

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 24.10.2007
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

INFORMATION

I0296/07

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	30.10.2007	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	22.11.2007	öffentlich
Stadtrat	17.01.2008	öffentlich

Thema: ÖPNV-Erschließung des Wissenschaftshafens

Mit Beschluss-Nr. 1550-52(IV)07 hat der Stadtrat den Oberbürgermeister wie folgt beauftragt: „Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen,

welche Möglichkeiten bestehen, die Erschließung des Wissenschaftshafens mit Öffentlichem Personennahverkehr zu verbessern. In die Prüfung sollte möglichst auch der östliche Teil der Alten Neustadt (Bereich um die Rogätzer Straße) einbezogen werden.“

Die betreffenden wissenschaftlichen und Freizeit-Einrichtungen (VDTC, Denkfabrik, Strandbar) sind von der Straßenbahnhaltestelle Askanischer Platz aus in ca. 600 Meter Luftlinienentfernung erreichbar. Die ÖPNV-Erschließung der Alten Neustadt erfolgt durch die Straßenbahnlinie 2. Der Zugang zu den Haltestellen ist weitgehend in einer Entfernung von maximal 400 m, für Teile der Rogätzer Straße nördlich des Wittenberger Platzes von maximal 600 m Luftlinie möglich.

Gemäß dem ÖPNV-Konzept der Landeshauptstadt Magdeburg wäre eine Zugangsentsfernung von 400 Metern Luftlinie anzustreben. Dies kann derzeit nicht in allen Bereichen erfüllt werden. Für entsprechende Angebotsausweitungen ist aufgrund der finanziellen Bedingungen zur Zeit kein Spielraum mehr vorhanden.

Für die Verbesserung der Erschließung des Wissenschaftshafens lassen sich theoretisch mehrere Varianten in Betracht ziehen, die jedoch alle einen zusätzlichen Personal- und Fahrzeugeinsatz erfordern würden.

Vorstellbar wäre hierfür z.B. die direkte Verlängerung einer der angrenzenden Linien 69 (Bahnhof Neustadt), 51 (Jerichower Platz) oder 73 (Gustav-Adolf-Straße). Nach Angaben der MVB GmbH ergäben sich bei durchgehender Einsatzzeit hieraus Mehrkosten zwischen 190 T€ und 320 T€ Für die nicht optimal erschlossenen Teile der Rogätzer Straße würden sich hierbei jedoch kaum Verbesserungen ergeben.

Ein „Shuttleverkehr“ zwischen Wissenschaftshafen und Universitätsplatz wäre deshalb ebenfalls nicht zielführend und würde erfahrungsgemäß wegen der ggf. mehrfachen Umsteigenotwendigkeit generell eine geringere Akzeptanz finden. Eine Verlängerung der z.T. ringförmig geführten Buslinie 73 kann neben den o.g. Gründen auch wegen der für einige Fahrgäste dann eintretenden unerwünschten Reisezeitverlängerungen nicht empfohlen werden.

Eine Buslinienführung vom Universitätsplatz über Große Steinernetischstraße – Weitlingstraße – Listemannstraße – Gustav-Adolf-Straße – Bundesstraße 1 – Sandtorstraße – Wissenschaftshafen – Wittenberger Straße – Rogätzer Straße zur Wendeschleife der Straßenbahnlinie 2, und zurück ab Sandtorstraße über die Bundesstraße 1, würde die Erschließung sowohl des Wissenschaftshafens als auch der Rogätzer Straße verbessern.

Entscheidend für die verkehrliche und wirtschaftliche Beurteilung einer zusätzlichen Erschließung ist letztlich das Nachfragepotenzial. Hierbei ist zu beachten, dass die bisher nicht optimal erschlossenen Bereiche bereits an den ÖPNV angebunden sind. Die Fahrgäste müssen allerdings eine etwas längere, aber nicht unzumutbare und z.B. für Stadtrandbereiche als akzeptabel geltende Zugangsentfernung bis zur nächsten Haltestelle zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen.

Folglich ist davon auszugehen, dass ein Teil der potenziellen Fahrgäste bereits den ÖPNV nutzt und dass nur in sehr begrenztem Umfang Neukunden gewonnen werden können. Für den vorrangig genannten Bereich Wissenschaftshafen liegen zur Zeit keine verlässlichen Arbeitsplatzzahlen vor. Eine Anfrage bei der KGE ergab, dass die Einrichtung des Fraunhofer-Instituts schätzungsweise 150 Arbeitskräfte und die Denkfabrik ab 2008 ebenfalls 150 Arbeitskräfte aufweisen könnte, perspektivisch sei insgesamt von etwa 500 Arbeitskräften auszugehen.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass sich der Standort einerseits durchaus positiv entwickelt. Andererseits reicht das derzeit vorhandene Nachfragepotenzial noch nicht aus, um einen Linienverkehr wirtschaftlich vertreten zu können. Bei zur Zeit maximal 200 Arbeitskräften und einem ÖPNV-Anteil von schätzungsweise 15 % würden 30 Arbeitskräfte den ÖPNV nutzen, von denen nur ein Teil Neukunden wären. Bei einer Verteilung auf z.B. 6 Fahrten würden durchschnittlich 5 Personen den Bus nutzen, von denen vielleicht 2 zusätzlich einen Fahrschein erworben hätten.

Aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht kann eine zusätzliche ÖPNV-Erschließung derzeit nicht empfohlen werden. Bei einer weiteren positiven Entwicklung des Standortes mit deutlichen Steigerungen des Nachfragepotenzials sind – unter der Voraussetzung einer zeitlichen Bündelung der Verkehrsnachfrage – einzelne zusätzliche Fahrten denkbar, deren Wirtschaftlichkeit jedoch noch näher geprüft werden müsste.

Entscheidend für die Umsetzbarkeit einer zusätzlichen ÖPNV-Erschließung ist aber in jedem Fall deren Finanzierbarkeit. Mit dem Beschluss-Nr. 1457-Z003(IV)07 des Stadtrates vom 26.04.2007 wurden weitere einschneidende Reduzierungen der Zuschüsse an die städtischen Gesellschaften beschlossen, von denen die MVB GmbH und das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Magdeburg betroffen sein werden. Ausweitungen der ÖPNV-Erschließung sind deshalb grundsätzlich nicht realisierbar, sofern sie nicht durch entsprechende Finanzierungen untersetzt werden.

Jörn Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr