

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0002/15	07.01.2015
zum/zur		
F0200/14 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen		
Bezeichnung		
Busverbindung Beyendorf-Sohlen / Westerhüsen		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		20.01.2015

In der Sitzung des Stadtrates am 04.12.2014 wurde die Anfrage gestellt:

Die Stadtverwaltung nimmt wie folgt Stellung:

- 1. Welche Varianten wären grundsätzlich denkbar, um einen Lückenschluss zwischen Beyendorf-Sohlen und Magdeburg-Südost zu erreichen? Ich bitte um eine Darstellung der denkbaren Linienführungen. Dabei bitte ich die vorstehend Genannten zu berücksichtigen aber auch ggf. anderweitige Alternativen zu benennen. Wie würden sich diese Varianten jeweils für die Fahrgäste auswirken? (Fahrzeiten, Umsteigebeziehungen etc.)*

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Stadtteil Westerhüsen durch die S-Bahn und durch die Straßenbahnlinie 2 der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) und der Stadtteil Beyendorf-Sohlen durch die Linie 659 der Börde-Bus Verkehrsgesellschaft mbH an das ÖPNV-Netz angebunden sind. Vom Haltepunkt Beyendorf aus besteht außerdem ein attraktives Angebot im Schienenpersonennahverkehr bis in das Stadtzentrum. Eine dringende Notwendigkeit für ein zusätzliches ÖPNV-Angebot wird insofern nicht gesehen. Das Potenzial für eine zusätzliche ÖPNV-Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen wird als äußerst gering eingeschätzt. Die ehemalige Linie 66 der MVB wurde vor geraumer Zeit wegen zu geringer Inanspruchnahme und wegen fehlender Wirtschaftlichkeit eingestellt.

- a) Eine geänderte Führung der Buslinie 659 der Börde-Bus Verkehrsgesellschaft mbH über Westerhüsen, Salbke und Lüttgen-Salbke zur Leipziger Chaussee wird seitens des Regionalbusunternehmens aus nachvollziehbaren Gründen abgelehnt. Für die zahlreichen von auswärts mitreisenden Fahrgäste würde wegen der beachtlichen Mehrlänge von rund 3 Kilometern eine erhebliche Reisezeitverlängerung um mindestens 6 bis 8 Minuten eintreten, die in keinem vertretbaren Verhältnis zu den möglichen Reisezeitgewinnen weniger Fahrgäste zwischen Sohlen und Westerhüsen stehen würde. Eine solche Linienführung würde somit für den überwiegenden Teil der Fahrgäste einen erheblichen Umweg und Attraktivitätsverlust bedeuten. Für das Regionalbusunternehmen würde der betriebliche und finanzielle Aufwand steigen, ggf. wäre der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und zusätzlichen Personals erforderlich.

- b) Eine „Brechung“ der Linie 659 Wanzleben – Magdeburg mit Endpunkt in Westerhüsen hätte zur Folge, dass der Zentrale Omnibusbahnhof Magdeburg als wichtiges Fahrtziel zahlreicher Fahrgäste der Linie 659 nicht mehr direkt erreichbar wäre, sondern nur noch mit zusätzlichem Umsteigen und spürbaren Reisezeitverlängerungen. Hierbei ist zu beachten, dass die Linie 659 derzeit auch zahlreiche Verbindungsfunktionen, z. B. zwischen dem Gewerbegebiet Osterweddingen und zentral gelegenen Magdeburger Stadtteilen, wahrnimmt. Die Verbindungen aus dem Umland würden hierdurch erheblich an Attraktivität einbüßen. Dies hätte möglicherweise auch eine stärkere Pkw-Nutzung zur Folge.
- c) Der vorstehend genannte Vorschlag für eine Buslinie der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG mit Führung über Bördepark, Beyendorf-Sohlen und Westerhüsen nach Salbke würde für die Relation Beyendorf – Leipziger Chaussee einen Parallelverkehr zur Buslinie 659 beinhalten, der unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten nicht befürwortet werden kann. Eine MVB-Linie wäre aufgrund der peripheren Lage der Erschließungsgebiete mit einem erheblichen zusätzlichen Aufwand verbunden und ist im Rahmen des derzeitigen Leistungsangebotes nicht realisierbar.
- d) Angesichts des geringen Fahrgastpotenzials zwischen Westerhüsen und Sohlen ist unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus derzeitiger Sicht grundsätzlich nur eine bedarfsgesteuerte Bedienung (Rufbus, Anrufsammeltaxi mit telefonischer Voranmeldung) in Betracht zu ziehen. Die Entfernung für eine Verbindung z. B. vom Haltepunkt Beyendorf aus über die Sohlener Straße nach Alt Westerhüsen und zurück - bzw. zum Bahnhof Südost und zurück - würde rund 10 bis 11 Kilometer betragen. Umsteigebeziehungen wären am Haltepunkt Beyendorf, am Bahnhof Südost und zur Straßenbahnlinie 2 denkbar (Haltestelle Sohlener Straße bzw. Husumer Straße, Bahnhof Südost). Der Vorteil gegenüber einem Linienverkehr bestünde darin, dass bei einer Erbringung der Leistungen durch Taxiunternehmen für die MVB keine zusätzlichen Vorhaltekosten für Fahrzeuge und Personal entstünden mit der Folge, dass bei ausbleibender Voranmeldung die entsprechenden Fahrten nicht durchgeführt würden und für nicht abgerufene Fahrten keine zusätzliche Kosten entstünden.

2. *Welche Kosten/Einsparungen entstünden für die einzelnen Alternativen?*

Kostenberechnungen zu den einzelnen vorgenannten Vorschlägen liegen nicht vor und sind grundsätzlich nur auf der Grundlage konkreter Planungen durch das betreffende Verkehrsunternehmen durchführbar. Aufgrund der peripheren Lage der o. g. Gebiete und der damit verbundenen größeren Linienwege sowie des geringen Fahrgastpotenzials und der resultierenden geringen Einnahmen wäre in jedem Fall mit einem nicht unerheblichen zusätzlichen Finanzierungsbedarf zu rechnen, der nicht aus vorhandenen Finanzierungsquellen gedeckt werden kann.

In Abhängigkeit vom Angebot (Linienführung, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum) würde der jährliche Finanzierungsbedarf für einen Linienverkehr nach grober Einschätzung wahrscheinlich im fünf- bis sechsstelligen Bereich liegen.

Ein Rufbussystem oder andere bedarfsgesteuerte Bedienformen verursachen ebenfalls Kosten, die durch Fahrgeldeinnahmen oder durch zusätzliche Betriebskostenzuschüsse gedeckt sein müssen. Entsprechend dem geltenden Taxitarif würden für eine 11 Kilometer lange Fahrt Kosten von rund 25 Euro anfallen. Für eine bedarfsgesteuerte Bedienung wäre deshalb ebenfalls mit erheblichen jährlichen Kosten zu rechnen, die in Abhängigkeit von Angebot und Abrufungsgrad wahrscheinlich im fünfstelligen Bereich lägen.

3. *Wie schätzen Marego und Nasa die Varianten ein?*

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ist für Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie für landesbedeutsame Buslinien verantwortlich. Bei der Linie 659 handelt es sich nicht um eine landesbedeutsame Linie, so dass die Planungen zu dieser Linie außerhalb der Zuständigkeit der NASA liegen.

Gleichwohl könnte eine veränderte Busanbindung möglicherweise einen Einfluss die SPNV-Anbindung des Ortsteils haben, sofern diese mit zeitlich und räumlich „parallelen“ Angeboten verbunden wäre, die eine Schwächung der Nachfrage am Haltepunkt Beyendorf zur Folge hätte. Dies könnte den angestrebten Erhalt des Haltepunktes gefährden.

Im Verkehrsverbund *marego* werden Angebotsveränderungen, die von einem der beteiligten Verkehrsunternehmen vorgesehen sind und Auswirkungen auf das Angebot anderer beteiligter Verkehrsunternehmen haben, in der Arbeitsgruppe „Angebotskoordinierung“ besprochen und bewertet. Da die Börde-Bus Verkehrsgesellschaft mbH keine entsprechende Änderung im Bereich Beyendorf-Sohlen vorgesehen hat, liegt eine Position von *marego* hierzu nicht vor.

4. *Vor dem Hintergrund bestehender vertraglicher Beziehungen bitte ich um eine Information dahingehend, in welchem Zeitrahmen sich für den Stadtrat, wenn er sich für eine Variante entscheiden wollte, Handlungsbedarf ergeben würde.*

Die Planung für die Regionalbuslinie 659 erfolgt durch die Börde-Bus Verkehrsgesellschaft mbH. Eine Führung dieser Linie über Westerhüsen wird durch das Verkehrsunternehmen abgelehnt und ist somit nicht realisierbar.

Die Einrichtung einer neuen innerstädtischen Linie erfordert neben umfangreichen planerischen Vorarbeiten grundsätzlich die Beantragung einer neuen Linienverkehrsgenehmigung durch das Verkehrsunternehmen. Hierfür ist erfahrungsgemäß ein Zeitraum von mehr als einem Jahr erforderlich. Für die Planung und Realisierung einer ÖPNV-Verbindung zwischen Sohlen und Westerhüsen stehen derzeit keine finanziellen Mittel zur Verfügung

Die Möglichkeiten für die weitere Verbesserung und Qualifizierung des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt Magdeburg werden weiterhin geprüft. Zusätzliche Erschließungen in dem o. g. Bereich sind aus derzeitiger Sicht jedoch leider nicht wirtschaftlich darstellbar.

Der Aufgabenträger und die MVB GmbH sind sich einig, dass die Linie unwirtschaftlich ist.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr