

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0114/10	17.05.2010
zum/zur		
F0044/10 DIE LINKE		
Bezeichnung		
ÖPNV-Erschließung des Wissenschaftshafens		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		25.05.2010

*„Der Wissenschaftshafen hat sich erfolgreich entwickelt und gerade in jüngster Zeit immer mehr Gestalt angenommen und an Profil gewonnen. Gerade erst vor wenigen Tagen wurde das „Elbe-Office“ eröffnet, das Arbeitsstätte für etwa 400 Menschen ist. Weitere Einrichtungen wie beispielsweise das VDTC oder die Denkfabrik haben sich bereits vor längerer Zeit dort angesiedelt und sind Arbeitsort für zahlreiche Personen. Allein die Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr ist noch nicht wirklich optimal erfüllt, wie im Übrigen auch die seinerzeitige I0296/07 aus dem Jahre 2007 einräumt. Heute und somit 3 Jahre später steht somit erneut die drängende Frage nach einer direkten ÖPNV-Anbindung in diesem prosperierenden Bereich.“*

*1. Sind Sie mit mir einer Meinung, dass die o.g. Situationsbeschreibung zutreffend ist und entsprechender Bedarf besteht?*

Zutreffend ist, dass sich der Standort weiter positiv entwickelt. Die verkehrlichen und finanziellen Bedingungen und die daraus resultierende Einschätzung zur Zweckmäßigkeit und Machbarkeit einer zusätzlichen ÖPNV-Erschließung gelten jedoch auch weiterhin. Zu den Fakten zählen:

- Mit der Straßenbahnlinie 5 existiert grundsätzlich bereits eine gute Anbindung mit dem ÖPNV in bzw. aus Richtung Innenstadt.
- Ein Teil der Einrichtungen wie z. B. das Fraunhofer-Institut befindet sich unmittelbar im Einzugsbereich der Straßenbahnhaltestelle Askanischer Platz und ist damit als Potenzial für eine zusätzliche Buserschließung nicht relevant.
- Durch die Nähe der Straßenbahnhaltestelle Askanischer Platz und die relativ gute fußläufige Erreichbarkeit sind die anderen ebenfalls im südlichen Teil des Wissenschaftshafens angesiedelten Einrichtungen in relativ kurzer Zeit von dort aus erreichbar.
- Der Standort „Elbe-Office“ befindet sich z. B. in nur ca. 450 m Luftlinie hiervon entfernt, so dass ein Umsteigen in den Bus mit Fahrt bis zur nächsten Haltestelle im Vergleich zum fußläufigen Zu- bzw. Abgang (z. B. über das Sarajevo-Ufer entlang der Elbe) sowie unter Berücksichtigung von Umsteigezeiten nicht attraktiv wäre und eine sehr geringe Nutzung zur Folge hätte.
- Bei ca. 1.000 Beschäftigten, von denen mit dem Max-Planck-Institut und dem Elbe-Office deutlich mehr als die Hälfte bereits erschlossen sind bzw. unmittelbar an den Einzugsbereich der Haltestelle Askanischer Platz angrenzen, ist insgesamt nur mit einem sehr geringen Nachfragepotenzial zu rechnen.

Fazit:

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass trotz der Ansiedlung weiterer Unternehmen auch nach derzeitiger Sachlage kein ausreichendes Nachfragepotenzial für eine angemessene Fahrzeugauslastung und einen unter Berücksichtigung des zusätzlichen Personal- und Fahrzeugeinsatzes wirtschaftlich vertretbaren umfangreichen Linienbetrieb existiert.

Für den Fall einer Einführung eines umfangreichen Linienverkehrs zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird seitens des Aufgabenträgers abgeschätzt, dass nicht unberechtigte Kritik hinsichtlich der geringen Auslastung der Fahrzeuge und der Nichtberücksichtigung ähnlicher Anfragen aus anderen Gewerbe- und Wohngebieten entstehen könnte.

Unter den gegebenen Bedingungen ist ein aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht vertretbarer Ansatz, lediglich einzelne zusätzliche Fahrten in Betracht zu ziehen - unter der Voraussetzung, dass eine zeitliche Bündelung der Verkehrsnachfrage möglich ist.

Hierzu sind weitere Gespräche mit der MVB GmbH zu führen.

Allerdings ist eine dynamische Entwicklung des Gebietes zu verzeichnen. Ab Frühjahr 2011 werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit 250 Wohnungen im Wissenschaftshafen entstehen, weiter Büro- und Laborflächen werden hergestellt. Mithin wird sich Mitte 2011 die Bewertungssituation zugunsten einer Anbindung verbessert haben.

*2. Ist Ihnen ein potentiell Nutzerverhalten bekannt? Gibt es dazu Erkenntnisse, Hochrechnungen, Analysen etc.?*

Das potenzielle Nutzerverhalten hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher und in der konkreten Ausprägung vor Ort zum Teil unbekanntem Einflussfaktoren ab und ist deshalb nicht vorhersagbar. Maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben z. B. nicht nur das ÖPNV-Angebot am Zielort, sondern die Attraktivität der anderen Verkehrsmittel, Reisezeit und Kosten im Vergleich der gesamten Wegekette, Pkw-Verfügbarkeit, Fahrradabstellanlagen und soziale Merkmale etc.

Eine hypothetische Befragung zum potenziellen Nutzerverhalten würde nur bedingt verwertbare Ergebnisse liefern, weil aus der Beantwortung keinerlei Verpflichtungen oder Kosten resultieren und deshalb erfahrungsgemäß eine deutlich höhere Nutzung artikuliert wird, als tatsächlich eintreten würde.

Wie dargestellt werden die Parameter sich 2011 verändern.

*3. Welcher Handlungsbedarf wird gesehen, was wird im Sinne einer effektiven ÖPNV-Verkehrerschließung empfohlen? Welche Schritte werden Sie einleiten?*

Die Entwicklung des Gebietes wird weiter intensiv verfolgt. In Abhängigkeit von der Arbeitsplatzzahl erfolgt bei Bedarf eine weitere Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit und der Möglichkeiten für weitere Angebotsverbesserungen. Eine grundlegende Änderung der Situation ist dabei nicht nach jeder einzelnen neuen Ansiedlung, sondern erst im Ergebnis einer deutlichen Erhöhung der Arbeitsplatzzahlen damit des möglichen Nachfragepotenzials außerhalb der bereits erschlossenen Bereiche zu erwarten.

Bei einer weiteren positiven Entwicklung des Standortes sind – unter der Voraussetzung einer zeitlichen Bündelung der Verkehrsnachfrage – ggf. einzelne zusätzliche Fahrten in Erwägung zu ziehen, deren Wirtschaftlichkeit noch näher geprüft werden müsste. Die Bündelung der Verkehrsnachfrage ist dabei eine unumgängliche Voraussetzung, um eine angemessene Auslastung und einen wirtschaftlichen Linienbetrieb durch die MVB GmbH zu ermöglichen. Entsprechende Linienführungen werden derzeit schon geprüft.

*4. Welche Möglichkeiten werden dabei in Betracht gezogen, bei Erweiterung der Aufgaben der MVB GmbH Ausgleich zu schaffen? Stehen Sie bei Gesprächen möglicherweise zur Etablierung eines „Job-Tickets“, falls erforderlich, als Mittler zwischen MVB GmbH und entsprechenden Arbeitgebern im Wissenschaftshafen unterstützend zur Verfügung?*

Entscheidend für die Umsetzbarkeit einer zusätzlichen ÖPNV-Erschließung ist deren Finanzierbarkeit. Im Ergebnis der Reduzierung der städtischen Zuschüsse an die MVB GmbH sind Angebotsausweitungen grundsätzlich nicht realisierbar, sofern sie durch andere Maßnahmen – u. U. auch durch entsprechende Angebotsreduzierungen auf anderen Linien – nicht kompensiert werden können.

Die Etablierung von Jobtickets kann die entstehenden Mehrkosten nur zum geringen Teil ausgleichen, weil der insgesamt relativ geringen Zahl von Neukunden und den geringen Mehreinnahmen auch entsprechende Einnahmeverluste durch „Fahrausweiswanderungen“ (bisherige Zeitkarteninhaber wechseln zum günstigeren Jobticket) und Stützung des Tickets durch die MVB GmbH gegenüberstehen und somit adäquater „Gewinn“ nicht erzielbar ist. Zuständig für die Einführung von Jobtickets sind die beteiligten Unternehmen und die MVB GmbH, die nach erfolgter Bedarfsabfrage und Einigung einen Vertrag schließen, der die Zahl der Anspruchsberechtigten und die Finanzierung regelt. Daher fand auf Einladung des Baudezernates am 12.04.2010 eine Informationsveranstaltung für die im Wissenschaftshafen ansässigen Unternehmen und Institute statt, in den die MVB GmbH ausführlich das Jobticketverfahren erläuterte. Im Ergebnis dieser Veranstaltung wurden die Firmen und Institute gebeten, ihren Bedarf sowohl hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung als auch der Teilnahme am Jobticketverfahren zu prüfen und den MVB GmbH zu melden.

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr