



## Wachsende Mobilitätsangebote auf der Schiene -

### Eine große Chance für die Strukturentwicklung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

#### Die heutige Rolle der Mobilität

*„Das Fundament von Wachstum, Wohlstand und Arbeit bilden Infrastruktur und Mobilität. Ohne Mobilität keine Prosperität-das ist ein ökonomisches Grundprinzip“<sup>1</sup>*

Eine heute mehr als zutreffende Beschreibung von Mobilität und ihrer Wirkung, die besonders in der Lage ist, die Zusammenhänge zwischen Beförderung und ökonomischen Wohlstand zu beschreiben. Das dieser Zusammenhang nicht nur volkswirtschaftliche Theorielehre zum Ausdruck bringt, verdeutlicht einerseits die gegenwärtige Wirtschaftskraft Deutschlands sowie ihre Stellung als Exportnation Nr.1. Andererseits, und um diesen Zusammenhang aufrecht zu erhalten, nutzt die Bevölkerung in Deutschland öffentliche Verkehrsmittel so intensiv wie nie zuvor. Aus diesem Grund ist das anfangs erwähnte Zitat heute aktueller denn je und skizziert sehr zutreffend den Grund heutiger Wirtschaftsstärke sowie die weiterhin wachsende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Um sich vor Augen zu führen, wie intensiv Mobilität heute in unserer Gesellschaft nachgefragt wird, genügt es, zunächst eine beeindruckende Zahl zu nennen. Gemäß der Studie "Mobilität in Deutschland" (MiD), des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur, legten die Deutschen im Jahr 2017 insgesamt 3,2 Milliarden Kilometer zurück, und das jeden Tag. Gemäß den Autoren dieser Studie entfallen allein 19% dieser enormen Wegstrecke auf die Nutzung von Bus und Bahn.

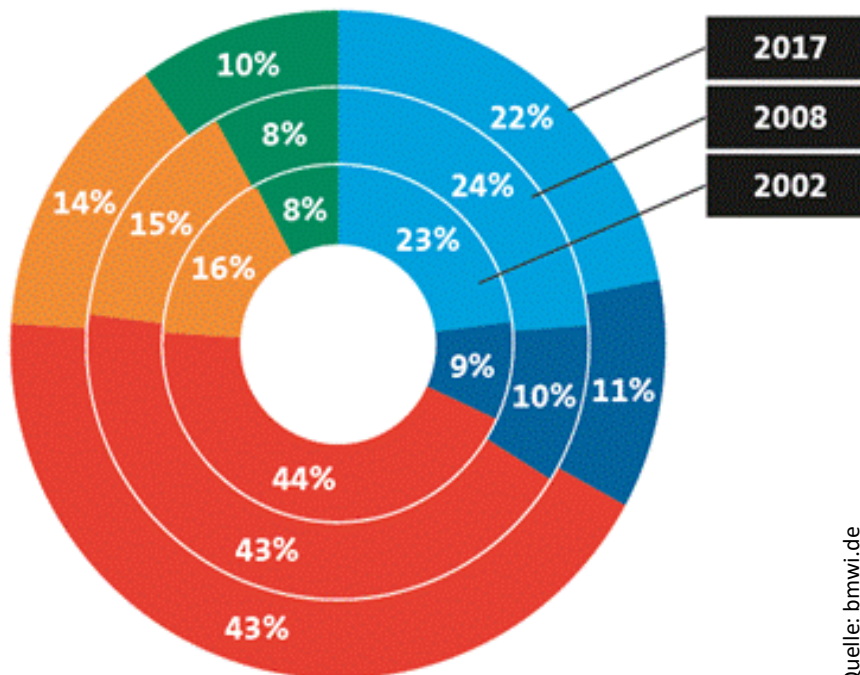
*Der größte Gewinner in der Kilometerbilanz ist der öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen und damit die Umwelt, der Anteil steigt von 15 % auf 19 %“<sup>2</sup>*

Dies ist gleichzeitig der höchste Stand für den öffentlichen Personenverkehr, der jemals gemessen wurde. Zurückzuführen ist dies vor allem auf Grund des gesamtdeutschen Bevölkerungsanstiegs sowie einem hohen Grad an Beschäftigung. Die gestiegene Nachfrage nach Mobilität führt dazu, dass jeder Deutsche im Durchschnitt 39 Kilometer am Tag zurücklegt<sup>3</sup>. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema beschäftigt sich auch mit der Frage nach der Wegehäufigkeit, also dem Grund und der Häufigkeit, eine Wegstrecke zurückzulegen. Selbstverständlich wird in Deutschland, dem Auto - Land, der Großteil dieser gesamtgesellschaftlichen Wegstrecke jeden Tag mit dem PKW zurückgelegt (*Abbildung 1*). Die Autofahrten werden in dieser Studie als Motorisierter Individualverkehr (MIV) bezeichnet und als MIV-Fahrer oder MIV- Mitfahrer ausgewiesen. Beachtenswert ist jedoch auch das Ergebnis der Studie, dass heute weniger Kilometer zu Fuß zurückgelegt werden als noch vor 10 Jahren. Die Forscher erklären sich diesen Rückgang auch damit, dass der Online-Handel weiter zunimmt. Neben der sich reduzierenden Wegstrecke zu Fuß wird in der Grafik des MiD-Projektes auch deutlich (*Abbildung 1*), dass vor allem die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Jahr 2017 gegenüber dem Jahr 2002 spürbar zugenommen hat. Gerade der Schienenpersonenverkehr ist im Zusammenhang mit dieser Nachfrageentwicklung ein bedeutender Faktor. Hierbei konnte die Deutsche Bahn AG in den letzten Jahren, trotz enormer Herausforderungen bei der Beförderung und Pünktlichkeit, einen Fahrgastrekord nach dem anderen ver-



Abbildung 1

Verkehrsmittelwahl (Anteil an allen Wegen)



Quelle: bmwi.de

melden. Dabei sticht vor allem die 2017 eröffnete Hochgeschwindigkeitstrecke Halle- Nürnberg hervor, die im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nummer 8 realisiert wurde<sup>4</sup>. Die Verbindung ermöglicht eine deutlich reduzierte Reisezeit zwischen Berlin und München. Dies führt auch in unserem Landkreis zu einer besseren Anbindung, da der Bahnhof Bitterfeld direkt an die Verbindung Berlin-München angeschlossen ist. Derzeit ermöglicht die neue Verbindung, vom Bahnhof Bitterfeld aus in 3 Stunden und 28 Minuten, das 391 Kilometer (Luftlinie) entfernte München zu erreichen. Dabei erreicht der Zug zwischen Erfurt und Bamberg eine durchgehende Reisegeschwindigkeit von bis zu 300 km/h (technische Spitze). Vor dem Bau und der Inbetriebnahme der Verbindung Halle-Nürnberg benötigte man für die gleiche Strecke (Bitterfeld-München) noch 5 Stunden. Ein Jahr nach der Inbetriebnahme dieser neuen Verbindung überzeugte

dieses verbesserte Angebot auch gut 4,4 Millionen zahlende Fahrgäste. Dies sind doppelt so viele, als die Deutsche Bahn anfangs für diese neue Verbindung prognostizierte. Planungen für weitere Verbesserungen des Schienenverkehrs werden bereits in Angriff genommen. So soll mit dem "Deutschland-Takt" in naher Zukunft eine spürbare Verbesserung aller Verbindungen im Netz der Deutschen Bahn erreicht werden. Bestandteil dieser Bestrebungen ist ein optimierter und einfach zu verstehender Fahrplan. Dieser integrale Takt-Fahrplan soll es ermöglichen, von jeder deutschen Stadt zur selben Minute und in einem festen Takt eine Zugverbindung zu erreichen. Somit könnte beispielsweise immer zur vollen und zur halben Stunde ein Fernverkehrszug von Halle nach Erfurt und von Halle nach Berlin fahren. Dies kommt vor allem Berufspendlern entgegen, da sie wüssten, dass immer zu dieser festen Zeit ein Zug in Richtung Erfurt und ein Zug in Richtung Berlin



fährt. Diese ambitionierte Planung soll bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden und dann auch für unsere Region eine noch schnellere und zuverlässigere Anbindung an überregionale Zentren wie Hamburg, Stuttgart, Berlin oder München gewährleisten. Schienenmobilität wird damit zu einem zukünftig noch wichtigerem Bestandteil der Mobilität. Nicht nur aus Umweltaspekten, sondern auch aufgrund unterschiedlichster Vorteile, wie Vernetzung und Geschwindigkeit. Aber gilt das auch für unseren Landkreis? Dabei stellt sich auch die Frage, ob die Entwicklung der Pendlerströme und die immer weiter verbesserte Schienenmobilität, die Entwicklung unserer Region beeinflussen könnte?

### **Schienenpersonennahverkehr in der Region Anhalt-Bitterfeld**

Neben der schnellen Verbindung zwischen Berlin und München durchquert mit der S-Bahn Mitteldeutschland ein weiteres (Nah)Verkehrssystem unseren Landkreis. Diese S-Bahnen, die vor allem durch ihre silber-grauen ET 442 (Talent 2) Züge auffallen, befördern heute fast doppelt so viele Fahrgäste als zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme (*Abbildung 2*). Die Ursprünge des schnellen Schienenpersonennahverkehrs, welches unseren Landkreis heute durchfährt, reichen bis in das Jahr 1969 zurück. Zu dieser Zeit wurde ein Nahverkehrskonzept im Ballungsraum Halle-Leipzig mit dem Ziel eröffnet, das im Entstehen begriffene Halle-Neustadt, die nahen Chemiestandorte Leuna und Buna sowie die Umlandregion miteinander zu verbinden. Über die Jahre wuchs dieses Nahverkehrssystem und reichte vor der Eröffnung des Leipziger Citytunnels im Dezember 2013 von Halle-Trotha im Norden bis ins sächsische Borna im Süden. Diese Strecken gibt

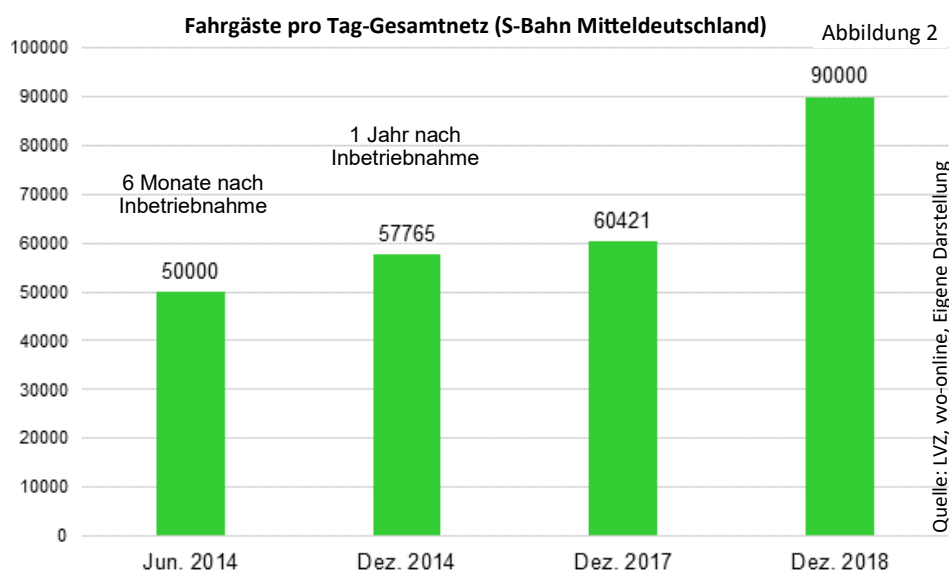
es heute immer noch, jedoch eingebettet in ein weitaus größeres Netzwerk von Linien. Dieses Streckennetz, das von Zwickau im Süden bis Lutherstadt Wittenberg im Norden reicht und östlich über das brandenburgische Falkenberg bis Hoyerswerda führt, erstreckt sich auf über 470 km. Die S-Bahn Mitteldeutschland ist damit das größte zusammenhängende S-Bahnnetz Deutschlands und erreicht am dem 15.12.2019 2,1 Millionen Menschen in drei Bundesländern. Doch das soll aber nicht das Ende der Ausdehnung dieses Streckennetzes sein. Der Plan für eine Erweiterung wird bereits jetzt durchdacht und sollen mit einer umfangreichen Investition in die Schieneninfrastruktur Richtung Zeitz und Gera (Thüringen) bis 2024 erfolgen<sup>5</sup>. Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind in den kommenden Jahren auch in unserem Landkreis vorgesehen. Dabei wird die mit Abstand größte dem Bahnhof Köthen zugutekommen. Die Deutsche Bahn konzentriert sich bei der Sanierung vor allem auf Gleis- und Signaltechnik sowie die Brückenerneuerung. Schon jetzt ist der Bahnhof Köthen ein gut angebundener Nah- sowie Fernverkehrspunkt des Landkreises und damit wichtiges Element der Mobilität in unserer Region. Aber auch die Überlegungen, ehemalige Strecken teilweise wieder zu reaktivieren, zeigt, wie spürbar das Thema Mobilität, insbesondere auf der politischen Bühne in den Vordergrund gerückt ist. Das Land Sachsen-Anhalt befasst sich im ÖPNV-Plan 2020-2030 mit der Prüfung einer Streckenreaktivierung<sup>6</sup>. Geprüft wird unter anderem auch, ob der Haltepunkt Güterglück wieder mit dem Ort Barby (Salzlandkreis) über die historische "Kanonenbahn" Strecke verbunden werden kann<sup>7</sup>. Damit besteht die Möglichkeit, vorhandene Eisenbahnbrücken über die Elbe zu entlasten, eine attrak-



tive Verbindung zwischen Dessau-Roßlau, Anhalt-Bitterfeld und Magdeburg zu schaffen sowie den Ort Barby wieder an den Schienenpersonenverkehr anzuschließen. Die Hoffnungen der Initiatoren, und das gilt für weitere Infrastrukturprojekte mit diesem Umfang, liegen auf dem sogenannten

*Menschen*<sup>9</sup>

Für eine Kommune, die mit einem Bahnhof an ein Schienennah- bzw. fernverkehrsnetz angebunden ist, bedeutet ein aktiver bzw. reaktivierter Schienenverkehr nicht nur eigene Erreichbarkeit. Eine Schienenanbindung ist für eine Stadt in erster Linie



auch ein Wirtschafts- bzw. Standortfaktor. Potentielle Investoren berücksichtigen eine Erreichbarkeit des zukünftigen Personals für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit genauso wie eine Familie, die täglich zur oder von der Arbeit pendeln muss. Die Qualität der Schienenanbindung einer Kommune kann aber auch das Warenangebot, die Anzahl der Durchreisen-

"Stärkungsgesetz Kohleregionen", das im Zuge des Strukturwandels durch den Bund umgesetzt werden soll. Damit kommt dem „Auf- und Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote [die] den Zugang zu Wohn- und Arbeitsorten sowie zu Kultur, Wissenschaft und Märkten eröffnen“<sup>8</sup> sollen, eine zentrale Rolle zu. Deutlich wird hierbei auch, dass die Förderung von Mobilität in einer von Wandel geprägten Region ein wichtiger Faktor ist, der negative Folgen von strukturellen Veränderungen abfedern könnte. Dieser Zusammenhang lässt sich an unterschiedlichen Elementen, die mit Mobilität im Zusammenhang stehen, gut verdeutlichen.

### Schienenahverkehr als Wirtschaftsfaktor

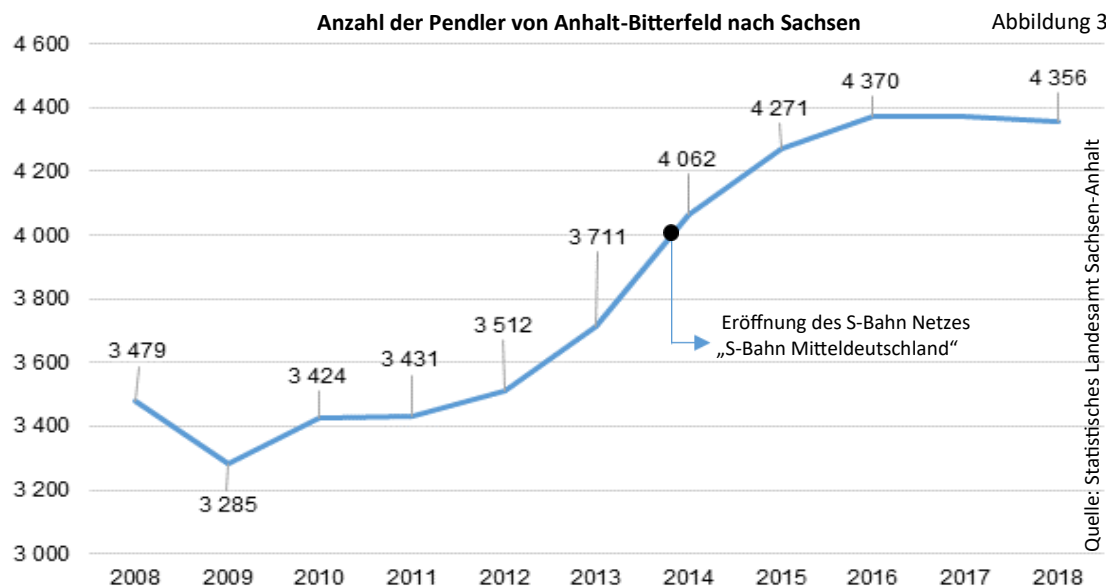
„Ein gut ausgebauter Nahverkehr ist ein wichtiger Standortvorteil für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität für die

den oder die Anzahl der Tagesgäste (Tourismus) deutlich beeinflussen. Ein Bahnhof wird damit zu einem wichtigen Element kommunaler Entwicklung und beeinflusst den Faktor Standortattraktivität deutlich.

Unter den Gesichtspunkten des zunehmenden Pendelverkehrs oder der zunehmenden Begleiterscheinungen der Urbanisierung angrenzender Großstädte bekommt das Thema Schienennahverkehr aber noch einen weitaus wichtigeren Stellenwert zugeschrieben. In einem vorherigen Beitrag hatten wir uns bereits mit einem Aspekt der Mobilität in unserem Landkreis beschäftigt: dem Pendeln. Hierbei wurde deutlich, dass im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ein sogenannter negativer Pendlersaldo zu beobachten ist. Damit wird hervorgehoben, dass täglich mehr Einwohner zum Arbeiten über die Land-



kreisgrenzen pendeln, als Arbeitnehmer von außen zu uns pendeln. Wir haben im Zuge dieser Betrachtung auch auf die möglichen Ursachen dieser Pendlerbewegungen und die damit verbundenen Chancen hingewiesen und verdeutlicht, dass unser Landkreis in der Zukunft von den aufstrebenden Groß- und Mittelstädten in unserer unmittelbaren Nähe



profitieren kann. Der Grund hierfür liegt auch in der deutlich gestiegenen Mobilität und dem damit zusammenhängenden Mobilitätsangeboten. Anhand der Pendlerzahlen des Landkreises in Richtung Sachsen lässt sich dieser Mobilitätsanstieg besonders verdeutlichen. Wie *Abbildung 3* aufzeigt, stieg die Anzahl der Pendler in diese Richtung vor allem seit dem Jahr 2014 deutlich an. Waren es im Jahr 2013 noch 3711 Pendler, die nach Sachsen pendelten, stieg diese Anzahl im Jahr 2014 auf insgesamt 4062. Das ist der stärkste Anstieg in diesem abgebildeten Zeitverlauf, innerhalb eines Jahres (+ 351). In diesen Zeitraum, zwischen dem Jahr 2013 und 2014, fällt auch die Eröffnung des S-Bahn Netzes "S-Bahn Mitteldeutschland". Die in *Abbildung 3* skizzierte Erhöhung der Pendlerzahlen in Richtung Sachsen

setzt auch eine Bereitschaft voraus, diese Wege als Arbeitnehmer jeden Morgen in Kauf zu nehmen. Jedoch ist diese wachsende Bereitschaft, vor allem längere Strecken zurückzulegen, auch Ausdruck der verbesserten Anbindungen zwischen den unterschiedlichen Regionen und zeigt deutlich auf, dass durch gute Mobilitätsangebote, Großstädte und an-

grenzende Kommunen weiter zusammenrücken. Mit einer guten Schienenanbindung eröffnen sich gerade heute für viele kleine und mittlere Kommunen besondere Potentiale, vor allem weil Großstädte wie Halle und Leipzig zunehmend mit den

Herausforderungen ihres Bevölkerungswachstums konfrontiert werden. Das Wohn- und Kinderbetreuungsangebot in diesen Großstädten wird auch in Zukunft von einer wachsenden Bevölkerung zunehmend nachgefragt. Verknappung beziehungsweise Verteuerung dieser Angebote können als Folge dieses städtischen Wachstums eintreten. Eine kurze und gut angebundene Verbindung zwischen diesen urbanen Zentren und dem direkten Umland macht das Leben auf dem Land somit für viele Großstädter deutlich attraktiver.

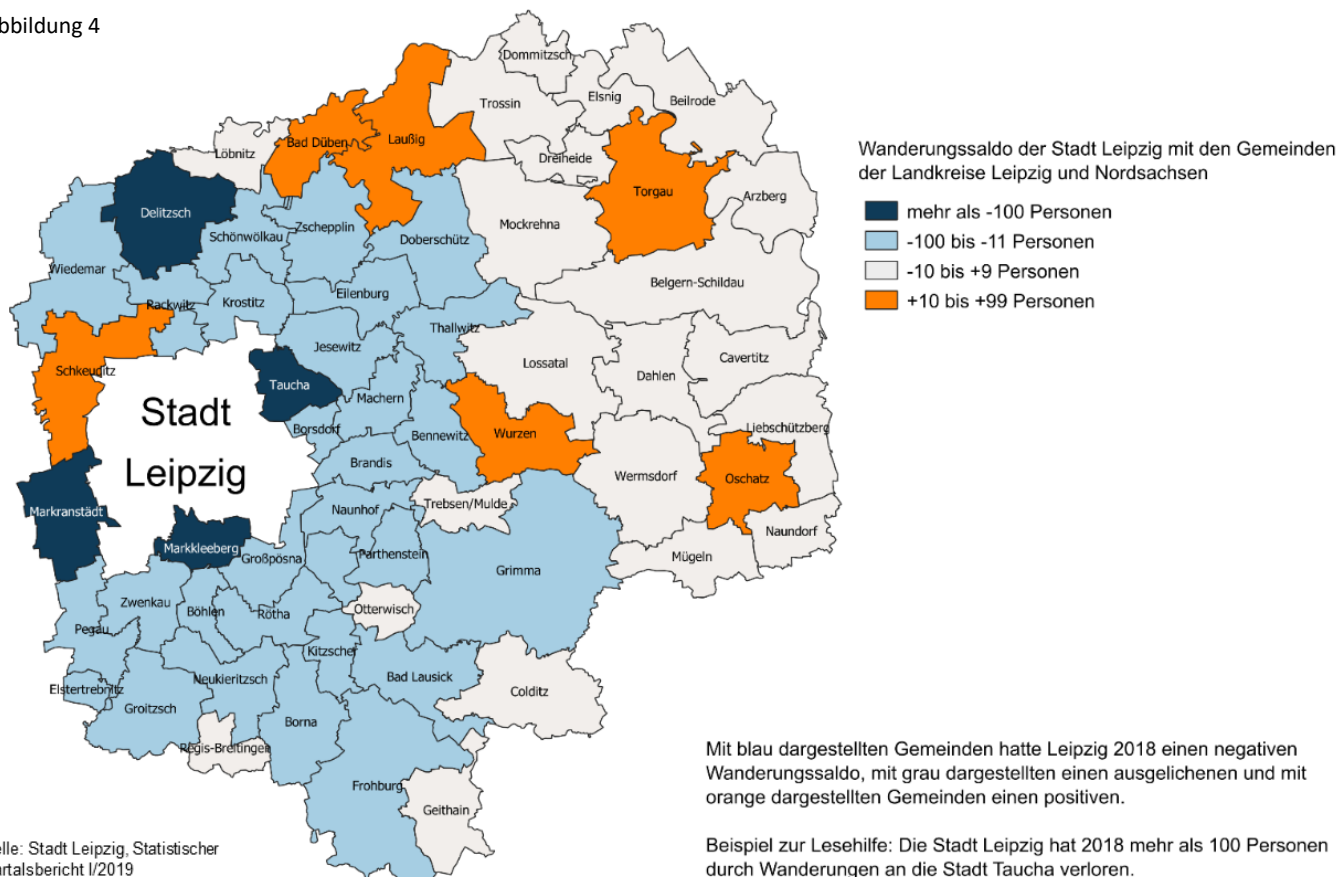
Wie die Nähe zu einer Metropole in einen Attraktivitätsgewinn für eine Stadt umgewandelt werden kann, verdeutlicht das Beispiel Eilenburg. Warum Eilenburg im Vergleich zu manch anderer Stadt in den neuen Bundesländern Zuzüge verbucht, ver-



gleichsweise viele Kinder geboren werden und die Stadt nach Jahren wieder in Krippen- und Kitaplätze investieren muss, erschließt sich spätestens bei der Betrachtung der S-Bahn-Anbindung Richtung Leipzig. Die Linie 4 der S-Bahn Mitteldeutschland verbindet beide Städte mit einer schnellen und gut getakteten Verbindung. Neben einer intensiven Wohnstandort-Kampagne "Lieblingsstadt Eilenburg - das Beste an Leipzig", die vor allem junge Großstädter und Familien ansprechen soll, hebt die Stadt Eilenburg deutlich hervor, dass die Stadt mit der Bahn sehr gut an das 30 Kilometer entfernte Leipzig angebunden ist<sup>10</sup>. Bei einer Befragung im Zuge dieser Kampagne konnte dieses Verkehrsargument der Stadt durch die befragten Bürger bestätigt werden<sup>11</sup>. Die Stadt Eilenburg stellt hinsichtlich ihrer Attraktivität und ihrer derzeitigen Tendenz als „die

Alternative zum Trubel der Großstadt“ jedoch keine Ausnahme dar. Wie die Bevölkerungsstatistik der Stadt Leipzig verdeutlicht, profitiert derzeit fast jede Stadt im Umkreis von 20 Kilometern von einem "Überschwappeneffekt". Wir haben diesen Effekt und die damit verbundenen Potentiale in einem Kurzbericht bereits näher betrachtet und hervorgehoben, dass auch unser Landkreis von einem Überschwappen der nahen Großstädte in Zukunft profitieren könnte<sup>12</sup>. Dieser Effekt des Überschwappens wird für das Beispiel Leipzig in *Abbildung 4* verdeutlicht. Dabei kann in der Leipziger Bevölkerungsstatistik beobachtet werden, dass die Stadt zu fast allen umliegenden Kommunen einen Wanderungsverlust verbuchen muss<sup>13</sup>. Dies bedeutet, dass mehr Menschen die Stadt Leipzig in die blau hervorgehobenen Kommunen verlassen, als Menschen aus diesen

Abbildung 4



Quelle: Stadt Leipzig, Statistischer Quartalsbericht I/2019



Kommunen nach Leipzig ziehen. Neben dem bereits erwähnten Beispiel Eilenburg, das jährlich zwischen 11 und 100 ehemalige Leipziger gewinnt, profitieren Städte wie Taucha oder das 15 Kilometer von Bitterfeld-Wolfen entfernte Delitzsch noch weit höher von diesem Effekt (dunkelblau). Eilenburg, Taucha und Delitzsch vereint dabei der Umstand, dass diese Orte an das Netz der Mitteldeutschen S-Bahn angebunden sind. Sollte der zu beobachtende und in *Abbildung 4* skizzierte "Überschwappereffekt" Leipzigs anhalten oder in den nächsten Jahren aus Richtung Halle einsetzen, wird er auch unseren Landkreis erreichen. Vor allem der südliche Teil von Anhalt-Bitterfeld und die Stadt Köthen als wichtiger Knotenpunkt in unserem Landkreis, könnten von diesem mit Nachfrage verbundenen Bevölkerungseffekt profitieren.

Anhand der S-Bahn Verbindung und dem damit entstehenden Reiseweg lässt sich die Nähe zu dem abgebildeten Effekt auch in Zahlen verdeutlichen. Von Bitterfeld nach Halle benötigt die S-Bahn Linie 8 derzeit lediglich 22 min. Mit einem ICE/ IC-Zug sogar nur 17 min. Halle - Köthen schafft der IC-Zug in 20 Minuten. Von Delitzsch nach Bitterfeld wiederum, sind es nach Auskunft des Fahrplanes der Deutschen Bahn mit der schnellsten Bahnverbindung derzeit 8 Minuten. Vom Bahnhof Bitterfeld zum Leipziger Hauptbahnhof benötigt die S-Bahn Linie 2 insgesamt 27 Minuten. Das sind 2 Minuten mehr Fahrzeit, als die S-Bahn Linie 4 benötigt, um von Eilenburg nach Leipzig zu fahren (25 Minuten). Die grüne Industriestadt am goitzsche-see ist damit "fast" genauso schnell angebunden an die Großstadt Leipzig, wie die derzeit wachsende Stadt Eilenburg.

Für unseren Landkreis bedeutet das nicht nur, dass wir schnell und unkompliziert an die naheliegenden

Großstädte angebunden sind, sondern bietet langfristig auch eine Möglichkeit, die strukturellen und demografischen Herausforderungen durch Mobilität zu bewältigen.

#### Quellen/ Verweise:

- 1) **Dobrindt, Alexander MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a.D.**  
([www.bmvi.de](http://www.bmvi.de))
- 2) **MiD**  
([www.bmvi.de/mobilitaet-in-deutschland.html](http://www.bmvi.de/mobilitaet-in-deutschland.html))
- 3) **MiD**  
([www.bmvi.de/mobilitaet-in-deutschland.html](http://www.bmvi.de/mobilitaet-in-deutschland.html))
- 4) **Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8**  
([www.vde8.de](http://www.vde8.de))
- 5) **Im Halbstundentakt: 2024 mit der S-Bahn von Gera nach Leipzig**  
([www.otz.de](http://www.otz.de))
- 6) **ÖPNV - Plan 2020 - 2030 - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs**  
([www.mlv.sachsen-anhalt.de](http://www.mlv.sachsen-anhalt.de))
- 7) **Die ehemalige Kanonenbahnstrecke**, die unseren Landkreis im Norden am Haltepunkt Güterglück durchquert, war eine durch den preußischen Staat im 19. Jahrhundert und für militärische Zwecke errichtete Eisenbahnverbindung. Diese reichte von Berlin bis nach Metz (im heutigen Frankreich). Bis 1990 fungierte der Streckenbereich Berlin – Magdeburg für den Fernverkehr. Die Strecke verlor aber an Bedeutung und wurde 2004 stillgelegt.
- 8) **Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“**  
([www.bmwi.de](http://www.bmwi.de))
- 9) **Rüdiger Malter, Geschäftsführer der NASA GmbH (in): BLABLA erweitert sein Gebiet in Sachsen-Anhalt**  
([www.BlaBla.de](http://www.BlaBla.de))
- 10) **Lieblingsstadt Eilenburg-Das Beste an Leipzig**  
([www.lieblingsstadt-eilenburg.de](http://www.lieblingsstadt-eilenburg.de))
- 11) **Eilenburg wächst-erste Ergebnisse der Wohnstadtort-Kampagne liegen vor**  
([www.lvz.de](http://www.lvz.de))
- 12) **Kurzbericht 05/2018 „Arbeiten und Leben an verschiedenen Orten-Chancen und Perspektiven für Anhalt – Bitterfeld**  
([www.anhalt-bitterfeld.de](http://www.anhalt-bitterfeld.de))
- 13) **Statistischer Quartalsbericht der Stadt Leipzig (I/2019)**  
([www.leipzig.de](http://www.leipzig.de))



Regionale Koordinatoren unterstützen die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Umsetzung arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen. Sie sorgen für eine stärkere Ausrichtung an die jeweiligen regionalen Bedarfe und Voraussetzungen. Das Land Sachsen-Anhalt und der Europäische Sozialfonds unterstützen mit diesem Programm die Beschäftigung regionaler Koordinatoren.



**SACHSEN-ANHALT**



EUROPÄISCHE UNION

**ESF**

Europäischer  
Sozialfonds

### Impressum

Landkreis Anhalt-Bitterfeld  
Amt für Wirtschaftsentwicklung, Marketing und ÖPNV  
SG Bildung, Förderung und Statistik  
06359 Köthen (Anhalt)

Marcel Haferkorn  
Sachgebietsleiter  
Telefon: 03493 341-838  
E-Mail: [info.sba@anhalt-bitterfeld.de](mailto:info.sba@anhalt-bitterfeld.de)

Autor: Antonio Jansen (Regionaler Koordinator)

Bitterfeld-Wolfen, 10.10.2019

