

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0273/23 Fraktion GRÜNE/future! SR Canehl	Amt 61	S0488/23	25.10.2023
Bezeichnung			
Stand des Straßenbahnzielnetzes			
Verteiler		Tag	
Die Oberbürgermeisterin		07.11.2023	

Zu der in der Sitzung des Stadtrates am 18.09.2023 gestellten Anfrage nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- 1. Wird die Realisierung des seinerzeit favorisierten „Optimierten Achsennetzes“ nach wie vor verfolgt? Wenn ja, wann ist dessen vollständige Umsetzung vorgesehen? Wurden neben den dargestellten drei Varianten noch weitere Varianten betrachtet? Wenn ja, welche? Warum sind die jeweiligen Linienverbindungen im Konjunktiv („wären“) geschrieben?*

Ja, die Landeshauptstadt Magdeburg und die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) verfolgen weiterhin dieses Ziel. Dies entspricht auch dem Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt Magdeburg (Beschluss-Nr. 1970-056(VI)18) und wurde gegenüber der MVB beauftragt mit dem Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA), welcher den Leistungsumfang im ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg konkret definiert (Beschluss-Nr. 191-005(VII)19). Über die Direktvergabe wurde mittels einer EU-weiten Bekanntmachung informiert.

Darüber hinaus hatte der Aufsichtsrat der MVB in seiner Sitzung am 26. August 2016 die Umsetzung des Optimierten Achsennetzes beschlossen. Auf Basis der Beschlusslagen veranlasste die MVB die zur Umsetzung erforderlichen Aktivitäten.

Die Umsetzung ist schrittweise mit Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung und Zuführung der bestellten Neufahrzeuge der Straßenbahn vorgesehen. Die komplette Umsetzung wird voraussichtlich 2027 abgeschlossen sein.

Die Entwicklung des Zielnetzes erfolgte im Zuge der Standardisierten Bewertung durch ein von der MVB beauftragtes Ingenieurbüro unter Verwendung eines Verkehrsmodells. Hierbei wurden neben dem Verästelungsnetz zwei Achsennetze unter Berücksichtigung zahlreicher Aspekte entwickelt wie z. B. Infrastrukturmerkmale, weitere demographische Entwicklung, Erschließungswirkung, Nachfrage, Verständlichkeit des Angebotes, Umsteigebeziehungen, ausreichend bemessene Wendezeiten gemäß den wissenschaftlichen Empfehlungen und den betrieblichen Belangen der MVB, Auswirkungen auf den MIV, Wirtschaftlichkeit usw. Die untersuchten Varianten und die Vorzugsvariante sind der I0024/17 (Kenntnisnahme durch den Stadtrat am 18.05.2017) zu entnehmen.

Das entwickelte Zielnetz ist Bestandteil der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Rahmen der Standardisierten Bewertung der 2. Nord-Süd-Verbindung zur Beurteilung der Förderfähigkeit des Vorhabens.

- 2. Gelten die dargestellten Kennwerte (Fahrzeuge, Fahrplankilometer/Tag, Einsatzstunden/Tag) mit heutigem Kenntnisstand unverändert?*

Ja.

3. *Welche Takte sind für die Linien 1K, 1L, 3, 5, 8K und 8L (steht für Kannenstieg und Lerchenwuhne/IKEA), welche mit 20-Minuten-Takt dargestellt sind, außerhalb der Zeiten „Mo-Fr tagsüber“ vorgesehen? Bitte linien- und stundenscharfe Darstellung für montags bis freitags, samstags und sonntags.*

Basierend auf den Anforderungen aus NVP und öDA sind folgende Takte vorgesehen:

Montag bis Freitag verkehren die Linien von 4 bis 5 Uhr im 30-Minuten-Takt, von 5 bis 6 Uhr im 20-Minuten-Takt, von 6 bis 18 Uhr im 10-Minuten-Takt (Linien 3 und 5 abweichend im 20-Minuten-Takt) sowie von 18 bis 23 Uhr im 20-Minuten-Takt. Die Linien 1 und 8 verkehren jeweils in einem kleinen Teilabschnitt alternierend zum Kannenstieg und zu IKEA.

Samstags verkehren die Linien von 4 bis 7 Uhr im 30-Minuten-Takt, von 7 bis 11 Uhr im 20-Minuten-Takt, von 11 bis 18 Uhr im 15-Minuten-Takt (Linie 3 abweichend im 30-Minuten-Takt) sowie von 18 bis 23 Uhr im 20-Minuten-Takt.

Sonntags verkehren die Linien von 6 bis 9 Uhr im 30-Minuten-Takt und von 9 bis 23 Uhr im 20-Minuten-Takt.

4. *Wurden die für die Erarbeitung des Fahr- und Fahrzeugumlaufplans angewendeten Vorgaben (vor allem gleichmäßige Verteilung der Fahrten unterschiedlicher Linien auf gemeinsam benutzten Streckenabschnitten und Gewährleistung sinnvoller Umsteigeverbindungen) erreicht? Die entsprechenden Vorgaben und Fahrplanunterlagen sind als Anlage beizufügen.*

Die Vorgaben (siehe I0024/17) waren Grundlage für Berechnungen des Auftragnehmers VCDB mit dem Verkehrsmodell (Stand von 2015/2016) und fanden somit Berücksichtigung.

5. *Wie werden spürbare Verschlechterungen des favorisierten Zielnetzes im Vergleich zum Liniennetz 2015 (vor Beginn der Sperrung der Ernst-Reuter-Allee) gerechtfertigt:*
- *Ausdünnung der Linie 3, welche eine alternativlose Direktverbindung zwischen Stadtfeld Ost (Olvenstedter Straße) und dem südlichen Stadtzentrum ist, vom 10- auf 20-Minuten-Takt.*

Gemäß dem NVP sind die Straßenbahnstrecken in der Hauptverkehrszeit mit einem Standard von 10 Minuten Zugfolge zu bedienen (F9.4.5.), mit expliziter Ausnahme des Europarings und des Nordbrückenzuges (im 20-Minuten-Takt). Dies wird durch das Zielnetz 2020+ gewährleistet. Die Linie 3 verkehrt mit Linienüberlagerungen als zusätzliches Angebot auf den Streckenästen.

- *Entfall der Direktverbindung von Olvenstedt über den Europaring zum Südring (bisher Linie 5).*

Entsprechend dem NVP (F 9.3.13, F.9.3.14.) sind Linien überwiegend als Durchmesserlinien zu planen und zu führen. Der Entfall dieser Direktverbindung wird im Zielnetz durch Alternativen mit maximal einem Umstieg kompensiert. Alternativ kann die Linie 3 mit etwas längerer Fahrzeit über das Stadtzentrum als Direktverbindung zum Südring genutzt werden.

- *Fahrtzeitverlängerung Linie 9 zwischen Reform und Alter Markt um 3 bis 5 min durch Umweg über Hauptbahnhof.*

Der Hauptbahnhof weist eine sehr hohe Frequentierung auf und ist der bedeutendste Verknüpfungspunkt zwischen dem Eisenbahnverkehr und dem städtischem ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg. Durch Führung der Linie 9 über den Hauptbahnhof besteht eine von Bürgern geforderte Direktverbindung von Reform dorthin. Dem wurde im Zielnetz Rechnung getragen. Lediglich der Streckenast zum Barleber See und die Haltestelle Jordanstraße weisen keine Direktverbindung zum Hauptbahnhof auf.

6. *Angesichts der Führung sehr vieler Linien über den Hauptbahnhof:
Wie viele Fahrgäste der werktätlich prognostizierten 171.000 Fahrgäste steigen voraussichtlich am Hauptbahnhof zwischen Straßenbahn und Eisenbahn um?
Wie viele Fahrgäste beginnen und beenden ihre Fahrt hingegen an den Haltestellen ‚Alter Markt‘ und ‚Allee-Center‘? Welches Verhalten wird für Fahrgäste der Linie 8, für welche im dargestellten Liniennetz weder zum Allee-Center noch zum Alten Markt eine umsteigefreie Verbindung vorgesehen ist, welche zum Alten Markt und Allee-Center bzw. zurückfahren möchten, angenommen?*

Der Hauptbahnhof Magdeburg ist und bleibt auch zukünftig ein bedeutender Bahnknoten im Regional- und Fernverkehr in Sachsen-Anhalt, der allein im Schienenpersonennahverkehr an Werktagen durch rund 19.000 Fahrgäste frequentiert wird. Viele Fahrgäste nutzen dabei erfahrungsgemäß auch den städtischen ÖPNV. Neben der Funktion als Verknüpfungspunkt insbesondere von und zur Straßenbahn gibt es im Umfeld zahlreiche weitere relevante Ziele und Einrichtungen wie z. B. das City-Carré mit zahlreichen Geschäften, gastronomischen Einrichtungen, Behördenstandorten, Kino usw. und dem ZOB. Die Linie 9 bedient auch die Haltestelle Alter Markt, so dass zugleich auch der zentrale Innenstadtbereich weiterhin angebunden ist.

Die Linie 8 wird in der Innenstadt u. a. die Haltestelle City-Carré bedienen, von der aus Einrichtungen wie z. B. AlleeCenter, Ulrichshaus, SWM, Karstadt usw. gut erreichbar sind. In die Zielnetz Betrachtung wurde die Haltestelle „Goldschmiedebrücke“ einbezogen. Diese liegt rund 200 Meter von den Haltestellen „Alter Markt“ bzw. „Allee-Center“ entfernt. Die Haltestelle Goldschmiedebrücke ist bislang nur in Fahrtrichtung Norden vorhanden. Für die in Fahrtrichtung Süden ebenfalls benötigte Haltestelle, die als eine kurzfristige Maßnahme mit hoher Priorität auch Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)2030^{plus} ist (Beschluss-SR 1399-046(VII)22), liegt eine Planung in Varianten vor, welche bislang noch nicht durch den Stadtrat bestätigt wurde (vgl. Beschluss-Nr. 5481-059(VII)23 zur Drucksache DS332/22).

7. *Ist die Ernst-Reuter-Allee mitsamt der LSA an den Knotenpunkten Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg und Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße ausreichend leistungsfähig, um die geplanten 33 Fahrten pro Stunde und Richtung in guter Betriebsqualität durchzuführen? Gibt es an den genannten LSA wirksame Vorrangschaltungen für die Straßenbahn oder sind diese geplant?*

Eine solche Belegung in der Ernst-Reuter-Allee war von der Größenordnung her in etwa schon zu verzeichnen. An den o.g. Knotenpunkten erfolgt eine Bevorrechtigung der Straßenbahn. Die aktuell noch eingesetzte Technik der Infrarot-Baken stößt an die Grenzen des technisch Machbaren.

Deshalb wird seitens der MVB in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Lichtsignalanlagen der Landeshauptstadt Magdeburg und der Firma Yunex (ehemals Siemens) als Betreiberin der Anlagen die Entwicklung und Umsetzung eines funkbasierten digitalen Anmeldesystems vorangetrieben. Die Umsetzung eines „Testknotens“ ist im Jahr 2024 vorgesehen. Im Rahmen einer Studie zur Beschleunigung sind weitere Untersuchungen vorgesehen.

Die Stellungnahme wurde in Abstimmung mit der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) erarbeitet.

Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung