

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0197/16 Fraktion DIE LINKE/future! Stadtrat Müller	Amt 61	S0287/16	14.11.2016
Bezeichnung	Aktuelle Information zu MVB-Zielliniennetzplanung, neuen Straßenbahn- Fahrzeugen und Straßenbahnbetrieb		
Verteiler	Tag		
Der Oberbürgermeister	22.11.2016		

Zu den in der Sitzung des Stadtrates am 24.10.2016 gestellten Fragen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung.

Wann beabsichtigen Sie den Stadtrat und wann die Bevölkerung über die Ergebnisse der ingenieurtechnischen Überprüfung alternativer Linienführungen und -netze im Kontext der 2. Nord-Süd-Verbindung, wie in der Stellungnahme S0202/15 ausgeführt, zu informieren und darzustellen, welche Schlussfolgerungen für die MVB-Zielnetzplanung (einschl. Busliniennetz) und MVB-Fuhrpark ab 2020 gezogen werden (sollen)?

Die Entwicklung eines Straßenbahnzielliniennetzes im Zusammenhang mit der Zweiten Nord-Süd-Verbindung im Auftrag der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH und Co. KG (MVB) erforderte umfangreiche, komplexe und zeitaufwändige verkehrliche Untersuchungen unter Einbeziehung eines externen Gutachters. Die Vorzugsvariante der MVB zum zukünftigen Straßenbahnzielliniennetz liegt seit 14.10.2016 vor. Diese wird geprüft. Eine entsprechende Stadtratsvorlage wird derzeit erarbeitet und eingebracht, die voraussichtlich im I. Quartal 2017 im Stadtrat behandelt wird.

Wie und wann werden Sie über den jeweils aktuellen Stand der Vorbereitung einschl. mgl. Änderungen samt evt. Auswirkungen für den Nahverkehrsplan regelmäßig informieren?

Nach Entscheidung bezüglich der Linien- und Taktgestaltungen für das Streckennetz der Straßenbahn nach Fertigstellung aller Bauabschnitte der Zweiten Nord-Süd-Verbindung werden die zur Umsetzung erforderlichen Aktivitäten durch die MVB veranlasst. Bei einer eventuellen Anpassung der Planung wird der Stadtrat über den aktuellen Stand informiert.

Ein Buszielliniennetz liegt noch nicht vor und wird nach Information der MVB erst nach finaler Straßenbahnzielliniennetzvariante erarbeitet, da die Busverkehre in Magdeburg zum Großteil eine Zubringerfunktion zur Straßenbahn haben. Nach Vorliegen des Buslinienziellnetzes wird der Stadtrat hierüber ebenfalls informiert.

Welchen Status hat der Aufgabenträger und wie setzt er sich zusammen? Welche Rolle obliegt hierbei dem Stadtrat als Hauptorgan?

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31. Juli 2012, §4 Abs. 1, als kreisfreie Stadt Aufgabenträger im Straßenpersonennahverkehr.

Die Aufgaben und Funktionen des Stadtrates und seiner Organe ergeben sich aus der Gemeindeordnung für das Land Sachsen-Anhalt, der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg und der Geschäftsordnung des Stadtrates. Der Stadtrat und seine Organe treffen Grundsatzentscheidungen zur Steuerung, Kontrolle sowie Ausgestaltung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg. (Siehe Anlage 1)

Ist der MVB bekannt an welchen Stellen des MVB-Straßenbahngleisnetzes bei Straßenbahndurchfahrten erhöhte Geräuschkulissen auftreten? Was sind die Ursachen dafür und wie können und werden sie abgestellt werden?

Wissen Sie, dass wiederholt und manchmal sogar über Jahre hinweg mancherorts insbes. Anwohner/innen der Magdeburger Straßenbahngleistrassen deutlich erhöhte Geräuschpegel bei Straßenbahndurchfahrten beklagen, wie bspw. Bewohner/innen des Bischof-Weskamm-Hauses am Marienstift oder auch Gartenfreunde benachbarter Sparten in diesem Bereich, die hier zumeist bei Fahrzeugtraktionen mit Tatra-Beiwagen auftreten sollen?

Ist Ihnen bekannt, dass es auch in anderen Stadtteilen Bürgerhinweise dafür gibt, dass mglw. abgefahrene Radreifen oder verzogene Gleise zu Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensqualität der ansonsten beliebten und umweltfreundlichen Straßenbahntechnologie führen sollen können?

