

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 29.03.2023 Öffentlichkeitsstatus öffentlich
Dezernat VI	Amt Amt 61	

INFORMATION

I0090/23

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	11.04.2023	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	04.05.2023	öffentlich
Stadtrat	25.05.2023	öffentlich

Thema: Straßenbahnlinie 1, IKEA wiederaufnehmen

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 19.01.2023 den Änderungsantrag A0189/22/1 beschlossen:

„Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen: Mit dem Einbau des Gleisviereck soll abwechselnd bzw. zeitweise sowohl IKEA („1 I“) als auch Kannenstieg („1 K“) angefahren werden.“

Die Verwaltung informiert nachfolgend über das Prüfergebnis. Die Informationsvorlage wurde in Abstimmung mit der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) erstellt.

Technische Rahmenbedingungen

Die Wiederherstellung des Gleisanschlusses in Richtung der Endhaltestelle IKEA ist planmäßig mit der Realisierung des Bauabschnittes 5 der 2. Nord-Süd-Verbindung für die Straßenbahn vorgesehen.

Nach gegenwärtigem Zeitplan ist der Einbau bzw. die Komplettierung des Gleisvierecks Ebendorfer Chaussee / Johannes-R.-Becher-Straße / Milchweg mit den bereits im Jahr 2020 bestellten Weichen- und Gleisteilen im Rahmen des Bauabschnittes 5 bis zum Sommer 2024 terminiert. Allerdings ist zu beachten, dass der Gleisabschnitt Ebendorfer Chaussee - IKEA derzeit fahrstromtechnisch vom restlichen Netz getrennt ist.

Mit Inbetriebnahme der Bauabschnitte 4 und 5 der 2. Nord-Süd-Verbindung soll dann auch eine komplett neue Fahrleitungsanlage vom Damaschkeplatz ausgehend bauablaufgerecht errichtet werden und in Betrieb gehen.

Eine zeitlich vorgezogene Herstellung der Fahrleitungsanlage hätte größere Auswirkungen auf die Kosten und den Zeitablauf. Die Veröffentlichung der vorbereiteten Ausschreibung des Knotenbereiches durch die MVB ist gemäß aktuellem Projektstand für die 16. Kalender-woche 2023 vorgesehen, Baubeginn ist noch im Sommer 2023.

Eine Umplanung des Knotenbereiches hätte zur Folge, dass auch die Ausführungs- und Ausschreibungsunterlagen zur Integration der Fahrleitung und der Leistungen im Bauablauf unter Berücksichtigung der Schnittstellen zum Nachbarvorhaben überarbeitet werden müssten. Die MVB geht von einem zeitlichen Verzug von mindestens zwei Monaten (ab Entscheidung) und von Mehrkosten im fünfstelligen Bereich aus.

In den genehmigten Wirtschaftsplan der MVB müssten zusätzliche Mittel zur Erneuerung der Fahrleitungsanlage aufgenommen werden.

Sofern entschieden werden sollte, einen Linienbusverkehr im Tagesverkehr durch die Johannes-R.-Becher-Straße fahren zu lassen, wären für die Gewährleistung eines stabilen Fahrplans zugleich folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Einrichtung eines durchgängigen Parkverbots in der Johannes-R.-Becher-Straße für die Dauer der Linienführung,
2. Umprogrammierung aller LSA an der Johannes-R.-Becher-Straße zwecks Herstellung einer Busbevorrechtigung.

Ein zeitliches Vorziehen der gleisgebundenen Andienung bis IKEA würde zusätzliche Maßnahmen erfordern, die bauablauf- und budgettechnische Eingriffe am Gesamtvorhaben der 2. Nord-Süd-Verbindung zur Folge hätten. Im Falle einer solchen Entscheidung würde die MVB-Projektleitung:

3. die Erstellung einer gesonderten Planungsunterlage für die zeitlich vorfristige Überspannung des West- und Südkopfes des Knotens Ebendorfer Chaussee/ Johannes-R.-Becher-Straße/ Milchweg mittels Fahrleitungsanlage veranlassen,
4. zur Sicherung eines Fördermittelanpruchs eine gesonderte Ausschreibung und Vergabe für die Beschaffung und die Montage dieser Anlagenteile veranlassen,
5. den dann in Realisierung befindlichen Bauablauf neu bewerten und entsprechend der zusätzlichen Arbeiten umstellen.

Die Fertigstellung und Freigabe des Knotens Ebendorfer Chaussee / Johannes-R.-Becher-Str. / Milchweg wäre dann auch abhängig vom Zeitpunkt der Entscheidung. Die beabsichtigte Fertigstellung der Gleisanlagen im Sommer 2024 wäre in diesem Fall nicht gewährleistet.

Die Einrichtung einer wechselnden Bus-/Bahnbedienung und damit die Reduzierung der Anzahl der zum Kannenstieg verkehrenden Straßenbahnen hätte zur Folge, dass während der Phase der Gewährleistung für die in Betrieb befindlichen Streckenteile nicht die volle Anlagenkapazität genutzt würde.

Verkehrliche Rahmenbedingungen und Auswirkungen

Ein gravierender verkehrlicher Nachteil einer wechselnden Bus- / Bahnbedienung wäre der zu erwartende Akzeptanzverlust bei den Fahrgästen, die im Kreuzungsbereich Ebendorfer Chaussee / Johannes-R.-Becher-Straße / Milchweg für den Umstieg zwischen den Linien bei jeder Witterung die Bahnsteige wechseln müssten.

Die Haltestellen IKEA (Straßenbahn) und IKEA West (Bus) liegen etwa 600 Meter auseinander. Wechselnde Abfahrtszeiten und unterschiedliche Haltestellen-Standorte für Bus und Straßenbahn wären für den Fahrgast kaum nachvollziehbar und würden unter Umständen zu geringerer Akzeptanz und damit zu Fahrgastrückgängen führen.

Unter der Voraussetzung der technischen Realisierung der Befahrbarkeit der Strecke zu IKEA wäre eine wechselweise Anbindung der Endstellen Kannenstieg und IKEA denkbar:

- 1) Montag-Freitag an Schultagen 06:00 Uhr – 18:00 Uhr
 - abwechselnd zu den Endstellen Kannenstieg und IKEA verkehren Straßenbahnen im 20-Minuten-Takt und die Buslinie 69 im 40-Minuten-Takt
 - an beiden Endstellen entstünde somit eine Taktlücke
 - eine Verdichtung der Buslinie 69 (abwechselnd zum Kannenstieg / zu IKEA jeweils alle 20 Minuten) wäre mit einem hohen Aufwand verbunden (3 zusätzliche Personale und Fahrzeuge, zusätzliche Kosten von ca. 350 TEUR p.a. zzgl. Abschreibungen)

2) Nebenverkehrszeiten (20-Minuten-Grundtakt der Straßenbahn)

Montag bis Freitag: 04:00 Uhr – 06:00 Uhr/18:00 Uhr – 23:00 Uhr

Sonnabend: 07:00 Uhr – 11:00 Uhr/18:00 Uhr – 23:00 Uhr

Sonntag: 09:00 Uhr – 23:00 Uhr

- abwechselnd zu den Endstellen Kannenstieg und IKEA verkehren Straßenbahnen im 40-Minuten-Takt (und die Buslinie 69 im 40-Minuten-Takt)
- eine Taktverdichtung der Straßenbahn wäre nur durch zusätzlichen Einsatz von Straßenbahnen möglich (alle 10 Minuten bis zum Hauptbahnhof)

3) Nebenverkehrszeiten (30-Minuten-Grundtakt der Straßenbahn)

Sonnabend: 04:00 Uhr – 07:00 Uhr

Sonntag: 06:00 Uhr – 09:00 Uhr

- abwechselnd zu den Endstellen Kannenstieg und IKEA verkehren Straßenbahnen im 60-Minuten-Takt (und die Buslinie 69 im 60-Minuten-Takt)
- eine Taktverdichtung der Straßenbahn wäre nur durch zusätzlichen Einsatz von Straßenbahnen möglich (alle 15 Minuten bis zum Hauptbahnhof)

Für Taktverdichtungen gemäß Punkt 2) und 3) würden zusätzlich 8 Personale benötigt. Die Mehrkosten lägen für Punkt 2) und 3) insgesamt bei ca. 403.909 Euro / Jahr.

Fazit:

Aus o. g. Gründen kann eine abwechselnde Führung der Straßenbahnen zu IKEA und zum Kannenstieg während des fortbestehenden Bauzustandes nicht empfohlen werden. Im Falle von Taktverdichtungen würden erhebliche finanzielle Mehraufwendungen entstehen und im Falle eines Verzichtes auf Taktverdichtungen montags bis freitags eine Taktlücke durch den von der Straßenbahn abweichenden 20-Minuten-Takt der Buslinie 69.

Sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch unter dem Aspekt des wirtschaftlichen Umgangs mit öffentlichen Mitteln ist die aktuell praktizierte Variante, die Linie 1 fährt zum Kannenstieg und die Linie 69 zu IKEA, die sinnvollste Lösung.

Da es auf diesen Streckenabschnitten keine gemeinsamen Haltestellen gibt, müssten sich Fahrgäste andernfalls immer vorab entscheiden, ob sie mit der Linie 1 oder mit der Linie 69 fahren wollen. Eine Fahrplankenntnis wäre unabdingbar, um rechtzeitig zur richtigen Haltestelle zu gelangen und spontane Fahrtsentscheidungen würden erschwert.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Buslinie 69 ab April 2023 bedingt durch die notwendige Sperrung des Milchwegs im Zuge des Baus im 5. Bauabschnitt der 2. Nord-Süd-Verbindung für die Straßenbahn über die Straße Lerchenwuhne geführt wird und somit direkt zu IKEA fährt. Für die Fahrt zum Kannenstieg einstünden dann zusätzliche Fahrtzeiten.

