

# Nächster Halt Heide-Süd

## Machbarkeitsstudie: In Halles jüngstem Stadtteil soll die Straßenbahn fahren

Heide-Süd ist Halles jüngster Stadtteil. Erst seit knapp 20 Jahren entwickelt sich das inzwischen größte Neubaugebiet der Stadt zwischen Saale und Dölauer Heide, auf dem Gelände einer früheren Kaserne. Heute wohnen rund 4300 Hallenserinnen und Hallenser in dem Stadtteil. Und noch immer wird gebaut, siedeln sich weiter Firmen an. Denn zu Heide-Süd gehört auch der Weinberg Campus, auf dem Universität, wissenschaftliche Einrichtungen und Unternehmen ihren Sitz haben. Der Campus gehört heute zu den zehn wichtigsten Technologieparks Deutschlands. Um Halles dynamischsten Stadtteil weiter zu entwickeln, prüfen die Stadt Halle (Saale) und die Stadtwerke, Heide-Süd an das Straßenbahnnetz anzuschließen. Wichtigster Vorteil für Bewohner, Beschäftigte und Gäste: Sie hätten eine direkte Straßenbahn-Verbindung zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof.

„Eine geplante Straßenbahn nach Heide-Süd könnte die Wirtschaftlichkeit des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Halle verbessern“, sagt Professor Matthias Krause, Geschäftsführer der Stadtwerke Halle (Saale). Diese Idee befinde sich allerdings in einer sehr frühen Phase. Man starte zunächst eine Machbarkeitsstudie, in die bereits alle Träger öffentlicher Belange sowie Anwohnerinnen und Anwohner einbezogen werden. Im



So könnte die neue Stadtbahntrasse in Heide-Süd verlaufen. Grafik: Stadt Halle (Saale)

Sommer soll die Untersuchung vorliegen. Die Hallesche Verkehrs AG (Havag) als Stadtwerke-Tochter koordiniert das Projekt. Nach ersten Überlegungen soll die neue Strecke 1,5 Kilometer lang sein und in der Heideallee in Höhe des Straßburger Weges abzweigen, über den Von-Danckelmann-Platz und weiter bis zur Scharn-

horststraße verlaufen. Auf der Heideallee verkehren heute die Straßenbahnlinien 4 und 5 nach Kröllwitz. Eine der beiden Linien könnte nach Heide-Süd „umgeklappt“ und die Strecke als Doppelgleisanlage mit begrüntem Gleisbett sowie drei Haltestellen gebaut werden. Was die Strecke kosten würde, dazu kann Stadt-

werke-Geschäftsführer Matthias Krause noch keine Aussage treffen. Erst ab 2020 könnte der Abzweig nach Heide-Süd in das Stadtbahnprogramm zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs eingeordnet werden, was eine Förderung in Höhe von 90 Prozent der Kosten bedeuten würde.

Matthias Krause rechnet aufgrund des neuen Straßenbahn-Angebotes in Heide-Süd mit mehr Fahrgästen. Ohnehin wäre die neue Bahnstrecke betriebswirtschaftlich sinnvoll. Insgesamt würden Betriebskosten von einer halben Million Euro pro Jahr eingespart, denn die beiden Buslinien 37 und 38, die heute Heide-Süd anfahren, würden mit der Bahn-Anbindung nur noch bis zur Haltestelle Gimritzer Damm fahren. Zudem verringere sich der Betriebsaufwand für die Havag um 870 Buskilometer pro Tag; jährlich könnten etwa 100.000 Liter Diesel gespart, der Kohlenstoffdioxid-Ausstoß könnte um rund 275 Tonnen verringert werden.

Halles Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand zur Machbarkeitsstudie: „Auch wissenschaftliche Einrichtungen und Unternehmen fragen immer wieder nach einer Erschließung des Gebiets Heide-Süd durch die Straßenbahn.“ Die Verwaltung werde das Ergebnis anschließend vor Ort öffentlich vorstellen.