

Hinweise, Anregungen und Informationen zur Neuaufstellung des ÖPNV-Plans Sachsen-Anhalt 2030 – 2040 (frühzeitige Beteiligung)

Behörde/Gebietskörperschaft/Institution/Organisation		Datum
Städte-und Gemeindebund Sachsen-Anhalt		31.05.2024
Ansprechpartner/in		Telefon / E-Mailadresse (für Rückfragen)
Anika Grimm		0391/5924340/ a.grimm@sgsa.info

Hinweise zum Überarbeitungsbedarf des aktuellen ÖPNV-Plans 2020 – 2030

Thema/Kapitel	Hinweise
Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Anregungen zu Aspekten der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans 2030 – 2040

STÄDTE- UND GEMEINDEBUND SACHSEN-ANHALT



Neuaufstellung des Plans des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan 2030-2040) – Frühzeitige Beteiligung *Stellungnahme*

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zur Neuaufstellung des ÖPNV-Plans Stellung zu nehmen. Wir stellten hierzu unsere allgemeinen Erwägungen voran und verweisen im Weiteren auf untenstehende Hinweise und Anregungen unserer Mitglieder. Für die Beteiligung zum ersten Entwurf gehen wir davon aus, dass unsere Mitglieder auch direkt am Verfahren beteiligt werden.

Die Nahverkehrsplanung des Landes enthält regelmäßig nicht nur Aussagen zum SPNV, sondern auch zum ÖSPV, in Verantwortung der kreisfreien Städte und Landkreise. Diese gewährleisten den ÖSPV im eigenen Wirkungskreis als pflichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung. Der ÖPNV-Plan des Landes kann daher lediglich einen unverbindlichen Planungsrahmen vorgeben.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes unterliegt dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit und Bezahlbarkeit. Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen setzen finanzielle Spielräume voraus. Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV besteht aus den Zuweisungen des Landes aufgrund des ÖPNV-Gesetzes und den eigenen Aufwendungen unserer Mitglieder. Die derzeitige Finanzsituation und die vielfältigen Herausforderungen wie das Deutschlandticket, die Umsetzung der Clean-Vehicle-Direktive/des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes sowie der Inflation und Personalkostenentwicklung führen zu dauerhaft defizitären Einnahmesituationen bei erhöhtem Fahrgastaufkommen.

Es ist gegenwärtig völlig unklar, wie das vorhandene ÖSPV-Angebot im bestehenden Finanzierungssystem erhalten bleiben kann. Die Erweiterung des Angebotes ist daher trotz des Bedarfes vielerorts ausgeschlossen. Investitionen in den Erhalt sowie die sukzessive Dekarbonisierung der Infrastruktur und die Schaffung vollständiger Barrierefreiheit sind erforderlich, aber nicht mehr finanzierbar, sodass vielmehr Kürzungen in den Verkehrsangeboten

realistisch sind. Es müssen daher zwingend weitere, ggf. alternative Finanzierungsformen im ÖPNV ermöglicht bzw. eingeführt werden.

1. Stadt Bernburg

Dieselnetz und Salzlandbahn

Zur Vermeidung der CO₂-Emissionen im Eisenbahnverkehr ist eine weitgehende Elektrifizierung des Bahnverkehrs im Dieselnetz anzustreben. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Strecken zu elektrifizieren oder die Fahrzeuge mit Motoren auszurüsten, in denen Wasserstoff oder auch fossile Brennstoffe in Energie umgewandelt werden. Kombiniert mit einer Batterie würde dies ebenfalls einen weitgehend elektrischen Antrieb ermöglichen. Diese Fragestellung ist insbesondere unter Einbezug des Güterverkehrs zu untersuchen, da dieser ebenfalls in großer Intensität das Dieselnetz befährt.

Folgende Strecken wurden in einer Vorauswahl seitens der NASA GmbH für eine Elektrifizierung mit Fahrdrat als untersuchungswürdig eingestuft:

- KBS 330 Goslar – Halberstadt – Aschersleben – Halle [KBS 330 auch Halle – Bernburg, ebenso Elektrifizierung aufnehmen! auch Bernburg – Magdeburg insgesamt als „Salzlandbahn“]
- KBS 334 Aschersleben – Güsten – Köthen – Dessau
- KBS 335 Schönebeck – Güsten (– Sangerhausen)

Das im Dezember 2013 eingeführte mitteldeutsche S-Bahn-System erfreut sich hoher Beliebtheit und steigender Nutzerzahlen. In Verbindung mit der Metropolregion Mitteldeutschland nimmt die Verflechtungsintensität der Oberzentren Leipzig und Halle mit ihrem Umland und den umliegenden Mittelzentren weiter zu. Es besteht daher das Erfordernis, eine Ausweitung des mitteldeutschen S-Bahn-Systems, um bestehende Linien (Umwandlung) vorzunehmen und die Ergänzung um zusätzliche Linien/Angebote zu prüfen. Für folgende Relationen ist die Umstellung bestehender Linien auf S-Bahn zu prüfen:

- (Bernburg –) Könnern – Halle (Saale)

Im Planungshorizont 2030 ist eine Ertüchtigung des Streckenabschnittes Könnern – Baalberge auf 80 km/h vorgesehen.

Eine nachhaltige, wesentliche Steigerung der Reisendenzahlen ist insbesondere dann möglich, wenn

- die vollständige Beseitigung noch verbliebener Langsamfahrstellen im Streckenabschnitt Calbe (Saale) West – Bernburg-Waldau erfolgt, um durchgängig eine Geschwindigkeit von 80 km/h zu ermöglichen,
- der Bau einer Verbindungskurve zwischen Abzweig Tornitz und Abzweig Seehof umgesetzt wird und
- die unbeschränkten Bahnübergänge zwischen der Stadt Bernburg (Saale) und der Stadt Könnern mit Schrankenanlagen versehen werden.

Integraler Taktfahrplan im Bahn-Bus-Landesnetz (Planungshorizont 2020)

Für folgende ITF-Knoten besteht weiterhin Optimierungs- bzw. Verbesserungsbedarf:

- Lutherstadt Wittenberg und Güsten bezüglich einer grundsätzlichen Verbesserung der Anschlussbeziehungen.

Im Planungshorizont 2030 soll das Angebot fortgeschrieben werden, wobei eine Weiterentwicklung des ITF-Knoten in Güsten zur vollen Stunde zu prüfen ist. Dies setzt zusätzliche Infrastruktur im Bahnhof Güsten voraus, welche anhand eines Konzeptes zu begründen ist. Weitere Angebotsverbesserungen auf der Gesamtstrecke sind abhängig von der Infrastrukturentwicklung (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h). Dazu zählt die Ausgestaltung des ITF-Knoten Güsten zu einem Nullknoten mit „Rundum-Anschlüssen“ sowie die Verkürzung der Reisezeit nach Ausbau des Streckenabschnittes Güsten – Blankenheim auf bis zu 120 km/h. Darüber hinaus ist diese Strecke im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen. Auf dem Gebiet des Freistaates Thüringen würde das Land Sachsen-Anhalt das Auslassen von mehreren Halten begrüßen.

Für die RB 41 soll das Angebot grundsätzlich fortgeschrieben werden, wobei eine Weiterentwicklung des ITF-Knoten in Güsten zur vollen Stunde zu prüfen ist.

Anknüpfung des Stadtverkehrs der Stadt Bernburg (Saale) an den Bahnverkehr

Die Stadt Bernburg (Saale) strebt an, die Linien des Citybusses noch besser mit dem schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr zu verknüpfen. Hierzu ist innerstädtisch die Ertüchtigung der Marktbrücke vorgesehen, um den Takt des Citybusnetzes zu erhöhen.

Die Umlegung der Bahnstation nach Bernburg-Roschwitz (330/334) ist mittlerweile erfolgt.

2. Gemeinde Barleben

Die Gemeinde Barleben regt einen zusätzlichen Bahnhaltepunkt in der Nähe des künftigen Domizils des Landeskriminalamtes in der Nähe des Schützenplatzes der Ortschaft Barleben an. Hier wird zukünftig eine Vielzahl von Beschäftigten pendeln.

3. Gemeinde Möser

Die Gemeinde Möser hatte bekanntlich bereits in der Vergangenheit eine Petition im Landtag eingebacht und u.a. eine Taktverdichtung im SPNV eingefordert.

4. Stadt Naumburg (Saale)

Bereits laut ÖPNV-Plan 2020 - 2030 wurde eine mindestens zweistündige Bedienung des Naumburger Hauptbahnhofs durch Fernverkehrszüge angestrebt, welche mit dem Fahrplanwechsel 2023/2024 umgesetzt wurde. So verkehrt zwischen den Städten Karlsruhe und Leipzig (Karlsruhe - Nürnberg - Jena - Naumburg - Leipzig) fünf Mal am Tag - alle 2 Stunden - ein Intercity-Zug, der in der Domstadt hält. Weiterhin gibt es täglich jeweils mindestens eine ICE bzw. IC-

Direktverbindung nach Berlin bzw. Hamburg Altona und zurück sowie nach Rostock und Wien in den frühen Morgen- bzw. späten Abendstunden. Diese Entwicklung im Fernverkehr wird ausdrücklich begrüßt.

Im ÖPNV-Plan 2020 - 2030 wurde bereits auf die geplante S-Bahn-Verbindung zwischen Leipzig und Naumburg (Saale) Hbf. hingewiesen, welche voraussichtlich ab dem Jahr 2026 zur Verfügung stehen soll. Die Verbindung soll zwischen Naumburg über Weißenfels nach Leipzig im 60-Minuten-Takt erfolgen und die bisherige Regionalbahn 20 ersetzen. Zusammen mit den RE- und IC-Linien an größeren Stationen ergäben sich zwei Fahrten je Stunde zwischen der Dom- und der Messestadt. Die Anbindung an den Fernverkehrsknoten Leipzig und damit auch den Fernverkehr verbessert sich damit, was die Stadt Naumburg (Saale) begrüßt.

Mit einer Taktung von ca. 30 Minuten bestehen ergänzend bereits gute Anbindungen an die Oberzentren und Fernverkehrsknoten nach Erfurt und Halle, die mit Blick auf die oben dargestellte Bedeutung der Stadt Naumburg (Saale) aufrechtzuerhalten sind. Bezogen auf die Ausstattung der eingesetzten Züge sieht die Stadt Naumburg (Saale) dringend Verbesserungsbedarf bei dem Platzangebot für Fahrräder. So sollten die Waggonen insbesondere an den Wochenenden für die Radtouristen ausreichend Kapazitäten bereithalten. Aber auch für Berufspendler sind Fahrradstellplätze in den Zügen von Bedeutung und müssen zukünftig stärker berücksichtigt werden.

Eine Verlängerung der RB - Linie Naumburg (Saale) Ost - Nebra/Wangen um weitere Haltepunkte im Stadtgebiet von Naumburg (Saale) sollte laut ÖPNV-Plan 2020 - 2030 geprüft werden. Aus der im Jahr 2020 erarbeiteten „Studie zur Bewertung zusätzlicher Verkehrsstationen auf der SPNV-Strecke Naumburg (S.) Hbf - Teuchern im Stadtgebiet Naumburg“ ging hervor, dass die Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes am neuen Schulcampus bzw. Landratsamt (Bereich Dr.-Wilhelm-Kniest-Straße) die Strecke aufwerten würde. Mit der Entstehung des Schulcampus, der bis zum Jahr 2028 auf dem Gelände der ehemaligen Getreidewirtschaft, nahe des Ostbahnhofs errichtet wird, ist eine erhöhte Fahrgastnachfrage und damit eine positive Entwicklungsperspektive gegeben. Auf dem Schulcampus, der eine Förderschule, Sekundarschule und eine Schule für ein berufsvorbereitendes Jahr beherbergen soll, sollen bis zu 850 Kinder und Jugendliche unterrichtet werden. Zudem ist eine Drei-Felder-Sporthalle geplant, die perspektivisch zusätzlich von Vereinen und für den Freizeitsport genutzt werden soll. Zusammen mit den Mitarbeitern des benachbarten Landratsamtes, der Wohnbevölkerung und der ansässigen Gewerbebetriebe im sog. „Ostviertel“, könnte mit einem zusätzlichen Haltepunkt am Campus ein attraktives Angebot zur Anbindung an den Naumburger Hauptbahnhof bzw. in Richtung Nebra geschaffen werden.

Dabei reicht jedoch die Installation eines neuen Haltepunktes am Schulcampus allein nicht aus. Derzeit hemmen insbesondere ungünstige Reiseanschlüsse mit langen Umsteigezeiten am Naumburger Hauptbahnhof in die benachbarten Oberzentren (ca. 30 Minuten Wartezeit) eine rege Nutzung des bestehenden Streckenabschnitts ab Ostbahnhof. Dementsprechend ist es erforderlich, die Taktung der Linie anzupassen, damit der bestehende Streckenabschnitt auch innerhalb der Stadt Naumburg (Saale) eine sinnvolle Ergänzung zur Straßenbahn- und Busverkehr ist. Grundsätzlich ist die Bahnlinie ab Naumburg (Saale) Ost für Fahrgäste aus dem östlichen Teil der Stadt die direkteste Verbindung zum Hauptbahnhof.

Die Stadt unterstützt dementsprechend ausdrücklich Bestrebungen, die Strecke durch weitere Haltestellen und Taktveränderungen zu verbessern. Dabei hat die Einrichtung des Haltepunktes Schulcampus/ Landratsamt oberste Priorität.

