Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
II/01	S0046/17	28.02.2017

zum/zur

F0004/17 – Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Stadtrat Canehl

Bezeichnung

Fahrzeugpark der MVB

Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	21.03.2017

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Für die Trassierung der Neubauabschnitte der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn wird perspektivisch von einer Wagenkastenbreite von 2,65 m ausgegangen, wohingegen die derzeit eingesetzten Fahrzeuge über eine Wagenkastenbreite von 2,30 m verfügen (Vgl. z. B. Antrag auf Planfeststellung BA 4 der MVB GmbH, erstellt von Spiekermann consultant engineers, Erläuterungsbericht, Seite 11).

Da die Wagenkastenbreite wesentlichen Einfluss auf Kapazität, Fahrkomfort und Platzbedarf von Straßenbahnen hat, stelle ich folgende Fragen:

1. Gibt es konkrete Planungen für die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m? Wenn ja, in welchem Zeitraum soll die Beschaffung beginnen? Wenn nein, aus welchem Grund werden die Neubaustrecken für entsprechend breite Fahrzeuge trassiert?

2. Wie viele Fahrgäste können jeweils sitzend und stehend mit 2,65 m breiten Fahrzeugen im Vergleich zu 2,30 m breiten Fahrzeugen befördert werden? Bitte geben Sie die Personenzahl jeweils für die derzeit eingesetzten Fahrzeuglängen von ca. 30 m und ca. 45 m an!

3. Wie verhalten sich Beschaffungskosten (in €/Fahrzeug), Betriebskosten (in €/km) und Instandhaltungskosten (in €/Jahr) von 2,65 m breiten Fahrzeugen im Verhältnis zu 2,30 m breiten Fahrzeugen? Bitte geben Sie die Kostensätze in den o. g. Einheiten jeweils für Fahrzeuglängen von 30 m und 45 m an. Gibt es weitere Kosten, welche stark von der Wagenkastenbreite abhängen? Wenn ja, führen Sie diese bitte entsprechend auf!

4. Mit welchen Auswirkungen auf das Fahrplanangebot ist beim Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen zu rechnen? Bitte geben Sie alle Streckenabschnitte an, auf welchen es zu Taktdehnungen, die Reduzierung der Linienanzahl oder den Verzicht auf Verstärkerfahrten kommen könnte! Mit welchen Kosteneffekten ist dabei zu rechnen?

5. Welche Streckenabschnitte und Knotenpunkte (deren Bedeutung sollte man nicht unterschätzen, siehe aktuelle Bauarbeiten am Südring) sind aktuell oder planerisch (Neubaustrecken) für die größere Fahrzeugbreite ausgelegt.

6. Wann könnte die erste verkehrlich sinnvolle Durchmesserlinie in Nord-Süd- oder Ost-West-Richtung unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten der MVB sowie eines realistischen Umbautempos mit den breiteren Fahrzeugen fahren und wann wäre das komplette Netz ertüchtigt. Und wie sieht es mit den Betriebshöfen und Werkstätten aus?

7. Welche Argumente sprechen aus Sicht der MVB und des Aufgabenträgers noch für den Einsatz von breiteren Fahrzeugen? Warum werden zur Kapazitätserhöhung nicht in größerem Umfang längere Fahrzeuge als bisher eingesetzt bzw. beschafft?

Stellungnahme:

Zu Frage 1:

Für die kommende Fahrzeuggeneration wird die MVB keine 2,65 m breiten Fahrzeuge beschaffen. Hintergrund ist, dass das Streckennetz der MVB keinen vollständigen Gleismittenabstand von 3,10 m besitzt.

Gemäß Rahmenvertrag zum Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in Magdeburg durch das Bundesverkehrsministerium und das Land Sachsen-Anhalt aus dem Jahr 1999 ist festgeschrieben, dass Ingenieurbauwerke im Rahmen der 2. Nord-Süd-Verbindung mit einem Gleisachsabstand von 3,10 m gebaut werden müssen. Grundlage ist die BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung), welche eine maximale Fahrzeugbreite von 2,65 m vorsieht. Um die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV in Magdeburg sicherzustellen, wird entlang der Neubaustrecken der 2. Nord-Süd-Verbindung ein Gleismittenabstand von 3,10 m berücksichtigt.

Zu Frage 2:

Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m können im Vergleich zu 2,30 m breiten Fahrzeugen ca. ein Drittel mehr Fahrgäste befördern.

Zu Frage 3:

Die Beschaffungskosten von Straßenbahnen sind ausschließlich ein Ergebnis eines Ausschreibungsverfahrens. Insofern ist eine Darstellung der Kosten im Einzelnen nicht möglich. Die MVB geht davon aus, dass längere Bahnen mit einer vergleichbaren Kapazität aufgrund zusätzlicher Drehgestelle, Gelenke, Türen etc. teurer in der Anschaffung als auch in der Instandhaltung sind als breitere Bahnen. Für die kommende Fahrzeuggeneration wird die MVB keine 2,65 m breiten Fahrzeuge ausschreiben.

Zu Frage 4:

Ein konkretes Anforderungsprofil bzw. Lastenheft für breitere Fahrzeuge liegt nicht vor. Es ist derzeit nicht bekannt, in welchem Umfang Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m (statt bisher 2,30 m) neben möglichen Verbesserungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine Erhöhung der (Sitzplatz-) Kapazität bieten würden. Möglicherweise sollen diese vorwiegend den Beförderungskomfort (Bewegungsfreiheit) erhöhen und punktuelle Kapazitätsengpässe zu Hauptverkehrszeiten abbauen. Ein direkter Zusammenhang zum Fahrplanangebot, das die Attraktivität des ÖPNV maßgeblich mitbestimmt, ist nicht gegeben.

Zu Frage 5:

Für eine Wagenkastenbreite von 2,65 m ausgelegt bzw. planerisch vorgesehen sind folgende Strecken sowie Bauabschnitte (BA) der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (2. NSV):

- August-Bebel-Damm: Erneuerung Gleisanlagen Schule Rothensee bis Betriebshof Nord (Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet),
- Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (im Bau),
- Ersatzneubau Strombrückenzug (im Planfeststellungsverfahren),
- Große Diesdorfer Straße: Adelheidring bis Hannoversche Straße (in Bearbeitung),
- Leipziger Straße Nord: Wiener Straße bis Halberstädter Straße (in Bearbeitung),

- 2. BA der 2. NSV: Südring bis Leipziger Straße (Wiener Straße, im Bau),
- 3. BA der 2. NSV Quittenweg bis Reform,
- 4. BA Adelheidring/Damaschkeplatz bis Hermann-Bruse-Platz (planfestgestellt),
- 5. BA Hermann-Bruse-Platz bis Ebendorfer Chaussee (im Planfeststellungsverfahren),
- 6. BA Ebendorfer Chaussee bis Kannenstieg (im Planfeststellungsverfahren),
- 7. BA Leipziger Straße bis Schönebecker Straße (Raiffeisenstraße, Warschauer Straße, planfestgestellt).

Der Bauabschnitt BA 2a als einziger Ausbauabschnitt der 2. Nord-Süd-Verbindung (kein Neubau) wurde mit einem Gleismittenabstand von 3,00 m realisiert.

Zu Frage 6:

Eine vollständige Infrastruktur mit einem Gleismittenabstand von 3,10 m ist kurz- und mittelfristig nicht realisierbar. Sie ist abhängig von den Umsetzungszeiträumen zukünftiger Ersatz-/Neubaumaßnahmen der Bestandsstrecken. Die Betriebshöfe sind derzeit nicht für 2,65 m breite Bahnen ausgelegt. Die Planung für den Betriebshof Nord berücksichtigt eine mögliche spätere Anpassung.

Zu Frage 7:

Für den Einsatz breiterer Fahrzeuge könnten in Abwägung mit den damit direkt oder indirekt verbundenen Auswirkungen und Mehrkosten sprechen:

- Erweiterung der Flächen für die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen, Fahrrädern,
- Erhöhung der Anzahl von Sitz- und Stehplätzen,
- Erhöhung des Beförderungskomforts, ggf. breitere Gänge, mehr Platz im Bereich der Fahrausweisautomaten usw..

Längere Fahrzeuge könnten diese Aspekte nur teilweise erfüllen.

Die MVB behalten sich vor, den Betrieb perspektivisch auf breitere Fahrzeuge umzustellen. Die Infrastruktur wurde bei den noch nicht fertiggestellten Bauabschnitten der 2. Nord-Süd-Verbindung so ausgelegt, dass perspektivisch bis zu 2,65 m breite Fahrzeuge eingesetzt werden können. Dies ist mit einer geringfügig höheren Flächeninanspruchnahme verbunden, die z. T. zu Lasten verfügbarer Flächen für andere Verkehrsarten und Nutzungen gehen kann.

Zimmermann