

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|---|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 28.04.2009 | Nahverkehrsbeirat (Elternbeiratsvorsitzende) | 1 | Marketingmaßnahmen für potenzielle (neue, ÖPNV-unerfahrene) Fahrgäste (z. B Schnupperangebote) | F.9.8.4.4: Es sind nutzergruppenspezifische und individuelle Marketingmaßnahmen durchzuführen, um neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Neue Fahrgäste werden durch Weiterempfehlen, gute Beratung aber auch Testmöglichkeiten gewonnen. Dazu gehören z.B. Schnuppertickets, 2-für-1-Aktionstage, aber auch die Vermarktung von Kombitickets und verstärkt Hinweise auf Linien und Ziele für Ausflüge in und um Magdeburg. |
| 28.04.2008 | Stadtverband Taxi und Mietwagen e. V. | 1 | Taxirufbestellung durch den Straßenbahn-/Busfahrer | F.9.4.4.2: Bei Angebot von alternativen Bedienformen sowie Taxirufservice durch den Fahrer sind die örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe bei Bedarf einzubinden, soweit dies wirtschaftlich darstellbar ist. |
| 13.05.2009 | Umweltamt | 1 | Übersicht zum Busbestand mit Angabe zu Umweltstandards (Euronormen) | Kapitel 6.6. wurde um entsprechende Aussagen ergänzt |
| 13.05.2008 | SPA | 3 | Aussagen zu Verkehrssicherheit an Haltestellen (z. B. markiertes "H" auf der Fahrbahn, Hinweisschild vor der Haltestelle, ggf. LSA-geregelte Haltestelle) | F.9.6.2.4: Zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste in den Haltestellenbereichen ist der Individualverkehr durch Fahrbahnmarkierungen oder ausreichend große Hinweisschilder auf die Haltestellen hinzuweisen. Wenn möglich sollten Haltestellen lichtsignalgeregelt sein, um Konfliktsituationen zwischen Fahrgästen des ÖPNV und dem Individualverkehr zu vermeiden. |
| 13.05.2009 | Behindertenbeauftragter | 1 | dynamische Fahrgastinformationen standardmäßig auch mit akustischen Informationen per Bedarfsanforderung | F.9.6.1.18: Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen sollten nach Möglichkeit zusätzlich mit akustischen Informationsmöglichkeiten durch Bedarfsanforderung ausgestattet werden. Diese sind so zu gestalten, dass eine Ankündigung durch ein Signal erfolgt und die Informationen inhaltlich einfach und allgemein verständlich sowie mit mindestens einer Wiederholung erfolgt. Die Priorisierung ist analog zur Ausstattung mit dynamischen Fahrgastinformationen vorzunehmen. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|--------------------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 13.05.2009 | Behinderten-beauftragter | 2 | zweimaliger Halt des hinteren Fahrzeuges an Doppelhaltestellen | F.9.6.1.19: Bei der Einrichtung von Doppelhaltestellen sind eindeutige Regelungen bezüglich des mehrmaligen Haltens der Fahrzeuge zu treffen. Diese Regelungen sind an entsprechenden Stellen zu veröffentlichen und dem Fahrgast zu vermitteln, um Missverständnisse zu vermeiden. |
| 15.05.2009 | MVB GmbH | 1 | Die Verknüpfung der OL 54 und OL 64 würde Parallelverkehr zur neuen Straßenbahnlinie nach Reform darstellen, daher die Brechung. (kein gemeinsamer Endpunkt) | Umformulierung: F.9.3.6.5: Der Stadtbus dient als Zubringer zu den Straßenbahnlinien. Daher sind im neuen Buslinienkonzept die Buslinien generell untereinander und mit der Straßenbahn so zu verknüpfen, dass jeweils kurze Übergangszeiten und Umsteigewege ermöglicht werden. Hier sind nach Fertigstellung des 3. Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung speziell die geplanten Endhaltestellen der Linien 54 und 64 sowie die Führung der Linie 57 dahingehend zu überprüfen. Grundsätzlich sind Stadtbuslinien so zu führen, dass sie keine konkurrierenden Angebote zur Straßenbahn darstellen. |
| | | 2 | Bisher konnte für eine alternative Bedienung des Gewerbegebietes Pfahlberg kein tragfähiges Bedienungskonzept auch unter Einbeziehung der Händler und einer zweiten Busgesellschaft gefunden werden | als Untersuchungsbedarf beschrieben |
| | | 3 | Eine Erweiterung der Bedienzeiten ist mit erheblichem Mehraufwand verbunden und kann daher von der MVB nicht getragen werden. | Szenariobetrachtung mit monetärer Bewertung |
| | | 4 | Die Taktzeit „15 Min“ in der SVZ kann nur für das Kerngebiet garantiert werden. Eine Ausweitung in Außengebiete führt zu Kostenerhöhungen ohne erkennbare Nachfrage! | |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|-------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 5 | Haltestelle Agnetenstr. ist behindertengerecht Haltestelle Uniklinikum ab 2009 Haltestelle Brenneckestr. ab 2009/2010 Haltestelle Fermersleber Weg ab 2009/2010 Haltestelle Friedhof Klein Ottersleben nicht Olvenstedt | Korrektur |
| 08.06.2009 | MVB GmbH | 1 | Im Fall der Einrichtung einer Haltemöglichkeit für den Regionalbusverkehr an der Haltestelle Kastanienstraße muss ein Begegnen der Busse im Haltestellenbereich ausgeschlossen werden. | Ergänzung der Erläuterung: Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Befahren mit Bussen nur in stadtauswärtiger Richtung möglich. Langfristig ist bei etwaigen Umbauten der Haltestelle ein Begegnen von zwei Bussen anzustreben. |
| | | 2 | F.9.4.4.2: Bei Angebot von alternativen Bedienformen sowie Taxirufservice durch den Fahrer sind die örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe bei Bedarf einzubinden, <u>soweit dies wirtschaftlich darstellbar ist.</u> | ergänzt |
| | | 3 | F.9.6.2.1: Der Straßenraum, speziell die Fahrbahndecken, ist so zu erhalten, dass der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Bus/ Straßenbahn) möglich ist. → Es gibt bisher keine Einschränkungen zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen | F.9.6.2.1 Der Straßenraum, speziell die Fahrbahndecken, ist <u>auch zukünftig</u> so zu erhalten, dass der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Bus/ Straßenbahn) möglich ist. |
| | | 4 | F.9.8.4.6: Das Verkehrsunternehmen soll Schulen bei Projekten unterstützen, die zu einem verbesserten Verständnis der Schüler für die Notwendigkeit und Abläufe im ÖPNV führen und einen Blick hinter die Kulissen des laufenden Betriebes ermöglichen. → Dies wird bereits vom VU realisiert | F.9.8.4.6 Das Verkehrsunternehmen soll <u>auch weiterhin</u> Schulen bei Projekten unterstützen, die zu einem verbesserten Verständnis der Schüler für die Notwendigkeit und Abläufe im ÖPNV führen und einen Blick hinter die Kulissen des laufenden Betriebes ermöglichen. |
| | | 5 | Eine beihilfekonforme Zuschussleistung wird durch die konsequente Anwendung der vier Kriterien des EuGH-Urteils „Altmark-Trans“ in der Betrauungsvereinbarung der Landeshauptstadt Magdeburg mit der MVB erreicht. | Ergänzung des Kapitels 9.10.4 (Finanzierung) |
| | | 6 | F 9.3.6.5 Siehe Anmerkungen MVB vom 15.05.09. | Formulierung wird beibehalten |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|--------------------------|---------------------------|--|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 7 | F.9.3.6.6 Siehe Anmerkungen MVB vom 15.05.09. | Ergänzung der Erläuterung um diese Aussage |
| | | 8 | F.9.4.3.1 Siehe Anmerkungen MVB vom 15.05.09. | Szenariobetrachtung |
| | | 9 | F.9.4.3.2 Siehe Anmerkungen MVB vom 15.05.09. | Taktzeit geändert auf 20 Minuten |
| 08.06.2009 | FB 40 (Schule und Sport) | 1 | <p>S. 18 F.10.6.11: anstatt "Schulzentren" - Schulen - schreiben.</p> <p>S. 32 F.10.8.18: anstatt "Schulträger bei Aktivitäten" - Schulen bei Projekten - schreiben.</p> <p>S. 34 F.10.11.3, 2. Anstrich: " ...durch mögliche größere Anfahrtswege sind geringe Steigerungsraten zu erwarten." - Bitte streichen und stattdessen schreiben: "... durch leichten Anstieg der Geburten und damit der Schülerzahl sind geringe Steigerungsraten zu erwarten."</p> <p>Anlage 4: um den Kreis der Waldorfschule (lila, 290 Schüler) bitte einen schwarzen Rand machen und mit in die Legende aufnehmen als Freie Waldorfschule, denn das ist ein eigener Bildungsgang und keine Sekundarschule.</p> | Konzept wurde an den entsprechenden Stellen korrigiert |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|--|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 08.06.2009 | Taxigenossenschaft Magdeburg | 1 | Bitte um Prüfung der Möglichkeiten, künftig Taxis die Benutzung von Busspuren, auch auf den entsprechend geeigneten Gleisanlagen der Straßenbahn, in der Landeshauptstadt zu genehmigen. Dieser Wunsch des Taxigewerbes wurde im derzeit gültigen Nahverkehrsplan nicht berücksichtigt. Zwischenzeitlich ist es Taxis jedoch gestattet, die Straßenbahngleise im Bereich des Magdeburger Hauptbahnhofes zu befahren. Unternehmer und Fahrer wurden entsprechend geschult. Bisher gab es keine Zwischenfälle, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigt hätten. | Am Hauptbahnhof wird die Mitbenutzung des Gleisbereiches praktiziert, was aufgrund der örtlichen Situation (Zufahrtsmöglichkeit zum Taxistand) hier sinnvoll erscheint. Eine grundsätzliche Mitbenutzung der Gleisbereiche dürfte nach erster Einschätzung aber nicht zwingend erforderlich, nicht ohne Weiteres möglich und auch nicht unbedingt zweckmäßig sein. Eine Prüfung kann unter Berücksichtigung von betrieblichen Erfordernissen (behinderungsfreier Ablauf des Linienverkehrs), rechtlichen Voraussetzungen, der Verkehrsorganisation (Einpassung in die Signalisierung / Vorfahrtregelung) und der Verkehrssicherheit (Ein- und Ausfahrt in den / aus dem Gleisbereich und an Knotenpunkten etc.) nur für den Einzelfall erfolgen und ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Sofern seitens des Stadtverbandes des Taxi- und Mietwagengewerbes eine Mitbenutzung für einzelne weitere Abschnitte als erforderlich angesehen wird, sollte diesbezüglich das direkte Gespräch mit der MVB GmbH und der Straßenverkehrsbehörde gesucht werden, in deren Zuständigkeit die Prüfung der hierfür erforderlichen Voraussetzungen liegt. Hierbei ist die Prämisse zu beachten, dass es zu keinen Beeinträchtigungen des Linienverkehrs durch den Gelegenheitsverkehr kommen darf. |
| 08.06.2009 | Stadtverband Taxi und Mietwagen e. V. | 2 | keine Hinweise bzw. Änderungsvorschläge | |
| 11.06.2009 | Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt | | Hinweis auf neuen Verlauf der Stadtgrenze im Südwesten der Stadt (Flächentausch mit der Gemeinde Osterweddingen) mit der Bitte um Berücksichtigung und Einarbeitung in alle Kartendarstellungen | Aktualisierung der entsprechenden Karten und Abbildungen |
| 12.06.2009 | Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt | 2 | Aktualisierung der Zuwendungen der LH Magdeburg | Kapitel 6.11 wurde entsprechend korrigiert |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|---|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 02.07.2009 | AG Menschen mit Behinderungen in Magdeburg | 1 | Nachfrage zu Erfahrungen bei der Gestaltung von Haltestellen mit Geh- und Radwegen in anderen Städten | Hinweis, dass Radwege nicht über die Wartefläche der Haltestelle geführt werden sollten, sondern um diese herum, allerdings abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und verfügbaren Querschnitten. |
| | | 2 | Nachfrage zu Erfahrungen mit der Beförderung von RollstuhlfahrerInnen im ÖPNV in anderen Städten | Die Bedingungen in den Städten sind sehr unterschiedlich, je nach eingesetzten Fahrzeugen und der Gestaltung von Haltestellen. In Dresden gibt es z.B. weit mehr barrierefreie Haltestellen, die zudem besser im Stadtgebiet verteilt sind, wobei es besser ist, überall etwa jede zweite Haltestelle barrierefrei herzustellen, als weite Gebiete gar nicht barrierefrei zu erschließen, andere dagegen fast vollständig. Hinweis, dass im Mittelpunkt der Tätigkeit von ÖPNV-Unternehmen die Kunden und ihre Wünsche stehen müssen, nicht die Fahrer. Es ist nicht nachvollziehbar, dass das Ein- und Aussteigen von Rollstuhlbenutzern mit der mobilen Rampe sechs Minuten dauert, üblicherweise sollte das viel schneller gehen. |
| 13.07.2009 | Landeshauptstadt Magdeburg, FB Schule und Sport | 2 | keine weiteren Änderungs- und Ergänzungswünsche | |
| 13.07.2009 | Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat III | 1 | keine Einwände | |
| 13.07.2009 | Landkreis Jerichower Land | 1 | Bitte um Verlängerung der Beteiligungsfrist bis 21.08.2009 | |
| 30.07.2009 | Stadtverband Taxi und Mietwagen e. V. Magdeburg | 3 | keine weiteren Änderungs- und Ergänzungswünsche | |
| 10.08.2009 | Landkreis Börde, SB ÖPNV | 1 | keine Einwände | |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|-------------------------------------|---------------------------|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 10.08.2009 | Salzlandkreis | 1 | F.6.1.16: Empfehlung zur Ausstattung der Haltestelle Universitätsklinikum mit FGI Typ 1 anstatt Typ 2 keine weiteren Einwände | Eine Ausstattung mit FGI Typ 1 an der Haltestelle ist mit 9 Anzeigzeilen überdimensioniert. Eine Ausstattung mit FGI Typ 2 mit 5 Zeilen ist ausreichend, da an der Haltestelle nur 2 Straßenbahn- sowie Regionalbuslinien verkehren. |
| 10.08.2009 | DB Regio AG (inkl. Elbe-Saale-Bahn) | 1 | F.9.4.1: Umformulierung: bei den Anschlüssen Trennung nach SPNV -Fernverkehr und SPNV - städtischer ÖPNV | Ergänzung der Festlegung |
| | | 2 | F.9.4.3.4: Ergänzung des ersten Satzes: „... und von 00:30 Uhr bis zum Beginn des Tagesverkehrs stündliche Anschlüsse zwischen den Linien des Anschlussverkehrs untereinander und zur S-Bahn zu gewährleisten.“ | Ergänzung der Festlegung |
| | | 3 | F.9.5.1.1: aus unserer Sicht handelt es sich hier um einen Schreibfehler. Richtig müsste es heißen "Verknüpfung SPNV - städtischer ÖPNV" F.9.5.1.1 ist aus unserer Sicht zu ergänzen im Sinne: Weitere Verknüpfungspunkte SPNV - Städtischer ÖPNV sind Magdeburg - Neustadt, Magdeburg - Eichenweiler, Magdeburg-Herrenkrug, Magdeburg-Südost und Magdeburg - Buckau (nach Realisierung 2. Nord-Süd-Verbindung BA 7). Die Ausführungen sollten durch eine Empfehlung fahrgastfreundlichen und barrierefreien Gestaltung der Verknüpfungspunkte ergänzt werden. | Es handelt sich nicht um einen Schreibfehler. Hier sind die Übergangsmöglichkeiten im SPNV untereinander sowie die Übergangsmöglichkeiten vom SPNV zum Fernverkehr bzw. vom Fernverkehr zum SPNV gemeint. Die Formulierung der Festlegung bleibt bestehen. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|-------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 4 | F.9.7.1: Die Festlegung auf die Tariffom ist innerhalb des marego-Vorbereitungsprojektes noch nicht erfolgt. Zurzeit prüft ein Gutachter, ob der in der Formulierung erwähnte Wabentarif oder eine andere Form zur Anwendung kommen. Vorschlag folgender Formulierung: "Die Landeshauptstadt Magdeburg setzt sich zusammen mit den Verkehrsunternehmen für einen Verkehrsverbund mit dem Arbeitstitel Magdeburger Regionalverkehrsverbund (marego.) in der Form eines Unternehmensverbundes mit einem einheitlichen Tarif (und einem abgestimmten Fahrplan) für die Region um die Landeshauptstadt ein." | Ergänzung der Festlegung |
| 12.08.2009 | NASA | 1 | Abkürzungsverzeichnis: Es muss richtig „NASA = Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH“ heißen sowie Ergänzung der Abkürzungen „RB“ und „RE“ | Korrektur und Ergänzung des Abkürzungsverzeichnisses |
| | | 2 | Kapitel 6.1: Korrektur: „Gemeinde Sülzetal“, anstatt „Einheitsgemeinde Osterweddingen“ | Korrektur |
| | | 3 | Kapitel 6.5.1: Formulierungsvorschlag: „An Wochenenden und Feiertagen hält außerdem der auf Touristen ausgerichtete Harz-Berlin-Express der Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH einmal je Richtung in Magdeburg.“ | Umformulierung des entsprechenden Abschnitts |
| | | 4 | Kapitel 6.5.2: Formulierungsvorschlag: „...welche vom Harz-Elbe-Express der Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH (VVSA) bedient wird, durch die DB Regio AG Südost bzw. durch deren Marke Elbe-Saale-Bahn durchgeführt.“ | Umformulierung des entsprechenden Abschnitts |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|-------|-------------|---------------------------|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 5 | Tabelle 8: Vorschlag für geänderte Darstellung (neue Spalte „Betreiber, Unterteilung der Spalte „Takt“ in Wochentage)) | Umgestaltung der Tabelle 8 |
| | | 6 | Kapitel 6.5.3: Satz „Dabei werden am ZOB zu jeder Stunde Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien und den Regionalbuslinien sowie unter den Regionalbuslinien gewährt“ ist nicht nachvollziehbar Zukünftige Vermeidung von Parallelverkehr zwischen Regional- und Stadtverkehr nach Einführung des Verkehrsverbundes fraglich | Anschlüsse zwischen den Regionalbuslinien bestehen in jeder Stunde mehrfach. Zwischen den Regionalbus- und der Stadtbuslinie (Linie 59) bestehen diese stündlich. Zwischen den Regionalbuslinien und den Stadtverkehrslinien (Bus und Bahn) bestehen wiederum ganztägig mehrfach pro Stunde Anschlüsse. Änderung des Satzes: „Dabei werden am ZOB ganztägig Anschlüsse zwischen den Stadtverkehrslinien und den Regionalbuslinien sowie unter den Regionalbuslinien gewährt.“ Durch die eingeschränkte Möglichkeit für Regionalbusse im Stadtgebiet zu halten, wird auch zukünftig ein Parallelangebot vermieden. Die Aussage ist Bestandteil der Bestandsaufnahme und beschreibt den aktuellen Zustand, so dass die Gültigkeit der Aussage bestehen bleibt. |
| | | 7 | Tabelle 9 Darstellung wie Tabelle 8 | Ergänzung der Tabelle um Spalte „Ankünfte pro Tag am Magdeburg, ZOB“, unterschieden nach Tagart |