Einem zusätzlichen Haltepunkt am Naumburger Klinikum steht die Stadt ebenfalls positiv gegenüber, um die Anbindung des Siedlungsvierteils an den Hauptbahnhof zu verbessern. Aus der o. g. Studie hat sich jedoch auch ergeben, dass ein zusätzlicher Haltepunkt „Weichau“ bzw. am Kaufland in Naumburg (Saale) mit einem unangemessenen Investitions- und Betriebsaufwand aufgrund der nur geringen prognostizierten Fahrgastzahlen einhergehen würde. Da der bestehende Streckenabschnitt zwischen Schulcampus und Kaufland stark konfliktbehaftet ist (ungelöste Verkehrssituation am Eisenbahn-Kreuzungsbereich Schönburger Straße/Linsenberg, problematische Erschließung der potenziell gewerblich zu nutzenden Flächen nördlich der C.-W.-Gehring-Straße) kann sich die Stadt Naumburg (Saale) grundsätzlich einen Rückbau dieses Streckenabschnitts zugunsten der Errichtung eines Radweges vorstellen und würde derartige Bestrebungen unterstützen.

Zudem regt die Stadt an, die Bahnlinie - zumindest im Stadtgebiet - zu elektrifizieren, um störende Lärm- und Luftimmissionen für die an der Strecke befindlichen Wohnnutzung zu vermeiden.

5. Stadt Halle (Saale)

SPNV

Das Fahrplan-Angebot ist zwingend zu stabilisieren. Es ist für die angestrebte Mobilitätswende absolut unzutraglich, wenn wie insbesondere auf der Linie S 47 stets und ständig Fahrten ausfallen sowie auf den Linien S 3 und S 5 die Fahrzeug-Kapazitäten regelmäßig nicht ausreichen.

In Halle (Saale) liegt Nutzungspotenzial des SPNV durch fehlende Bedienung sowie ungünstig positionierte Haltepunkte brach. Das betrifft:

- S-Bahn-Anbindung StarPark
- zusätzlicher Haltepunkt Dieselstraße
- Bedienung Silberhöhe statt Südstadt durch regionalen SPNV
- Haltepunkt Wohnstadt Nord an Mötzlicher Straße verlagern

Bahn-Bus-Landesnetz

Die Stadt und ihr Verkehrsunternehmen setzen sich weiterhin dafür ein, dass die einzigartige Überland-Straßenbahnlinie 5 zwischen Halle (Saale) bzw. mindestens zwischen Merseburg und Bad Dürrenberg als landesbedeutsame ÖSPV-Linie anerkannt wird. Denn sie verbindet Zentrale Orte des Saalekreises, wie es den Kriterien des Bahn-Bus-Landesnetzes entspricht.

Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof Halle (Saale)

Am Hauptbahnhof besteht nach wie vor enormer Bedarf an komfortablen, sicheren, wettergeschützten Fahrradabstellanlagen. Planungen für mindestens ein Fahrradparkhaus laufen. Ein per ÖPNV-Plan bekundetes Landesinteresse an diesem Vorhaben würde dessen Umsetzung als Pilotprojekt in Sachsen-Anhalt sicherlich befördern.

Mobilitätswende

Selbst das beste ÖSPV-Angebot wird den Umstieg der Menschen zum Umweltverbund im erforderlichen Maß nicht bewirken, wenn das Autofahren und -parken weiterhin so einfach und

leicht bezahlbar bleibt. Diesem Ziel folgend, sollte der ÖPNV-Plan zumindest eine kommunale Verantwortung für die Parkraumbewirtschaftung fordern. Darüber hinaus wäre es hilfreich, allgemein eine „Drittmittelfinanzierung“ zur langfristigen Sicherung des ÖPNV-Angebots in die Diskussion zu bringen.

6. Hansestadt Stendal

Die Hansestadt Stendal weist daraufhin, dass die Hansestadt bereits jetzt im ÖPNV-Plan als eventuell zukünftiges Oberzentrum berücksichtigt werden sollte. In diesem Zusammenhang sollte eine mindestens stündliche Bedienung durch ICE und IC erfolgen.

Die Verbindung Stendal-Rathenow und der Linie Genthin - Jerichow - Stendal als Verbindung der Grundzentren zum Oberzentrum Stendal über Landkreisgrenzen hinweg sowie die Linie Stendal Tangermünde - Stendal sollte gesichert und der Prüfbedarf des Verkehrsträgereinsatzes für die Bahnverbindung Stendal-Tangermünde eingestellt werden.

Die Linie RE 4 Stendal-(Rathenow)-Berlin sollte gesichert und die Elektrifizierung durchgeführt werden. Die halbstündliche ITF-Einbindung in den Knoten Stendal sollte forciert werden. Die Strecke Stendal-Rathenow sollte zudem stündlich befahren werden und ausreichende Waggon / Sitzplätze für die Fahrgäste bereitstellen.

Die Linie RB 33 Stendal – Tangermünde und die Linie 35 Stendal - (Gardelegen) – Wolfsburg sollte gesichert werden.

Die RB 32, RE 20, RE 30 und S 1 in Stendal sollten hinsichtlich ITF-Einbindung kombiniert und die Stationen Brunau-Packebusch, Fleetmark, Kläden, Pretzier und Steinfeld zwischen Stendal und Salzwedel erhalten werden.

Die Bahnstationen Bindfelde und Hämerten sollten erhalten und die Bahnstation Vinzelberg alt/neu gesichert sowie die Bahnstation Meßdorf wieder geöffnet werden.

Es sollte eine prioritäre Elektrifizierung mit Fahrdrabt der 204/269/301 Wolfsburg – Stendal – Rathenow/Tangermünde erfolgen.

7. Stadt Thale:

Die Stadt Thale ist touristisch gesehen ein stark nachgefragtes Reiseziel und beherbergt rund 1,4 Millionen Tagesgäste im Jahr. Aufgrund der eher umständlichen Anbindung an den ÖPNV reisen die Gäste überwiegend mit dem Auto an. Dies wiederum verursacht erhebliche Park-platzprobleme innerhalb der Stadt Thale und in deren touristisch stark frequentierten Ortsteilen. Hierin begründen sich Beschwerden der Gäste, Einwohner, Gewerbetreibenden, Arbeitnehmer und -geber. Weitere Parkplätze können schwer ausgewiesen werden, da die Stadt von Schutzgebieten umgeben ist und laut Landesentwicklungsplan angehalten ist, die Flächenversiegelung eher zu reduzieren, als zu erweitern. Insofern ist die Erhöhung des ÖPNV-Angebotes die einzige Alternative. Dies wäre auch ein nennenswerter Beitrag zur Mobilitätswende.

Ausdrücklich äußert die Stadt den Wunsch, die bestehenden Gleisanlagen bis zum Hauptbahnhof Thale zu erhalten. Zudem benötigt die Stadt eine Verkürzung der Reisezeit zur Landeshauptstadt Magdeburg. Dies wäre durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und Verringerung der Wartezeiten auf einigen Unterwegsbahnhöfen möglich.

Außerdem ist eine Anbindung ans Fernverkehrsnetz („IC Bodetal“) wünschenswert. Zwar ist angedacht Halberstadt ans Fernverkehrsnetz anzuschließen, allerdings benötigen Gäste beispielsweise des Carea Harz Hotels im Ortsteil Allrode, welches die meisten Übernachtungszahlen im Gemeindegebiet aufweist, eine Stunde reine Fahrzeit mit Bus und Bahn für die Anbindung an ein Fernverkehrsnetz ab Halberstadt.

8. Stadt Wernigerode

Die überregionale schienengebundene Fernverkehrsanbindung der Stadt Wernigerode ist ungenügend. Durch die topografisch nicht realisierbare Nord-Süd-Trassenführung, muss ein besonderer Wert auf eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung gelegt werden. Die Stadt Wernigerode fordert daher landesplanerische Festlegungen zur deutlichen Verbesserung der Fernverkehrsanbindung der Harzregion im nationalen Schienennetz.

Eine moderne, nachhaltige, belastbare, verlässliche und barrierefreie Mobilität ist das Fundament für eine moderne Gesellschaft, Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand, welche verkehrsträgerübergreifend gestärkt und entwickelt werden muss. Unsere Mitglieder haben uns neben den vorstehenden Anmerkungen eine Vielzahl von Bedarfen zur Erweiterung des kommunalen ÖSPV-Angebotes gemeldet, dies wird aber von einer zukunftsfähigen Finanzierung abhängen. Hierzu benötigen die kreisfreien Städte und Landkreise als Träger des ÖSPV eine konkrete und rechtssichere finanzielle Perspektive.

Mit freundlichen Grüßen



Bernward Küper
Landesgeschäftsführer

Informationen zu Planungen oder Maßnahmen mit Relevanz für die Neuaufstellung des ÖPNV-Plans 2030 – 2040

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.