrgastpotential liegt aktuell an den unter Punkt 7 genannten potentiellen S-Bahn-Haltepunkten zugrunde? Bitte für alle vier Haltepunkte beziffern und aufschlüsseln.**

   Siehe Antworten zu den Fragen 6 und 7.

9. **In welcher Höhe muss sich das Fahrgastpotential an einem S-Bahn-Haltepunkt innerhalb des leistungsfähigen S-Bahnnetzes Mitteldeutschland nach Angaben der NASA GmbH mindestens beziffern lassen, um einen S-Bahn-Haltepunkt zu realisieren oder zu erhalten?**

   Siehe Antwort zu Frage 7.

10. **Wie wirken sich folgende Faktoren auf das Fahrgastpotential an den genannten zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkten aus? Kann das Fahrgastpotential hierbei beziffert werden?**
    a) **Thüringer Straße: Umsetzung B-Plan Nr. 88.3 „Urbanes Gebiet am Thüringer Bahnhof“**
    b) **Dieselstraße: B-Plan Nr. 177 „Sondergebiet SB-Warenhaus Dieselstraße“**
    c) **Dieselstraße: Ausbildungszentrum SWH**
    d) **Dieselstraße: Umsteigemöglichkeiten zu den Angeboten der HAVAG**
    e) **Eisenbahnstraße/Brückenstraße: Industriestandort Ammendorf sowie geplante Erweiterungen unter Einbeziehung des Beschlusses im Stadtrat VII/2020/01894 vom 25.11.2020 (Strukturwandel)**
    f) **Eisenbahnstraße/Brückenstraße: Anbindung Zentrum Ammendorf**
    g) **Regensburger Straße: Realisierung „Campus Handwerk“ der Handwerkskammer Halle (Saale) als überregional bedeutendes überbetriebliches Ausbildungszentrum in Sachsen-Anhalt**
    h) **Regensburger Straße: Umsteigemöglichkeit zu den Angeboten der HAVAG**
    i) **Regensburger Straße: Anbindung überregionaler Radtourismus**

   Eine Abschätzung des zusätzlichen Fahrgastpotentials ist bei den aufgezählten Einflussfaktoren aufgrund fehlender Kenngrößen und Konkretisierungsgrade seriös nicht leistbar. Im Übrigen wird auf die vorausgegangenen Antworten verwiesen.

René Rebenstorf
Beigeordneter