| | | 8 | Kapitel 6.5.8: Neben dem genannten Haltepunkt Salbke fehlen die Haltepunkte Rothensee, Barleber See und Beyendorf. Tabelle 17: neue Darstellung (Ergänzung der Verknüpfungen innerhalb SPNV) | Ergänzung der genannten Haltepunkte im Text Ergänzung der Spalte „SPNV“, jedoch keine weitere Unterteilung in die einzelnen Produkte RE, RB, HEX, S-Bahn |
| | | 9 | Kapitel 6.8: Hinweis auf Erwähnung S-Bahn-Tarif Magdeburg, Semesterticket und Fahren auf Eintrittskarte | Ergänzung des Semestertickets in der Tabelle 19 das Fahren auf Eintrittskarte entspricht den Kombitickets, die bereits erwähnt werden. zum S-Bahn-Tarif wird ein neuer Abschnitt eingefügt. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|-------|-------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 10 | Kapitel 6.9: Hinweis, dass auf einigen Haltestellenschildern das Fahrtziel fehlt | Ergänzung des Hinweises |
| | | 11 | Kapitel 6.10: Hinweis, dass Fuhrpark der MVB nicht in Beyendorf-Sohlen zum Einsatz kommt | Ergänzung einer Fußnote „eine Ausnahme bildet hier der Stadtteil Beyendorf-Sohlen, hier verkehrt die Linie 9 der KVG Börde-Bus mbH. Des Weiteren kann der SPNV (HEX) zur Weiterfahrt in die Innenstadt genutzt werden.“ |
| | | 12 | Kapitel 6.11: Bitte um Prüfung der Haltestelle „Neustädter Platz“ als Regionalbushaltestelle | Die Haltestelle wird von den Linien 605 und 617 der OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH angefahren. |
| | | 13 | Kapitel 7: In die Bewertung sollte auch der SPNV einbezogen werden | Die Landeshauptstadt Magdeburg ist nicht der Aufgabenträger für den SPNV, daher wird auf eine detaillierte Bewertung hier verzichtet. Eine Bewertung des SPNV wird im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt vorgenommen. |
| | | 14 | Kapitel 8: Widerspruch bei Bevölkerungsentwicklung | Langfristig wird die Bevölkerungszahl sinken, mittelfristig wird sie jedoch relativ stabil bleiben, wenn auch mit leicht sinkender Tendenz Ergänzung des Textes um diesen Hinweis. |
| | | 15 | Kapitel 9.3.3/ 9.4.1 Hinweis, dass das Umland und dessen Strukturen angemessen an Magdeburg angebunden werden sollen | Ergänzender Hinweis bei der Erläuterung zu F. 9.4.1 (Vgl. Anhörung DB Regio, lfd. Nr. 1) |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|-------|-------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 16 | <p>Kapitel 9.3.4: Um eine optimale Aufgabenteilung zwischen dem städtischen ÖPNV, dem SPNV und dem regionalen Busverkehr zu erreichen, sollte der regionale Busverkehr entlang des Linienweges im Stadtgebiet Magdeburg Erschließungsfunktionen wahrnehmen. Dies kann durch eine Bündelung der Linien auf einheitlichen Linien erfolgen. Beispielsweise können die aus Südwesten einfallenden Linien gebündelt werden und dort eine erschließende Funktion wahrnehmen.</p> <p>Die generelle Forderung nach einer Führung des Regionalbusverkehrs zum ZOB ist nicht nachvollziehbar: während innerstädtischen Nutzern ein Umsteigen zugemutet wird, werden sinnvolle Möglichkeiten zur Stärkung des innerstädtischen ÖPNV durch diese Festsetzung ausgeschlossen. Auf Relationen, bei denen wesentliche Verkehrsbeziehungen im Stadt-Umland-Bereich durch den SPNV wahrgenommen werden (z. B. Linie NJL 1 Gommern – Magdeburg) oder die Straßenbahn vom Verknüpfungspunkt direkt ins Stadtzentrum/zum Hauptbahnhof fährt (z. B. Bebertaler Straße/Bahnhof Neustadt), kann aus hiesiger Sicht auf die Führung des Regionalbusverkehrs in die Innenstadt Sinnvollerweise verzichtet werden.</p> <p>Mit Verweis auf obige Ausführungen sollte die Einrichtung einer Haltestelle Universität für den Regionalbusverkehr geprüft werden</p> | <p>Eine Bündelung der aus Südwesten kommenden Regionalbuslinien ist abzulehnen, da hier Parallelverkehr zu den vorhandenen Stadtverkehrslinien entstehen würde. Am ZOB bestehen durch die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof und zur Haltestelle Damaschkeplatz zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zum Fern- und Regionalverkehr sowie zum städtischen ÖPNV. Die Fahrgäste haben außerdem die Möglichkeit, bereits an verschiedenen Endhaltestellen der Straßenbahnen in Stadtrandlagen umzusteigen, um so zu einem im Stadtgebiet gelegenen Reiseziel zu gelangen. Des Weiteren werden i.d.R. nur Haltestellen mit überregionaler Bedeutung angefahren (Krankenhaus, Universität, BSZ etc).</p> <p>Ergänzung der Erläuterung zu F. 9.3.4.2: „Ziel ist es, durch Angebotsverknüpfungen ein attraktives übergreifendes ÖPNV-Angebot zu schaffen und somit auch den städtischen ÖPNV besser auszulasten und Parallelverkehr zu vermeiden.