



engagierte Bürger für

BEYENDORF - SOHLEN

INITIATIVE

zukunftsfähiges Dorf in der Stadt Magdeburg

„Für Erhalt und Ausbau von Bahn und Bus für Beyendorf-Sohlen mit fester Verankerung in einem umfassenden Verkehrskonzept für Beyendorf-Sohlen als zukunftsfähiges Dorf im Süden der Landeshauptstadt Magdeburg“

Inge Bauske
Beyendorfer Dorfstraße 42

Jürgen Tiedge
Einbahnstraße 8

Magdeburg, d. 11.6..2018

Informationen – Bemerkungen – Fragen : DS0185/18 Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg –Stand 11.6.2018

Mit Brief vom 28.3.2018 an Herrn Dr. Scheidemann (er ist mit gleicher E-Mail als Kopie an den Ortsbürgermeister gegangen) haben wir in Sachen Nahverkehrsplan – auch ungefragt – Stellung bezogen. Unsere Informationen haben wir selbstverständlich weitergegeben und viele Fragen im Rahmen unserer Möglichkeiten mit Bürgern diskutiert. Vielfältige Gelegenheiten hat es dafür gegeben. Die Gespräche mit den Bürgern haben uns hinsichtlich unserer Standpunkte und des weiteren Vorgehens bestärkt.

Inzwischen liegen uns folgende Materialien vor:

Die Information I0102/18: Anbindung Beyendorf-Sohlen an den ÖPNV der Landeshauptstadt Magdeburg vom 9.4.18.

Die Drucksache DS 0185/18: Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg vom 24.4.2018. (Zu finden unter: www.ratsinfo.magdeurg.de) in den öffentlichen Unterlagen zur Sitzung des Stadtrates am 14.6.2018.

Wir wollen uns gemeinsam bemühen im Sinne unserer Zielstellung „Bahn und Bus für Beyendorf-Sohlen mit fester Verankerung in einem umfassenden Verkehrskonzept für Beyendorf-Sohlen“.

Verunsicherungen zum Verhältnis ÖPNV – SPNV sind erzeugt worden:

„Beide öffentlichen Verkehrsträger bedienen unterschiedliche Zielgruppen“ – das ist nicht so! Senioren, Berufstätige, Auszubildende, Studenten, Schüler aus der Ortschaft, aber auch Gäste der Ortschaft, Naherholungssuchende stellen Interessenten der Angebote von ÖPNV/SPNV. Analyse und Meinungsbildung sollten ergebnisoffen begonnen werden. Dazu gehört auch die Wertung von bereits erprobten Kopplungen beispielsweise von Bördepark und weiteren Haltestellen der bestehenden Linie 659. Kompromisse sind gefragt – auch beim Tragen der Verkehrsbelastungen!

Im Beschlusskomplex zur Verkehrsführung/Verkehrssicherheit Gebiet Kirschberg in Sohlen erscheint nun doch ein alter Vorschlag aus dem Ortschaftsrat: Neubaugebiet und umgebender alter Dorfkern müssen planerisch im Komplex gesehen werden.

Allerdings: Aus dem „Kreiselbeschluss“ ist nun entstanden: Die Verkehrslast Durchgangsverkehr und Bus soll allein der alte Dorfkern mit der Sohlener

Hauptstraße tragen! Dort muss dann auch der Fußgängerschutz und der Schutz im Bereich der Bushaltestelle geregelt werden!

Außerdem: Die Fragen der Sicherheit unserer Kindern, der Verkehrsbelastung, ... stehen nicht nur in Sohlen!

Dringend ist zu fragen: Wo bleibt der Abschluss der Verkehrsunersuchungen Süd/Südost?

Unsere Ortschaft war bisher darin hauptsächlich ein weißer Fleck!

Die Befürchtungen nehmen deutlich zu, dass mit diesen Verkehrsuntersuchungen eine erhebliche Zunahme des Durchgangsverkehrs für unsere Ortschaft vorprogrammiert wird. Die Verknüpfung mit den Fragen zum Busverkehr ergeben sich schon allein aus den Forderungen nach Sicherheit beispielsweise unserer Schulkinder.

Aus unserem Brief vom 28.3.2018:

Nahverkehrsplan ab 2018 - Beteiligungsverfahren

*Der vorgelegte Entwurf mit Datum 21.2.2018 **Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018** betrifft auch die Umsetzung von Zielstellungen unserer Bürgerinitiative. Wir übernehmen deshalb gern eine erste Stellungnahme aus Sicht unseres Bereichs im Süden der Landeshauptstadt.*

1)Ein Erfolg unserer Initiative wird gegenwärtig in den laufenden Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnhofpunktes Beyendorf sichtbar. Wir haben dazu beigetragen, dass damit dem SPNV im Verhältnis zum gesamten ÖPNV der Stadt ein zukunftsfähiges Gewicht zukommt.

Die Landeshauptstadt hat zugesagt, die Attraktivität des Bahnhofpunktes Beyendorf zu erhöhen. Die Achse E2-3 (Anmerkung: Aus E2-3 ist in der DS0185/18 die Achse E2-4 geworden) kann ein solcher Beitrag für den Anschluss des Ortschaftsteils Sohlen sein. Das hängt hier – wie auch an anderen Stellen - wesentlich von folgenden

Grundvoraussetzungen ab:

a) der marego-Tarifverbund bleibt,

b) an den Schnittstellen (hier von Bahn und Bus) gelingt eine sinnvolle Abstimmung der Fahrpläne.

Die weiteren Vorhaben zur Attraktivitätssteigerung sollten in den Nahverkehrsplan eingehen. **Wir schlagen vor, diese Aspekte stärker zu betonen.**

2)Die Achse E2-3 (Anmerkung: Aus E2-3 ist in der DS0185/18 die Achse E2-4 geworden) kann die Ortschaft Beyendorf-Sohlen an Bahn- und S-Bahn-Haltepunkt MD-Südost anschließen, wobei die Voraussetzungen unter 1) zu nennen sind.

Wir schlagen vor, die Mehrfachschnittstelle Bahn-Bus-Straßenbahn nahe Bahnhalt MD-Südost besonders zu betonen.

3)Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern in den Verkehrsmitteln und die Abstellmöglichkeiten an den Bahnhofpunkten Beyendorf und MD-Südost sollten in den Nahverkehrsplan eingehen.

Wir schlagen vor, diese Aspekte stärker zu berücksichtigen.

4)Die Schaffung einer gemeinsamen Endstelle Westerhüsen-West für E2-3 (Anmerkung: Aus E2-3 ist in der DS0185/18 die Achse E2-4 geworden) und E1-4 verknüpft zwei tangentielle Ost-West-Verbindungen am südlichen Stadtrand miteinander. Die Realisierung im Fahrplan wird ein entscheidender Punkt sein.

Die Stadtrandgebiete sind aus regionaler Sicht besondere Gebiete, in denen sich regionale Zusammenarbeit zeigen soll und muss. Dazu könnte die gemeinsame Nutzung der Endstelle mit den im Entwurf genannten Unternehmen des Börde- und Salzlandkreises vorgesehen werden.

Wir schlagen vor, im Nahverkehrsplan die Potenziale der regionalen Zusammenarbeit stärker zu betonen.

5) Auf S.71 des Entwurfs:

„F.9.3.16 Der Stadtteil Beyendorf-Sohlen ist im Zielnetz 2020+ mindestens entsprechend des derzeitigen Angebotsstandards durch das in der Landeshauptstadt Magdeburg tätige Verkehrsunternehmen zu erschließen.“

Erläuterung: Die Ortskerne Beyendorf und Sohlen werden zurzeit durch eine Regionalbuslinie des Verkehrsunternehmens BördeBus erschlossen. Die Bedienung durch BördeBus wird voraussichtlich 2020 eingestellt. Daher ist eine der vorhandenen Nachfrage entsprechende Bedienung durch den Stadtverkehr sicherzustellen.“

Auf einige Konsequenzen wollen wir hinweisen:

Shopping ist scheinbar der Gewinner – Abstriche beim Schülertransport – Wegfall der Anbindung der Uni-Kliniken – Wegfall der Schnittstelle Hertzstraße.

Die Angebote der Linie 659 sind eine gute Ausgangsbasis, wenn die allzu starke Konzentration auf den Schülertransport (kaum an Ferientagen, kaum in den Abendstunden, kaum an Samstagen, Sonn-/Feiertagen) relativiert würde. Fixierung auf „MVB und weg von Regionalanbietern“ sollte überdacht werden.

Wir schlagen vor, die Möglichkeiten aus der regionalen Zusammenarbeit voll auszuschöpfen beispielweise durch gemeinsam abgestimmte Angebote von MVB und regionalen Anbietern.

Wir erwarten eine konsequente Offenlegung aller Konsequenzen für den Schülertransport!

Wir erwarten eine konsequente Offenlegung aller Konsequenzen hinsichtlich des Ausgleichs von Defiziten in der Infrastruktur durch die Änderungen im Busverkehr!

6) Die Linienführungen E2-3 (Anmerkung: Aus E2-3 ist in der DS0185/18 die Achse E2-4 geworden) und E1-4 bieten Voraussetzungen für tragfähige Lösungen. Eine Gesamteinschätzung kann erst abgegeben werden, wenn die Eckdaten für die Fahrplangestaltung (besonders als Anschlussbedingungen an den Schnittstellen), die Einzelheiten zum Schülertransport, eine Eignungsbestätigung für die vorgesehenen Straßenzüge aus Sicht von Tragfähigkeit und Anwohnerbelastung (beispielsweise obere Beyendorfer Dorfstraße), die Standorte wesentlicher Haltestellen bei Anfahrt aus beiden Richtungen, mögliche Angebotserweiterungen für den Berufsverkehr zu wesentlichen Gewerbegebieten vorliegen und insgesamt Klarheit zur Umsetzung der Feststellungen in ISEK2025 besteht.

Wir schlagen vor, die betreffenden Eckdaten zeitnah zu fixieren.

Hier endet unser Brief vom 28.3.2018.

Die weitere Entwicklung haben wir mit unseren Möglichkeiten aktiv verfolgt. Leider müssen wir feststellen, dass wir in Sachen **Transparenz zu einigen Grundfragen, Regelungen, Konzessionen, Verantwortlichkeiten ... deutliche Fortschritte anmahnen müssen.** Zur Linie 659 ist es für den Bürger eher nebulös geworden. **Dazu sehen wir die folgenden Beispiele: Ist für diese Linie eine Konzession vergeben worden (von welcher Stelle für welchen Zeitraum, wer entscheidet über die Zukunft der Linie, welche Vorentscheidungen sind hierzu von welchen Institutionen getroffen worden)?** Auch wenn zu Detailfragen im Geschäftsbereich eine angemessene Vertraulichkeit erforderlich sein kann, so ist an den hohen Stellenwert der zu fordernden Offenlegung zu erinnern!

Daran haben wir auch in unserem Brief vom 28.3.18 (der auch zur Information an den Ortsbürgermeister gegangen ist) erinnert.

Die Trennung von „Information I0102/18“ und „Drucksache DS 0185/18“ ist aus unserer Sicht nicht hilfreich – eher verwirrend.

Die Bezeichnung „Insellösung“ kann nicht als zutreffend bezeichnet werden.

Abschließend wollen wir nochmals verdeutlichen:

Die konkreten Fahrplangestaltungen können und sollen nicht in der Nahverkehrskonzeption geregelt werden. Dort, wo an Schnittstellen eine Abstimmung der Fahrpläne wesentliche Bedeutung hat, sollen diese Abstimmungserfordernisse aber in der Konzeption auch hervorgehoben werden. Sie bestimmen wesentlich die Qualität der Schnittstellen.

Bei Verbesserungen der Schnittstellen sind räumliche und zeitliche Aspekte, aber auch Aspekte der Sicherheit insgesamt abzuwägen.

Dies trifft den gesamten Bereich unserer Ortschaft – mit besonderen Aspekten an einigen Schwerpunkten. Die Ortslage Beyendorf ist ein solcher Schwerpunkt, der die verschiedenen Aufgabenstellungen deutlich werden lässt. Für den Schülertransport vor der Eingemeindung in Richtung Langenweddingen und Wanzleben verlief die Linienführung nicht durch den Ortsteil Beyendorf, sondern zusammen mit dem Durchgangsverkehr über die Kreisstraße. Mit der Eingemeindung und der später vollzogenen Neuordnung der Zuordnung zur Schullandschaft Magdeburgs (geregelt zwischen der Verwaltung und der Elternschaft), dem Straßenausbau zwischen den Ortsteilen Beyendorf und Anker ist auch der Satz aus unserem Brief *„Die Landeshauptstadt hat zugesagt, die Attraktivität des Bahnhalt punktes Beyendorf zu erhöhen. Die Achse E2-3 kann ein solcher Beitrag für den Anschluss des Ortschaftsteils Sohlen sein“* (Achtung: Änderung in der Bedeutung von E2-3 und E2-4)

im Sinne einer Aufwertung Beyendorfs als Schnittstelle Bahn-Bus zu werten. Wir betonen erneut diese Anregung und verbinden damit den Vorschlag, gemeinsam mit Bördebus daran zu arbeiten und zeitnah eine Koordinierung der Fahrpläne zu ausgewählten Zügen, die in Beyendorf halten, vorzunehmen. In diesem Zusammenhang fragen unsere Bürger auch, ob mit Bördebus Fragen der zeitnahen Übernahme von Busleistungen zwischen Sohlen, Westerhüsen/Salbke und Gewerbegebieten besprochen wurden. Kann so eventuell eine Realisierung schon vor Komplettierung des Stadtnetzes erreicht werden?

Damit verbunden ist die Vorstellung, die Schnittstelle Bahn-Bus in Beyendorf schrittweise anzupacken – zunächst im Sinne der zeitlichen Koordinierungen und anschließend als räumliche Lösung mit Realisierung der Sicherheitsvorkehrungen im Straßenverkehr. **Wir müssen darauf hinweisen, dass die Aussagen in den Abwägungen zur Straße „Zum Bahnhof“ für uns nicht nachvollziehbar sind.**

Die Arbeiten am Haltepunkt Beyendorf haben erfreulicherweise einen solchen Stand erreicht, dass eine gemeinsame öffentliche Veranstaltung vor Ort zur Information mit Blick in die Zukunft sehr sinnvoll wäre. Dazu stehen wir gern zur Verfügung und sehen Vorschlägen erwartungsvoll entgegen.

Noch eine Bitte um Überprüfung und Änderung: S. 65 oben, letzte Tabellenzeile:
„Der Einsatz der Achse E2-4 erfolgt in Abhängigkeit der Prüfungsergebnisse bezüglich Nachfrage, Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.“

Mit freundlichen Grüßen

Inge Bauske

Jürgen Tiedge