

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Änderungsantrag

DS0185/18/1 öffentlich

Zum Verhandlungsgegenstand	Datum
DS0185/18	30.05.2018

Absender	
<b>Fraktion Bündnis 90/Die Grünen</b>	
Gremium	Sitzungstermin
Finanz- und Grundstücksausschuss	06.06.2018
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	07.06.2018
Stadtrat	14.06.2018

Kurztitel
Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg

Der Stadtrat möge beschließen:

Im Entwurf zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018 (Anlage 1) werden die folgenden Änderungen vorgenommen:

(Alle Punkte sind einzeln abzustimmen.)

**a. F.9.2.4, Seite 63:**

**Auf der Achse G2-3 sind sämtliche Fahrten bis zum Wissenschaftshafen zu führen. Die Klammer in Tabelle 14 entfällt.**

Begründung zu a.:

Der Wissenschaftshafen ist ein Gebiet mit wachsender Beschäftigtenzahl. Darüber hinaus entstehen nach Beschlussfassung des B-Plans Elbe-Hafen-Silo ca. 150 Wohnungen mit voraussichtlich ca. 250 Bewohner\*innen.

Die volle Eingliederung in das G2-Netz erhöht die Standortattraktivität, fördert frühzeitig nachhaltige Mobilitätskulturen und trägt zur Arealaufwertung bei. Der Mehraufwand ist marginal.

**b. F.9.2.5, Seite 64/65:**

**Die in E2 erhaltene Relation 2020 E2-5 (Neustädter Feld – Alte Neustadt) ist ohne weitere Prüfung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen und spätestens bei Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn entsprechend der Standards des Ergänzungsnetzes E2 zu bedienen. Zudem ist eine Einordnung dieser Achse in das Ergänzungsnetz E1 zu prüfen.**

Begründung zu b.:

Seit über 20 Jahren verbindet die Buslinie 69 das Neustädter Feld mit der Lübecker Straße. Hier erreichen die Einwohner\*innen des Neustädter Feldes nicht nur die hier verkehrenden Straßenbahnlinien, sondern auch weitere Ziele wie

- Einzelhandelsstandorte wie Kaufland Mittagstraße
- Neustädter Friedhof
- Neustädter Bahnhof

Mit Wegfall der Buslinie 69 wären diese Ziele vom Neustädter Feld aus mit dem ÖPNV nur mit großen Umwegen und ggf. mehreren Umstiegen zu erreichen, so dass für die Bewohner\*innen des Neustädter Feldes große Nachteile entstehen. Weitere Konsequenzen wären ein Rückgang der ÖPNV-Nachfrage auf dieser Relation und die Verlagerung auf andere Verkehrsträger. Dies steht den Zielen, welche mit dem Bau der 2. Nord-Süd-Verbindung erreicht werden sollen, entgegen und gefährdet ihren Erfolg.

Zudem bestehen bereits heute in der östlichen Neuen Neustadt (Wasserkunststraße) erhebliche Defizite in der ÖPNV-Erschließung. Mit der Verlängerung der einzurichtenden Linie in die genannten Stadtteile sollten diese Defizite bestmöglich behoben werden (vgl. dazu auch Prüfaufträge A0035/15 + ÄA0035/15/1).

Auf Abbildung 9 auf Seite 48 wird dargestellt, dass insbesondere der Bereich Wasserkunststraße nicht durch den ÖPNV erschlossen ist. Zudem suggeriert die am Norbertusgymnasium einzeichnete Haltestelle, dass weite Teile im Bereich östliche Mittagstraße / Nachtweide durch diese Haltestelle erschlossen wären. Tatsächlich wird diese Haltestelle durch die bisher dort verkehrende Linie 704 gar nicht mehr bedient. (Quelle Fahrplantabelle NJL 704 Regelfahrplan und zeitweiser Fahrplan wegen Sperrung A2-Abfahrt Lostau). Es ist unverständlich, warum eine Achse, welche bereits im Nachtverkehr (Linie N7) bedient wird, nicht auch im Tagesverkehr bedient werden kann. Die Einordnung in das Ergänzungsnetz E1 begründet sich aus der dichten Besiedlung im gesamten Verlauf der Achse.

**c. F.9.2.7, Seite 65:**

**Die Achse E3-2 (Messegelände – Elbauenpark – Puppendorf – Neugrüneberg – Cracau – Neuprester) ist ohne weitere Prüfung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen und spätestens am 01.01.2020 mindestens im Stundentakt, ggf. als Anruf-Linien-Taxi (vgl. F.9.3.24) zu bedienen.**

Begründung zu c.:

Auf Abbildung 9 auf Seite 48 wird dargestellt, dass viele Ostelbische Bereiche, insbesondere der Schwarzkopfweg und der Klusdamm nicht durch den ÖPNV erschlossen sind. Hier sind in letzter Zeit viele neue Eigenheime entstanden, so dass mit einer entsprechenden Nachfrage zu rechnen ist.