“</p> <p>Die Einrichtung eines Regionalbushaltes am Universitätsplatz wurde bereits geprüft und wird zurzeit von der NJL mbH abgelehnt.</p> |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|-------|-------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 17 | F.9.4.2.2, F.9.6.1.15: Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die Bereitstellung aktueller Betriebslagedaten zur Fahrgastinformation und Anschlusssicherung über das System INSAplus und fördert darüber hinaus die Beschaffung neuartiger, preisgünstiger Fahrgastinformationsanzeigen, sogenannter "Regio-DFI". Diese Geräte eignen sich insbesondere für den flächenhaften Einsatz abseits von Hauptverknüpfungs- und Umstiegshaltestellen. | Ergänzung eines Hinweises über die Förderung durch das Land zur Erläuterung |
| | | 18 | F.9.4.3.4: Die Vorgaben des Anschlussverkehrs widersprechen den Abstimmungen zwischen der Stadt Magdeburg und NASA GmbH, die Grundlage der Anschlussgestaltung zum SPNV-Abend-/ Nachtverkehr sind. Sofern diese Festsetzung unverändert bleibt, bestehen insbesondere von den Spätankünften aus Berlin und Wolfsburg keine Anschlüsse zum innerstädtischen ÖPNV. Hier sollte eine Formulierung mit größerem Gestaltungsspielraum gefunden werden. | (Vgl. Hinweis DB Regio AG, lfd. Nr. 2, F.9.4.3.4) |
| | | 19 | F.9.1.16: Hier ist der Bahnhof Neustadt zu ergänzen, der analog zum Damaschkeplatz/ZOB eine Fahrgastinformation des Typs 1 im Rahmen des Schnittstellenprojektes erhalten soll. | Aufnahme der Haltestelle in diese Priorität |
| | | 20 | Kapitel 9.6.2/ 9.6.4: Ist hinsichtlich der Fahrwege und Barrierefreiheit seitens der Stadt Magdeburg angedacht, verstärkt Fahrbahnerhöhungen im Haltestellenbereich (vgl. Haltestelle AMO/Steubenallee stadtauswärts) zu bauen? | Ergänzung der Erläuterung zu F.9.6.1.4: „In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten wird die Art der barrierefreien Gestaltung festgelegt. Dabei können auch Haltestellen mit angehobener Fahrbahn zum Einsatz kommen.“ |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|-------|-------------|---------------------------|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 21 | F.9.6.6.6: Hinweis: Sofern B+R-Anlagen innerhalb des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt gefördert werden sollen (z. B. Bahnhof Neustadt), sind Rahmenhalterungen und eine Überdachung Voraussetzungen für die Förderung | Ergänzung des Hinweises in der Erläuterung |
| | | 22 | F.9.7.1: Hinweis: „marego“ steht für Magdeburger <u>Regional</u> verkehrsverbund; Neben den Unternehmen setzen sich auch die Landkreise Börde, Jerichower Land und Salzlandkreis als ÖSPV-Aufgabenträger für den Verbund ein. | Korrektur Ergänzung: „...zusammen mit den anderen beteiligten Unternehmen <u>und Aufgabenträgern</u> für...“ |
| | | 23 | F.9.8.1.1/ F.9.8.1.2: Mit Verweis auf F.9.7.1 sollte zukünftig ein gemeinsames Fahrplanheft aller beteiligten Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet „marego“ herausgegeben werden. Darin sollten u. a. auch die Fahrplantabellen des SPNV im Verbundgebiet aufgenommen werden. Auch im Liniennetzplan sollten zukünftig alle SPNV-Strecken und SPNV-Zugangsstellen dargestellt werden. | Ergänzung der Festlegungen F.9.8.1.1 und F.9.8.1.2 |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|-------|-------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 24 | <p>F.9.8.1.6/ F.9.8.1.7: Empfehlung zur Formulierung: „Die Kooperation im landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem „INSA“ ist weiterhin zu gewährleisten. INSA ist ein Dienst der NASA GmbH in Kooperation mit den beteiligten Verkehrsunternehmen im Land Sachsen-Anhalt und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund. Unter www.insa.de sind neben Einzelauskünften mit Adressen oder Haltestellen als Start und Ziel auch Abfahrtspläne und Haltestellenfahrpläne sowie persönliche Fahrpläne insbesondere für Pendler erhältlich und auszudrucken. Eine barrierefreie Nur-Text-Version berücksichtigt die speziellen Bedürfnisse Blinder und Sehbehinderter. Die INSA-Telefon Auskunft ist Tag und Nacht über eine landesweit einheitliche Telefonnummer erreichbar. Hierüber können auch Rufbusbestellungen erfolgen. INSA wird über eine Verlinkung von der Webseite des Verkehrsunternehmens in die Information über das ÖPNV-Angebot einbezogen. Darüber hinaus sollten Hinweise zu INSA im Fahrplanbuch und auf den Aushangfahrplänen an den Haltestellen erfolgen.“</p> | Ergänzung um den Hinweis auf die bestehende INSA-Telefon Auskunft in den Festlegungen F.9.8.1.6 und F.9.8.1.7 |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|--|---------------------------|--|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| | | 25 | Anlage 9: Prüfung der Spalte Verknüpfung für folgende Haltestellen: <ul style="list-style-type: none"> • Kölner Platz → Zentrale Verknüpfungsfunktion • Bahnhof Südost → Verknüpfung ÖSPV-SPNV • CITY-CARRE / Hauptbahnhof → Verknüpfung ÖSPV-SPNV • Damaschkeplatz / ZOB → Verknüpfung Stadt-Regional und ÖSPV-SPNV • Hauptbahnhof → Verknüpfung Stadt-Regional und ÖSPV-SPNV • Herrenkrug / DB-Haltepunkt → Verknüpfung ÖSPV-SPNV • Haltepunkt Eichenweiler → Verknüpfung ÖSPV-SPNV Haltepunkt SKET-Industriepark → Verknüpfung ÖSPV-SPNV | Korrektur in der Anlage 9 Ausnahme: Haltestelle Hauptbahnhof → Verknüpfung Stadt-Regional und ÖSPV-SPNV hier verkehr kein Regionalverkehr, daher nur Verknüpfung zwischen ÖSPV-SPNV |
| 12.08.2009 | Landeshauptstadt Magdeburg, Tiefbauamt | 1 | keine Einwände | |
| 14.08.2009 | Personennahverkehrsgesellschaft Staßfurt | 1 | keine Einwände | |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|-------------|---------------------------|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 14.08.2009 | MVB GmbH | 1 | <p>Der in den Angebotsszenarien F 9.4.3.1 benannte Mehraufwand beziffert sich nach MVB-Berechnungen wie folgt:</p> <p>Szenario 1: Durch die Realisierung des Bedienungsstandards nach Szenario 1 werden gegenüber dem Istzustand 3 Mitarbeiter mehr benötigt. Durch den Personal- und Fahrzeugeinsatz entstehen Kosten in Höhe von 134 T€/a.</p> <p>Szenario 2: Dieses Szenario verlangt den zusätzlichen Einsatz von 13 Mitarbeitern im Fahrdienst. Durch den zusätzlichen Personal und Fahrzeugeinsatz entstehen Kosten in Höhe von 540 T€/a.</p> <p>Die relativ hohen Kosten werden verursacht durch die über das werktägliche 2-Schicht- bzw. sonntägliche Einschichtsystem hinausgehende Arbeitszeit.</p> <p>Die MVB ist aufgrund der notwendigen straffen Restrukturierung nicht in der Lage den zusätzlichen Aufwand der beiden Szenarios zu tragen.</p> | <p>Die in der entsprechenden Festlegung bzw. in der Anlage zum Abwägungsprotokoll beschriebenen Szenarien 1 und 2 zur Angebotsverbesserung werden als sinnvoll und erstrebenswert gesehen, können aber zum jetzigen Zeitpunkt finanziell nicht getragen werden. Daher entfallen die Szenarien im Nahverkehrsplan. Das genannte Szenario 0 bleibt davon unberührt.</p> |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|-----------------------------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 20.08.2009 | Stadt-Umland-Verband Magdeburg | 1 | <p>Die Landeshauptstadt Magdeburg bereitet im Südwesten ihrer Gemarkung die Entwicklung landwirtschaftlicher Flächen zu gewerblichen Bauflächen vor. Hierzu hat sie die 12. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie den Bebauungsplan Nr. 353-2 "Eulenberg" (Geltungsbereich jeweils ca. 300 ha) eingeleitet. Ziel der Planverfahren ist die Schaffung von Baurecht insbesondere für Industrie- und Gewerbebetriebe mit hohem Flächenbedarf und einer direkten Anbindung an das Bundesautobahnnetz. Weiterhin ist der Standort ein wesentlicher Bestandteil des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes mit der Gemeinde Sülzetal. Zur Erhöhung der Vermarktungschancen bereitet das Wirtschaftsdezernat der Landeshauptstadt Magdeburg derzeit einen GA-Antrag zur Förderung der inneren verkehrs- und medientechnischen Erschließung des Gebietes vor. Soweit und sobald die Bemühungen zur Entwicklung und Vermarktung des Standortes Früchte tragen, entsteht hier ein Industrie- und Gewerbeschwerpunkt mit hohem Arbeitsplatzepotential. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollte diese geplante Entwicklung berücksichtigt und der Standort konzeptionell in das Regionalverkehrsnetz bzw. weiterführend in das städtische ÖPNV-Netz eingebunden werden.</p> <p>Hinweis auf sinkende Bevölkerungszahlen in den Stadtteilen Neu Reform, im Neustädter Feld und im Kannenstieg.</p> | <p>Zusatz zur Festlegung zu F.9.3.4.3: „In Abhängigkeit von der Entwicklung des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes mit der Gemeinde Sülzetal ist bei Bedarf die Einbindung in den Regionalbusverkehr zu prüfen.“</p> <p>Die betreffenden Stadtteile weisen auch trotz leicht sinkender Bevölkerungszahlen weiterhin eine hohe Bevölkerungsdichte auf, womit die Bedeutung der Stadtteile auch zukünftig gegeben ist. Die aktuellen Bevölkerungszahlen werden im Zuge der weiteren vertiefenden Planungen berücksichtigt.</p> |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|------------|-------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| 21.10.2009 | MVB GmbH | 1 | 9.8.1.7: Die MVB betreibt ein hochqualifiziertes Servicecenter für Ihre Kunden. Die Mitarbeiter sind in der Lage Kundenprobleme sofort und eigenständig zu lösen. Die Nutzung des Servicecenter weist nach, dass die Rufnummer in Magdeburg etabliert ist. Daher vermuten wir, dass es nicht im Interesse des Aufgabenträgers sein kann, diesen Service in die Hände eines landesweiten Callcenters zu legen. | Umformulierung der Festsetzung 9.8.1.7: „Es ist sicherzustellen, dass für die telefonische Fahrplanauskunft die einheitliche Telefonnummer der MVB GmbH weiterhin zur Verfügung steht. Für landesweite Auskünfte kann auch die bestehende INSA-Telefonauskunft der NASA GmbH genutzt werden.“ |
| | | 2 | F.9.6.1.13 die Beleuchtungsstärke von 60 bis 120 Lux weicht wesentlich von den Forderungen des Gelbdrucks der VDV-Schrift 535 ab. Dort sind 10 LUX vorgeschrieben. | Umformulierung der Festlegung: „Es ist eine Beleuchtungsstärke von mindestens 10 Lux zu gewährleisten. Erläuterung: Die Festsetzungen entsprechen den Empfehlungen zur behindertengerechten Gestaltung von Haltestellen sowie Regelungen der VDV-Schrift 535.“ |
| | | | | |

Szenario 1

Tagesverkehr täglich bis 21 Uhr, danach Anschlussverkehr, Anschlussverkehr sonn- und feiertags bis 9 Uhr. Der Beginn der Bedienzeiten an Sonn- und Feiertagen bereits um 09.00 Uhr würde aufgrund der zusätzlichen Personal- und Fahrzeugkosten Mehrkosten in Höhe von 134.000 Euro pro Jahr verursachen:

| Verkehrszeit | Abkürzung | Montag bis Freitag | Samstag | Sonn- und Feiertag |
|---------------------|-----------|---|--|--|
| Hauptverkehrszeit | HVZ | 06:00 - 08:00 Uhr 15:00 - 18:00 Uhr | | |
| Normalverkehrszeit | NVZ | 08:00 bis 15:00 Uhr 18:00 - 20:00 Uhr | 10:00 - 18:00 Uhr | |
| Schwachverkehrszeit | SVZ | 04:30/ 05:00 - 06:00 Uhr 20:00 - 21:00 Uhr | 06:00/07:30 - 10:00 Uhr 18:00 - 21:00 Uhr | 09:00 - 21:00 Uhr |
| Anschlussverkehr | | 21:00 - 04:30 / 05:00 Uhr des Folgetages | 21:00 Uhr des Vortages - 06:00/07:30 Uhr | 21:00 Uhr des Vortages - 09:00 Uhr |

Szenario 2

Tagesverkehr täglich bis 22 Uhr, danach Anschlussverkehr, Anschlussverkehr sonn- und feiertags bis 9 Uhr. Da dieses Szenario den zusätzlichen Einsatz von 13 Mitarbeitern im Fahrdienst erfordert, entstehen hier Mehrkosten in Höhe von 540.000 Euro pro Jahr:

| Verkehrszeit | Abkürzung | Montag bis Freitag | Samstag | Sonn- und Feiertag |
|---------------------|-----------|---|--|--------------------------------------|
| Hauptverkehrszeit | HVZ | 06:00 - 08:00 Uhr 15:00 - 18:00 Uhr | | |
| Normalverkehrszeit | NVZ | 08:00 - 15:00 Uhr 18:00 - 20:00 Uhr | 10:00 - 18:00 Uhr | |
| Schwachverkehrszeit | SVZ | 04:30/ 05:00 - 06:00 Uhr 20:00 - 22:00 Uhr | 06:00/07:30 - 10:00 Uhr 18:00 - 22:00 Uhr | 09:00 - 22:00 Uhr |
| Anschlussverkehr | | 22:00 - 04:30 / 05:00 Uhr des Folgetages | 22:00 des Vortages - 06:00/07:30 Uhr | 22:00 des Vortages - 09:00 Uhr |

Erläuterung: Die Einteilung in verschiedene Verkehrszeiten trägt dem unterschiedlichen Verkehrsaufkommen zu diesen Zeiten Rechnung.

Anlage zum Abwägungsprotokoll:
Beschreibung der Szenarien 1 und 2

| Szenario | Pro | Contra |
|------------|---|---|
| Szenario 1 | <p>bestehendes 2-Schicht-System ausreichend</p> <p>geringe Mehrkosten i. H. v. 134.000 €/Jahr</p> | <p>Tagesverkehr endet vor Ladenschluss des Einzelhandels, Verlust von potenziellen Kunden und entsprechenden Einnahmen</p> <p>eingeschränktes Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen</p> |
| Szenario 2 | <p>Anpassung an die Nachfrage und die Öffnungszeiten im Einzelhandel damit Gewinnung neuer Fahrgäste (Angebot schafft Nachfrage)</p> <p>Berücksichtigung der erhöhten Nachfrage im Freizeit- und Einkaufsverkehr</p> <p>Berücksichtigung der Nachfrage im touristischen Verkehr an Sonn- und Feiertagen auch vormittags</p> | <p>Einführung 3-Schicht-System notwendig</p> <p>Mehraufwand überwiegend in Form von Personalkosten i. H. v. 540.000 €/ Jahr</p> |