Wie beabsichtigt die LH MD gemeinsam mit der MVB der rechtzeitigen und notwendigen Neuanschaffung von modernen, der EU-Richtlinie zur Barrierefreiheit im ÖPNV entsprechenden Straßenbahnen gerecht zu werden?

Die Fragen werden wegen des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bei der MVB eingegangenen Kundenbeschwerden werden jeweils gesondert untersucht. Besteht Handlungsbedarf und ist eine Umsetzung möglich, werden entsprechende Maßnahmen ergriffen.

Fahrzeuge unterschiedlicher Baujahre und somit Straßenbahngenerationen haben aufgrund ihrer technischen Baugruppenkonstruktion auch ein unterschiedliches Fahrverhalten. Neben den Geräuschpegeln aus dem Rad-Schiene-System spielen hier auch Lagerungen der Räder bzw. Achsen, Profile, Fahrzeuggewichte und äußere Faktoren eine Rolle.

Weitere Lärmpegel können durch die funktionalen Systeme (Motor, Lüfter, Vibrationen am Wagenkasten und dessen Verkleidungen) erzeugt werden. Es besteht ein unterschiedlicher Instandhaltungszustand des Gleisnetzes, auch aufgrund des jahrelangen Instandhaltungsstaus. Hier spielt aber auch der Zustand des Straßenkörpers und anliegender Bauwerke, welche nicht alle in der Baulast der MVB liegen, eine wichtige Rolle. Über den Straßenkörper eintretendes Oberflächenwasser kann sich bis in den Unterbau von Gleisen auswirken.

Nach Information der MVB werden keine Fahrzeuge mit abgefahrenen Radreifen betrieben oder auf verzogenen Gleisen eingesetzt. Diese Anlagenteile werden laufend überwacht und kalibriert. Trotz alledem erzeugen Riffelungen auf dem Schienenkopf oder veränderte, physikalisch begründete, Radreifenprofile zusätzliche Lärmemissionen. Diese sind kurz vor der nächsten Instandhaltungsstufe höher, als unmittelbar nach der folgenden Überarbeitung. Das Auftreten des Kurvenquietschens, ein Effekt aus der entstehenden Eigenresonanz von Stahlrädern und Wellen bei Reibung (Schallschwingung), ist ein weiteres Phänomen, welches Belastungen erzeugt und nach Einzelfall zu behandeln ist (Schmierung). Es ist ständig eine Abwägung aus sicherheitstechnischer Sicht (Bremsverhalten, Bremswegeverlängerung) und Geräuschminderung zu treffen. Aus diesem Grunde verzichtet die MVB auf eine Schienenkopfschmierung und setzt eine Flankenbehandlung ein.

Die MVB ist im Rahmen der technischen und auch finanziellen Möglichkeiten ständig bestrebt, Verbesserungen herbeizuführen, aber Unterbau-, Oberbau- und Gleis Ausführungsformen sind kurzfristig nicht änderbar. Ebenso verhält es sich mit den grundlegenden technischen Parametern der Fahrzeuge. Sie können nur planungstechnisch für mögliche Folgegenerationen nach dem Stand der Technik berücksichtigt werden.

Bei einer möglichen Neubeschaffung von Fahrzeugen werden die jeweils aktuell geltenden Normen auch hinsichtlich der Barrierefreiheit beachtet.

Wie wird sich darüber hinaus zum möglichen Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebssystemen einschl. möglicher Fördermittelkulissen und im Vergleich zu anderen deutschen Städten verhalten?

Derzeit läuft im Auftrag der NASA GmbH eine landesweite Studie, die die technische und wirtschaftliche Machbarkeit von Elektrobussen im Land Sachsen-Anhalt überprüft und an der die MVB intensiv mitarbeitet. Da die in Aussicht gestellten Fördermittel an den Aufgabenträger und nicht an die Verkehrsunternehmen gereicht werden sollen, strebt die MVB eine intensive Zusammenarbeit mit der Stadt an. Grundlegende Voraussetzung ist eine wirtschaftliche Realisierbarkeit des Einsatzes.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:
Zuständigkeiten Aufgabenträgerschaft Anlage 1