**d. F.9.2.7, Seite 65:**

**Die Achse E3-3 (Ottersleben – Lemsdorf – Brenneckestraße) ist ohne weitere Prüfung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen und spätestens ab 01.01.2021 mindestens im Stundentakt, ggf. als Anruf-Linien-Taxi (vgl. F.9.3.25) zu bedienen.**

Begründung zu d.:

Auf Abbildung 9 auf Seite 48 wird dargestellt, dass der mittlere Teil der Brenneckestraße sowie Teile von Lemsdorf und Ottersleben nicht durch den ÖPNV erschlossen sind.

**e. F.9.2.7, Seite 65:**

**Die Achse E3-4 (Pfahlberg – Eichenweiler) ist ohne weitere Prüfung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen und spätestens ab 01.01.2021 mindestens im Stundentakt, ggf. als Anruf-Linien-Taxi (vgl. F.9.3.28) zu bedienen.**

Begründung zu e.:

Auf Abbildung 9 auf Seite 48 wird dargestellt, dass der Bereich Eichenweiler nicht durch ÖPNV erschlossen ist.

**f. F.9.3.2, Seite 66/67:**

Im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Bereich Kleiner Stadtmarsch ist vorzusehen, dass die Achse E3-1 (Linie 59) mittelfristig bis zum Zollhaus verlängert und in das Ergänzungsnetz E1 einbezogen wird.

Begründung zu f.:

Durch die geplanten ca. 300 Wohnungen und voraussichtlich 600 Bewohner\*innen ist mit einem deutlichen Nachfragezuwachs zu rechnen. Von der Maßnahme profitieren der MDR, die Stadthalle und die Hyparschale. Am Zollhaus soll eine Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Straßenbahn dafür sorgen, dass Fahrgäste aus dem Stadtzentrum und den ostelbischen Stadtteilen den Stadtpark ohne Umwege erreichen.

**g. F.9.3.18, Seite 70:**

**Die Achse E2-4 (Bördepark – Beyendorf-Sohlen – Westerhüsen) ist bei dem angekündigten Wegfall der Bedienung von Beyendorf-Sohlen durch Bördebus entsprechend den Bedienungsstandards des Ergänzungsnetzes E2 zu führen.**

Begründung zu g.:

Die Bedienung durch Bördebus wird voraussichtlich 2020 eingestellt. Ohne die Achse E2-4 wäre Sohlen ohne jedwede ÖPNV-Anbindung.

**h. F.9.3.28, Seite 72:**

Für die Feinerschließung des Stadtparkes südlich der Stadthalle ist ein Angebot mit Anrufsammeltaxen und/oder durch autonome Kleinbusse zu prüfen. Entsprechende Forschungs- und Entwicklungsvorhaben könnten veranlasst werden.

Begründung zu h.:

Der weitgehende Ausschluss des MIV im Rotehornpark erfordert den Einsatz von Anrufsammeltaxen mit Berechtigung für versenkbare Poller.

**i. F.9.4.4, Tabelle 20, Seite 74:**

**Die Normalverkehrszeit an Samstagen ist auf die üblichen Öffnungszeiten des Einzelhandels, also auf 9 bis 20 Uhr auszudehnen.**

Begründung zu i.:

Die vorgesehene Regelung ist nicht nachvollziehbar, da wohl kein Geschäft nach 11 Uhr öffnet und die meisten Geschäfte in der Innenstadt bis 20 Uhr geöffnet haben.

**j. F.9.4.9, Seite 76:**

**Ändern in: „In den Sommer- und Weihnachtsferien bis 9 Uhr sowie an Samstagen können nach Absprache mit dem Aufgabengeber die Takte der Nachfrage entsprechend angepasst werden.“ Somit würde in den Ferien nach 9 Uhr der 10-Minuten-Takt der Straßenbahn gelten.**

Begründung zu j.:

Nach 9 Uhr setzt der Einkaufsverkehr ein, dessen Stärke von möglichen Ferien weitgehend unabhängig ist. Der auf diese Weise auf den Straßenbahnlinien praktizierende 15-Minuten-Takt vor 9 Uhr und 10-Minuten-Takt nach 9 Uhr wird in dieser Form auch von der Rostocker Straßenbahn AG durchgeführt.

**k. F.9.5.4, Seite 77 Neu:**

Im Nachtverkehr sind integrierte Takttreffen zwischen SPNV, Regionalbusverkehr und Stadtverkehr zu realisieren. Entsprechende Abstimmungen mit NASA, marego und den benachbarten Verkehrsunternehmen sind voranzutreiben.

Begründung zu k.:

Angesichts der langen Taktzeiten in der Nacht käme es ohne eine entsprechende Fahrplanabstimmung zu unzumutbar langen Wartezeiten.

**l. F. 9.5.4, Seite 77:**

Die Verknüpfungspunkte sind ampelfrei für Umsteiger\*innen zu gestalten. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine dem ÖPNV nachrangige Vorrangschaltung einzurichten.

Begründung zu l.:

Den Fahrgästen muss ein sicherer und schneller Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht werden, insbesondere aber sollen Konfliktsituationen mit dem MIV und damit Verkehrsunfälle vermieden werden (Vision-Zero).

**m. F. 9.5.7, Seite 79 NEU:**

Die Umstiegszeit an Verknüpfungsstellen zwischen G1 und den zubringenden G2, E1, E2 und E3 sollen nicht mehr als 3 Minuten betragen.

**n. F. 9.7.25, Seite 94:**

In den Grundnetzen soll eine jährliche Senkung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten um 1% durch Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung erzielt werden. Der Aufgabenträger ist verantwortlich für die Zielerreichung.

Begründung zu n.:

Die Reisezeit ist ein wichtiges Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl. Zudem können bei kürzeren Fahrzeiten Fahrzeuge eingespart und somit die Betriebskosten gesenkt werden.

**o. F. 9.8.2, Seite 96:**

Es ist eine Einsatzreserve von 20% an Straßenbahnen und Bussen vorzuhalten.

Begründung zu o.:

Mit der Neubeschaffung von Fahrzeugen besteht die Möglichkeit ausreichend Reservefahrzeuge fahrbereit zu halten.

**p. F. 9.8.10, Seite 99:**

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind zwingend WLAN und USB-Anschlüsse zu Verfügung zu stellen.

Begründung zu p.:

Viele Menschen, vor allem auch Auslandstouristen, verfügen nicht über ein ausreichendes mobiles Datenvolumen. Der ÖPNV ermöglicht als einziges Verkehrsmittel während der Fahrtzeit die Nutzung von Smartphones und Tablets. Dies führt zu zusätzlichen Fahrgästen, was auch das Kosten-Nutzen positiv beeinflusst.

**q. F.9.9.2, Seite 100:**

Das führende Unternehmen im marego-Verbund muss sich dafür einsetzen, dass marego Tickets auch über die DB-App gebucht werden können.

Begründung zu q.:

Auf diese Weise wird Bahnfahrern der Kauf von Nahverkehrskarten erleichtert. Die Verkehrsverbünde VBB (Berlin/Brandenburg), KVV (Karlsruhe), VRN (Neckarraum) und VVO (Oberelbe/Dresden) verfügen bereits über diese Möglichkeit.

**r. F.9.10.11, Seite 103:**

Alle Fahrzeuge (außer alternative Bedienformen) im regulären Betrieb sind mit Fahrscheinautomaten auszustatten. Diese müssen neben Bargeld elektronische Zahlungsmittel (EC-Karte, Kredit-Karte, Kontaktloses Bezahlen) ermöglichen.

Begründung zu r.:

Die Kunden erwarten die etablierten Zahlungsmöglichkeiten.

**s. F.9.10.12, Seite 104:**

Auch an den stationären Fahrscheinautomaten sind die zusätzlichen Bezahlmöglichkeiten einzurichten (vgl. F.9.10.11)

Begründung zu s.:

Siehe Begründung zu F.9.10.11

**t. NEU:**

**Für Großveranstaltungen im Stadtbereich von Magdeburg ist ein Verkehrskonzept zwischen der LH Magdeburg und dem Nahverkehrsunternehmen bis Ende 2019 zu erarbeiten. Dieses soll gewährleisten, dass die An- und Abreise vorwiegend mit dem Umweltverbund erfolgt.**

Begründung zu t.:

Durch ein solches Konzept soll erreicht werden, dass der Regelbetrieb als Teil der Daseinsvorsorge nicht beeinträchtigt wird.

**u. NEU:**

**Im Sommerhalbjahr ist die Erschließung des Schiffshebewerks/Wasserstraßenkreuzes und des Strandbades und Campingplatzes Barleber See durch den ÖPNV zu gewährleisten.**

Begründung zu u.:

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat mit viel Mühe die Reaktivierung des Schiffshebewerks erreicht. Zusammen mit dem Wasserstraßenkreuz ist es zu einem touristischen Höhepunkt geworden. Allein es fehlt die ÖPNV-Erschließung. Eine neu einzurichtende Linie kann zu dem mit geringem Mehraufwand auch das Strandbad Barleber See bedienen.

**v. NEU:**

**Es ist eine Bonus-Malus-Regelung in Bezug auf die Qualität der Leistungserbringung mit dem Verkehrsunternehmen zu vereinbaren.**

Begründung zu v.:

Diese Regelung soll das Verkehrsunternehmen animieren, jedwede Beeinträchtigung für die Fahrgäste (z.B. durch Ausfälle, Verspätungen, unzureichende Kapazitäten) so gering wie möglich zu halten. Die meisten Bundesländer praktizieren mit den für den Regionalverkehr zuständigen Bahngesellschaften solche Regelungen.

Olaf Meister  
Fraktionsvorsitzender

Jürgen Canehl  
Sprecher für Verkehr

Tom Assmann  
Sprecher für Wirtschaft