Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -	Datum 12.07.2005
Dezernat VI	Amt Amt 61	**Öffentlichkeitsstatus** öffentlich

I N F O R M A T I O N **I0209/05**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	26.07.2005	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	18.08.2005	öffentlich
Stadtrat	01.09.2005	öffentlich

Thema: **Information I0080/05 Führung der Buslinie 59 nach Eröffnung der Sternbrücke**

Durch die MVB GmbH wurden verschiedene Varianten der Führung der Buslinie 59 über die Sternbrücke unter Berücksichtigung barrierefreier Haltestellen, guter Erreichbarkeit durch die Straßenbahn und einer verbesserten Taktfrequenz geprüft.

Die Führung über die Sternbrücke als ein Zwangspunkt bei der Festlegung des Linienverlaufs resultiert aus den Vorgaben des Fördermittelgebers (Verbesserung des ÖPNV als Förderkriterium für den Sternbrückenneubau). Aufgrund der verkehrlichen Funktion der Buslinie 59 (Anbindung des Stadtparks an die Straßenbahn, an den Schienenpersonen- sowie an den Regionalbusverkehr) wurden der Bereich Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) / Hauptbahnhof als Anfangspunkt und der Stadtpark als Endpunkt der Linie definiert.

Ein weiteres Kriterium bestand darin, die Mehrkosten durch die Veränderung der Linienführung und des Taktes aufgrund der wirtschaftlichen Randbedingungen und der angesichts der Nachfrage vergleichsweise nachrangigen Bedeutung der Linie möglichst gering zu halten. Eine Verstärkung der Linie an Werktagen ist deshalb bei durchschnittlich 3 Fahrgästen / Bus nicht vertretbar.

Folgende Varianten mit einer verbesserten Taktfrequenz von 30 Minuten am Wochenende wurden untersucht:

Variante 1 (“Schleinufer”):

Stadtparkstraße – MDR-Funkhaus – Stadthalle – Sternbrücke – Schleinufer – Johannisberg – Ernst-Reuter-Allee – Otto-von-Guericke-Straße – Hasselbachstraße – **Hauptbahnhof** und zurück über Ernst-Reuter-Allee – Johannisberg – Schleinufer – Sternbrücke usw.

Haltestellen: Stadtparkstraße, MDR-Funkhaus, Stadthalle, Hammersteinweg, Schleinufer / Liebigstraße, Johannisberg, Allee-Center (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 1,2,4,5,6,8,9,10), CITY-CARRÉ / Hauptbahnhof (in Richtung Stadtpark, Umstieg zu den Straßenbahnlinien 1,4,5,6,8), Hauptbahnhof (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 3,8 und zum Schienenpersonenverkehr bzw. zum Regionalbusverkehr am ZOB)

Variante 2 ("Hasselbachplatz"):

Stadtparkstraße – MDR-Funkhaus – Stadthalle – Sternbrücke – Planckstraße – Seumestraße – Sternstraße – Hasselbachplatz – Hallische Straße – Halberstädter Straße – Magdeburger Ring – Maybachstraße – **ZOB** und zurück

Haltestellen: Stadtparkstraße, MDR-Funkhaus, Stadthalle, Hammersteinweg, Seumestraße / Planckstraße (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 2,8), Hasselbachplatz (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 2,3,8,9,10), Halberstädter / Leipziger Straße (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 3,9,10), Maybachstraße, ZOB (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 1,3,4,5,6 am Damaschkeplatz, zum Schienenpersonenverkehr und zu den Regionalbussen)

Variante 3 ("Ringverkehr"):

ZOB – Ernst-Reuter-Allee – Strombrücke – Kleiner Stadtmarsch – MDR-Funkhaus – **Stadthalle** – Sternbrücke – Planckstraße – Seumestraße – Carl-Miller-Straße – Halberstädter Straße – Magdeburger Ring – Maybachstraße – **ZOB sowie Ringverkehr in gegenläufiger Richtung**

Haltestellen: ZOB (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 1,3,4,5,6 am Damaschkeplatz, zum Schienenpersonenverkehr und zu den Regionalbussen), Damaschkeplatz (nur Richtung ZOB), CITY-CARRÉ / Hauptbahnhof (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 1,4,5,6,8), Allee-Center (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 1,2,4,5,6,8,9,10), Zollbrücke, Messeplatz, MDR-Funkhaus, Stadthalle, Hammersteinweg, Seumestraße / Planckstraße (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 2,8), Halberstädter / Leipziger Straße (Umstieg zu den Straßenbahnlinien 3,9,10), Maybachstraße, ZOB

Vergleich und Bewertung der Varianten:

Hinsichtlich der jährlichen Betriebskosten unterscheiden sich die Varianten 1 und 2 mit 92,6 T€ bzw. 93,9 T€ nur geringfügig und sind diesbezüglich als gleichwertig zu betrachten. Die Variante 3 "Ringverkehr" ist hingegen mit 121,0 T€ erheblich teurer als die Varianten 1 und 2, gegenüber dem heutigen Zustand würden sich die Kosten dabei um 50 % bzw. 40,6 T€ erhöhen.

Die **Variante 1** bietet den Vorteil der zusätzlichen Erschließung des Bereiches Schleinufer sowie einer Bedienung der Ernst-Reuter-Allee mit der zentralen Haltestelle Allee-Center. Ein nennenswertes Fahrgastpotenzial ist allerdings gegenwärtig im Bereich Schleinufer nicht vorhanden. Wie bei der Variante 3 wäre aufgrund der stattfindenden Gleisbauarbeiten in der Ernst-Reuter-Allee im kommenden Jahr mit einer hohen Staugefahr zu rechnen.
Äußerst problematisch ist, dass das Schleinufer als eine Hauptmagistrale der Stadt und Bestandteil des Cityringes stark durch den Individualverkehr beansprucht wird, wodurch eine Beeinträch-tigung durch Staus zu erwarten wäre. Hinzu kommt, dass auf dem Schleinufer wegen Baumaß-nahmen ab dem kommenden Jahr mit stärkeren Einschränkungen des Verkehrsablaufs zu rechnen ist.

Die **Variante 2** basiert auf der vorhandenen Linienführung und bindet zusätzlich durch die neue Haltestelle am Hasselbachplatz das südliche Stadtzentrum und den Innenstadtbereich an. Sie bietet eine gute Erreichbarkeit durch die Straßenbahn mit Umsteigemöglichkeiten am Damaschkeplatz (Linien 1,3,4,5,6), an der Leipziger / Halberstädter Straße (Linien 3,9,10), am Hasselbachplatz (Linien 2,3,8,9,10) und an der Seumestraße / Planckstraße (Linien 2,8).
Für den Veranstaltungsverkehr ist die gute Anbindung an den ZOB (Regionalbusverkehr), an den Hauptbahnhof (Schienenpersonenverkehr) und an den Damaschkeplatz (zentraler

Umsteigepunkt im Nachtverkehr) von Bedeutung. Die Endstelle ZOB ermöglicht eine gute Fahrplanabstimmung und löst die Toilettenproblematik für die Busfahrer.
Zur Vermeidung staubedingter Fahrzeitverluste in der Hallischen Straße wäre eine Mitbenutzung des Gleisbereiches durch die Buslinie 59 vorteilhaft. Die Fahrzeit im Umlauf würde sich von z.Z. 28 auf 31 Minuten (Variante 1 = 33, Variante 3 = 46 Minuten), der Fahrtweg im Umlauf von z.Z. 10,3 auf 11,2 Kilometer (Variante 1 = 10,2; Variante 3 = 16,2 Kilometer) erhöhen.

Die **Variante 3** stellt eine sehr aufwendige Lösung dar, weil durch den Ringverkehr eine doppelte Bedienung des Stadtparks erfolgen würde (zugleich alte Führung über die Strombrücke und neue Führung über die Sternbrücke). Die jetzt vollzogene Trennung von ÖPNV und IV im Bereich des Kleinen Stadtmarsches würde damit wieder zunichte gemacht werden. Als ungünstig erweist sich außerdem die schwere Durchschaubarkeit bei den Fahrgästen.
Gegen die Variante 3 sprechen derzeit auch die staugefährdete Zufahrt vom ZOB zur Ernst-Reuter-Allee und die im Jahr 2006 in mehreren Bauabschnitten auf der Ernst-Reuter-Allee stattfindenden Gleisbauarbeiten, die ein Befahren des Gleisbereiches verhindern und die Staugefahr erhöhen.

Auswahl der Vorzugsvariante:

Die Variante 3 ist unter dem Aspekt des Aufwandes und der Kosten wirtschaftlich nicht vertretbar und ist außerdem aufgrund baustellenbedingter Behinderungen und der schweren Durchschaubarkeit für die Fahrgäste auch verkehrlich nicht vorteilhaft.

Die Variante 1 besitzt gegenüber der Variante 2 geringfügige Kostenvorteile, dafür aber erhebliche Nachteile in verkehrlicher Sicht. Das Befahren des bereits jetzt stark staugefährdeten Schleinufers sowie die anstehenden Bauarbeiten auf dem Schleinufer und in der Ernst-Reuter-Allee würden zu Fahrzeitverlusten führen und Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit beeinträchtigen.

Die **Variante 2** ist kostenseitig mit der Variante 1 vergleichbar und bietet den Vorteil einer wenig staugefährdeten Linienführung bei gleichzeitig sehr guter Anbindung an die Innenstadt sowie an die Straßenbahnlinien (einschließlich dem zentralen Umsteigeknoten für den Nachtverkehr), an die Züge der DB AG und an die Regionalbusse. Sie wurde deshalb als **Vorzugsvariante** ausgewählt.

Durch die Bedienung der neu einzurichtenden Haltestelle am Hasselbachplatz in Höhe Liebigstraße mit einem behindertengerechten Bus mit ausfahrbarer Rampe und durch die behindertengerechten Straßenbahnhaltestellen am Hasselbachplatz ist bei Variante 2 auch ein barrierefreies Umsteigen gewährleistet. Mit dem mittelfristig vorgesehenen behindertengerechten Ausbau der Haltestellen Damaschkeplatz, Steubenallee und Planckstraße wird sich die Situation für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste weiter deutlich verbessern.

Es ist vorgesehen, die Variante 2 zum Fahrplanwechsel im Oktober 2005 zu realisieren.

Ausgeschiedene Varianten:

Ein einfacher Ringbusverkehr wurde wegen der ungünstigen Erschließungsfunktion und der schlechten Verständlichkeit für die Fahrgäste (Bedienung der Haltestellen nur in einer Richtung) nicht weiter betrachtet.

Ebenso wurde eine Führung über die Otto-von-Guericke-Straße aufgrund der Nichtbefahrbarkeit der Straßenbahnhaltestellen am Hasselbachplatz und dem geplanten Straßenumbau nicht weiter verfolgt.

Die Stellungnahme ist mit der MVB GmbH abgestimmt.

Kaleschky
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Bearbeiter: Bernd Heine
Tel.: 540-5355

Anlage: gescannt