Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0140/15	10.06.2015
zum/zur		
F0077/15 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen		
Bezeichnung		
Fahrzeitentwicklung MVB		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	23.06.2015	

In der Sitzung des Stadtrates am 07.05.2015 wurden folgende Fragen gestellt:

- 1. Welche Ursachen haben die Fahrzeitverlängerungen? Bitte listen Sie am Beispiel der Linien 1 und 2 alle Abschnitte auf, auf welchen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den letzten 12 Jahren geändert wurde (bitte mit Länge des Abschnitts, zulässige Geschwindigkeit vor und nach der Änderung, Anlass der Änderung und Abschätzung der Auswirkung auf die Fahrzeit)**

Im Rahmen einer umfassenden Fahrzeituntersuchung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) wurden die unter den gegebenen Verkehrsbedingungen (Infrastruktur, Verkehrsablauf) tatsächlich benötigten Fahrzeiten analysiert und in der Fahrplanänderung zum 08.09.2014 berücksichtigt. Hierdurch ergaben sich für die Linien 1 und 2 Fahrzeitverlängerungen von 3 bis 4 Minuten. Durch die Fahrzeitanpassung sollen Pünktlichkeit, Stabilität des Betriebsablaufs und aktuelle Fahrgastinformation verbessert sowie Beschwerden von Fahrpersonal, Stresssituationen und nicht anweisungskonformer Dienstausbung entgegengewirkt werden.

Angaben zu den einzelnen Abschnitten der Linien 1 und 2 liegen nicht vor. Seitens der MVB wird eingeschätzt, dass hierfür umfangreiche und zeitaufwändige Recherchen erforderlich wären, die nur mit unverhältnismäßigem Aufwand realisierbar wären. Somit kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

- 2. Welche LSA wurden im Verlauf der Linien 1 und 2 neu installiert bzw. demontiert? Welche mittlere Wartezeit besteht/bestand bei jeder dieser LSA für die Straßenbahn?**

Im Zeitraum von 2002 bis 2014 wurden im Verlauf der Linie 1 die Lichtsignalanlagen (LSA) Lübecker Straße / Heinrich-Mundlos-Ring und Halberstädter Straße / Lemsdorfer Weg / Rottersdorfer Straße neu errichtet bzw. punktuell erweitert. Im Verlauf der Linie 2 wurden im gleichen Zeitraum die LSA Schönebecker Straße / Aldi-Markt und Schönebecker Straße / Sandbreite / Am Buckauer Wasserwerk neu errichtet bzw. punktuell erweitert sowie die LSA Rogätzer Straße / Hafenstraße und Harnackstraße / Planckstraße abgebaut (Umbau zu Kreisverkehrsplätzen).

Die mittleren Wartezeiten an Lichtsignalanlagen wurden und werden nicht erfasst.

3. Welche konkreten Maßnahmen der ÖPNV-Vorrangschaltung wurden in den letzten 12 Jahren im Verlauf der Linien 1 und 2 umgesetzt und welchen Einfluss auf die Fahrzeit hat jede dieser Maßnahmen? (z. B. Reduzierung der mittleren Wartezeit um einen bestimmten Betrag)

Im Jahr 2002 war die Umrüstung der LSA auf eine ÖPNV-Bevorrechtigung für alle Straßenbahnlinien im Stadtgebiet abgeschlossen. Den tatsächlichen Fahrzeitgewinn durch die ÖPNV-Bevorrechtigung kann nur die MVB benennen. Eine Erfassung und Auswertung der Daten durch die MVB liegt nicht vor und wäre nach Einschätzung des Unternehmens mit einem erheblichen zusätzlichen Aufwand verbunden und daher aktuell nicht leistbar.

4. Welche Veränderungen (Fahrwegänderungen und Haltestellen, wie z. B. Listemannstraße) gab es seit 2002 auf Linien 1 und 2 und wie wirkten sich diese auf die Fahrzeit aus?

Mit dem Bau des Straßentunnels unter dem Universitätsplatz wurde die Linienführung der Linie 2 verändert. Die Linie 2 wird nicht mehr links- bzw. rechtsabbiegend am Knotenpunkt Walter-Rathenau-Straße/Gustav-Adolfstraße über die Walter-Rathenau-Straße geführt, sondern über die Listemannstraße in Richtung Westerhüsen bzw. Neue Neustadt. Zu diesem Zweck wurde in der Listemannstraße (Nähe Jakobstraße) eine neue barrierefreie Haltestelle mit der dazugehörigen LSA eingerichtet.

An der Endstelle der Linie 2 wurde eine neue Wendeschleife errichtet, so dass die Führung über die Lostauer Straße entfiel.

Die einzelnen Auswirkungen auf die Fahrzeit wurden nicht analysiert bzw. nicht statistisch erfasst.

5. Welchen Einfluss haben andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere der MIV, auf die Fahrzeit der Linien 1 und 2 und wie entwickelte sich dieser?

Grundsätzlich wird ein Einfluss des MIV durch die ÖPNV-Bevorrechtigung ausgeschlossen bzw. minimiert. Aufgrund baulicher Gegebenheiten (keine separaten bzw. spursignalisierten Linksabbieger) können an einzelnen LSA Verzögerungen durch den MIV entstehen, welche durch eine ÖPNV-Bevorrechtigung nicht vollständig kompensiert werden können. Bei sehr kurzen ÖPNV-Taktzeiten (< 5 Minuten) sind zusätzliche Beeinträchtigungen durch querende Fußgänger möglich, um diesen eine akzeptable Fußgängerwartezeit zu gewährleisten.

Allgemein ist festzustellen, dass sich durch die Baumaßnahmen im Stadtgebiet die Leistungsfähigkeit im Straßennetz punktuell reduziert hat. Dies führt vor allem bei Baustellen oder Störungen auf den umliegenden Autobahnen durch den zusätzlichen umleitungsbedingten MIV zu punktuellen Überlastungen von LSA und damit einer Reduzierung der effektiven ÖPNV-Bevorrechtigung.

6. Welche Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. Vorfahrtregelung für Straßenbahnen) gab es seit 2002? Wie wirkten sich diese auf die Fahrzeit der Linien 1 und 2 aus?

Nach Kenntnis der Stadtverwaltung gab es keine Änderung der Rechtsvorschriften (wie z. B. Vorfahrtregelung für Straßenbahnen), weder durch den Gesetzgeber (StVO) noch durch einzelne spezielle Anordnungen der unteren Straßenverkehrsbehörde.

7. Wie entwickelte sich die Pünktlichkeit der Linien 1 und 2 seit 2002?

Eine statistische Erfassung über den Zeitraum der vergangenen 13 Jahre liegt nicht vor. Seitens der MVB wurde allgemein eingeschätzt, dass die Pünktlichkeit rückläufig war und dass eine Anpassung der Fahrzeiten zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit beitragen soll.

8. Wie entwickelte sich der Aufwand für den Betrieb der Linien 1 und 2 in Bezug auf die gefahrenen Fahrplankilometer seit 2002? (in € /km und in Einsatzstunden / km)

Daten und Untersuchungen für den Zeitraum der vergangenen 13 Jahre liegen nicht vor. Somit kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

9. Wie wird der Erfolg der bisher im Bereich der Linie 1 und 2 installierten Vorrangschaltungen an LSA eingeschätzt?

Aus Sicht der Stadtverwaltung wird die ÖPNV-Bevorrechtigung als gut eingeschätzt.

10. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Fahrzeit der Linien 1 und 2 wieder zu reduzieren? Mit welchen konkreten Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Fahrzeit wird gerechnet?

Aktuelle Bestrebungen seitens der MVB zur Änderung der Fahrzeiten sind der Stadtverwaltung nicht bekannt.

Die MVB wurde in die Bearbeitung und Beantwortung der Fragen einbezogen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr