1. Anlass und Zielstellung der Fortschreibung

Aufgrund verschiedener veränderter Rahmenbedingungen ist es nötig, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben und an die neuen Anforderungen anzupassen. Änderungen betreffen vor allem:

- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Stadtstrukturelle Änderungen (Stadtumbau, Wohn-, Gewerbegebiete etc.)
- Verkehrsnachfrage/ Verkehrsangebot
- Organisation

Mit dem Funktionalreformgesetz vom 22.12.2004 hat das Land zum 01.01. 2005 die Verantwortung für das Erteilen der Liniengenehmigungen den Landkreisen und den kreisfreien Städten übertragen.

Zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der MVB GmbH wurde im Jahr 2006 eine Betrauungsvereinbarung abgeschlossen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes folgt den im ÖPNV-Gesetz Sachsen-Anhalt, insbesondere in § 6, dargestellten Anforderungen, u.a. die Zusammenarbeit mit dem Nahverkehrsbeirat, den Straßenbaulastträgern und den örtlich tätigen Verkehrsunternehmen sowie die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern. Berücksichtigt wird der seit Anfang 2006 vorliegende ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt.

Ein Großteil der im Nahverkehrsplan 2001 geplanten Maßnahmen wurde bereits umgesetzt bzw. befindet sich aktuell in der Umsetzung. Ein Teil der Maßnahmen, die im Nahverkehrsplan von 2001 vorgeschlagen wurden, konnten aufgrund von fehlenden finanziellen Mitteln nicht umgesetzt werden bzw. wurden als nicht mehr erforderlich betrachtet. Die wichtigste Maßnahme, der Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung befindet sich aktuell in der Umsetzungsphase und wird sich voraussichtlich bis nach 2018 erstrecken (BA 7).

Der Nahverkehrsplan als Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV enthält grundsätzliche Festlegungen zur Angebotsgestaltung und Organisation des ÖPNV.

Die **verkehrspolitischen Ziele** haben ihren Ursprung zum einen in den gesetzlichen Vorgaben, zum anderen sind sie in den regionalen und kommunalen Entwicklungsplanungen fixiert. Als Ziele für die Stadtentwicklung bzw. des Verkehrs bis 2020 werden empfohlen:

- Schaffung und Angebot eines abgestimmten, leistungsfähigen, attraktiven ÖPNV in der Region Magdeburg und somit gleichwertige Lebensbedingungen für die Bevölkerung im gesamten Stadtgebiet
- Gestaltung des Liniennetzes mit möglichst vielen Direktverbindungen für die Hauptverkehrsströme und Orientierung auf die Aufkommensschwerpunkte Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung
- Schaffung eines einheitlichen, kundefreundlichen Tarif- und Informationssystems für den Nahverkehrsraum Magdeburg-Umland

- Ausrichtung der Gestaltung von Zugangsstellen, Fahrgastinformationssystemen und Fahrzeugen auf die Belange aller Fahrgäste unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern, Senioren, Frauen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- bedarfsorientierte Ergänzungen des Linienverkehrs
- Beschleunigung durch separate Fahrspuren und Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen

2. Bestandsaufnahme

2.1 Stadt-Umland-Region

Die Landeshauptstadt Magdeburg bildet das Zentrum der Region Magdeburg. Magdeburg in seiner Funktion als Oberzentrum übernimmt soziale, wissenschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Aufgaben für die Bevölkerung des Verflechtungsgebietes. Es existieren zahlreiche Verflechtungen zwischen Magdeburg als Oberzentrum und dem Umland aufgrund der gemeinsamen Nutzung der sozialen Infrastrukturen, wie z. B. Sportstätten, Kulturstätten, Schulen und Krankenhäuser. Weitere Verflechtungen bestehen angesichts des Ein- und Auspendelns von Arbeitskräften sowie durch Einkaufs- und Freizeitverkehr.

2.2 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Magdeburg gliedert sich in 40 Stadtteile, von denen der jüngste (Beyendorf-Sohlen) seit 2001 zum Stadtgebiet gehört. Auf einer Fläche von etwa 200 km² hat die Landeshauptstadt Magdeburg eine Bevölkerung von 229.631 Einwohnern[1], was einer Bevölkerungsdichte von 1.142,73 EW/km² entspricht. Im Vergleich zum Vorjahreswert von 229.691 Einwohnern[2] stellt dies ein leichtes Absinken dar. Im August 2008 betrug die Einwohnerzahl 228.574 EW[3], was einen weiteren geringfügigen Rückgang darstellt. Die meistens Stadtteile mit der höchsten Bevölkerungsdichte (> 4.000 EW pro km^2) liegen alle zentral in der Nähe zum Stadtzentrum.

Generell ist festzustellen, dass die Bevölkerungszahl in den letzten Jahren nach einem relativ starken Rückgang ab 1997 seit 2005 wieder leicht angestiegen ist und sich auf einem stabilen Niveau eingependelt hat (Vgl. Abbildung 1).

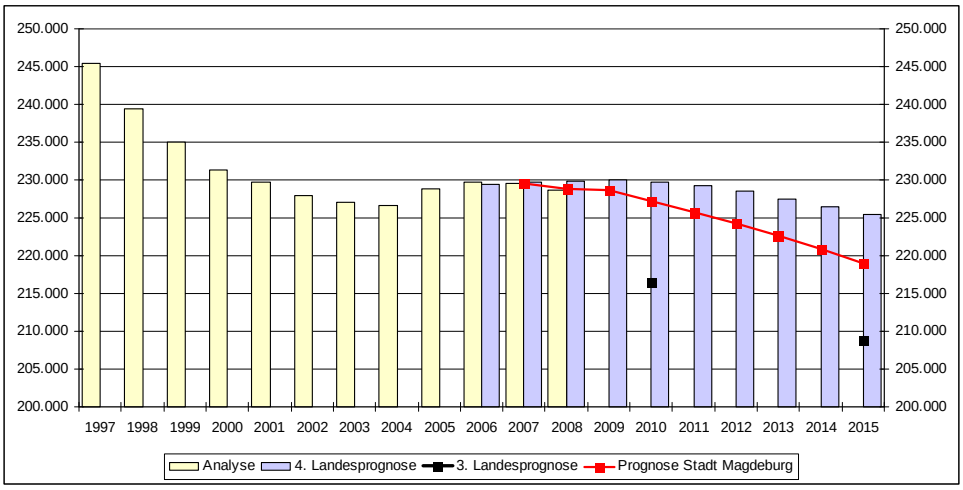

Abbildung 1: Vergleich Prognosen Bevölkerungsentwicklung

[1] Stand 31.12.2007, Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 2, Februar 2008

[2] Stand 31.12.2006, Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 1, Januar 2007

[3] Quelle: Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 8, Januar 2008

2.3 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung

Im Juli des Jahres 2008 wurden in der Landeshauptstadt 16.391 Arbeitslose gezählt. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl um 1.839 Personen gesunken. Bei der Arbeitslosenquote ist seit 2005 auf eine rückläufige Entwicklung zu erkennen, auch wenn diese im Februar 2008 wieder leicht angestiegen ist.
Zusammen mit den Landkreisen Bördekreis, Jerichower Land und Salzlandkreis hat die Landeshauptstadt Magdeburg 1994 einen Interessenverbund gebildet, mit dem gemeinsame Standortvorteile genutzt werden sollen. Die Beteiligten bemühen sich im Rahmen der 1994 gegründeten ständigen Regionalkonferenz Magdeburg um eine einheitliche Infrastrukturplanung sowie um eine gemeinsame Vermarktung und Repräsentation, um die Region positiv weiter zu entwickeln.

2.4 Ausbildung und Schulstandorte

Das Schulangebot in der Landeshauptstadt umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen. Insgesamt standen zum Schuljahr 2008/09 für knapp 17.000 Schüler 72 allgemeinbildende Schulen zur Verfügung. Hinzu kommen 4 berufsbildende Schulen sowie 2 Hochschulen. Bis auf die Sekundarschule „LebenLernen“ wird an allen Schulen mehr als eine Klasse unterrichtet, so dass der Bestand weitgehend auch in den nächsten Jahren als gesichert angesehen werden kann.

2.5 Verkehrsangebot

2.5.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist neben Halle (Saale) der wichtigste Knotenpunkt im Bahnverkehr in Sachsen-Anhalt. Der Hauptbahnhof Magdeburg liegt an der Eisenbahnhauptstrecke Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Halle (Saale) - Leipzig, die im 1-Stunden-Takt von Intercity-Zügen auf den Strecken Leipzig - Köln und Leipzig - Oldenburg - (Norddeich Mole) bedient wird. Einmal täglich bestehen zudem Intercity-Verbindungen von und nach Wittenberge - Schwerin - Rostock und Potsdam - Berlin - Cottbus. Weiterhin verkehrt ein Intercity-Express von und nach Halle (Saale) - Leipzig - Dresden, der einmal wöchentlich weiter bis Hannover fährt. Außerdem hält der private Fernverkehrszug Harz-Berlin-Express in Magdeburg.

2.5.2 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Produkte des SPNV (Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB), S-Bahn (S)) verkehren mindestens im 2-Stunden-Takt auf den Strecken in die Landeshauptstadt Magdeburg:

Kursbuchstrecke	Produkt	von - über - nach	Takt
254	RE RB	Magdeburg – Dessau - Roßlau	2-h (v)* 2-h (u)
259	RB	Magdeburg - Loburg	2-h (u)
260	RB RE	Frankfurt (Oder) - Berlin - Brandenburg (Havel) - Burg - Magdeburg	2-h (v) 1-h
305	RB RE	Uelzen bzw. Wittenberge - Stendal - Magdeburg	2-h (v) 2-h (v)
308	RB	Wolfsburg - Haldensleben - Magdeburg	1-h (v)
309	S / RB	Zielitz - Magdeburg – Schönebeck (Elbe) – Salzelmen	30-Min.
310	RB	Braunschweig - Helmstedt - Magdeburg	1-h
315	RE RB	Halberstadt – Magdeburg	2-h/1-h 2-h
335	RB RE	(Erfurt) - Sangerhausen bzw. Aschersleben - Magdeburg	2-h (v) 2-h (v)
340	RB	Magdeburg - Halle	1-h (v)

Tabelle 1: Verkehrsangebot im SPNV (**(v)=verdichtet, (u)=teilweise unregelmäßige Taktfolge*)

2.5.3 Regionalbusverkehr

Die Stadt-Umland-Verbindung im straßengebundenen ÖPNV wird zurzeit durch 22 Regionalbuslinien sichergestellt, von denen 19 bis zum ZOB westlich des Hauptbahnhofes geführt werden. Neben dieser Haltestelle werden weitere Bus- oder Straßenbahnhaltestellen im städtischen ÖPNV bedient. Dabei werden am ZOB zu jeder Stunde Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien und den Regionalbuslinien sowie unter den Regionalbuslinien gewährt. Durch die beschränkte Anzahl der Regionalbushaltestellen im Stadtgebiet und die unterschiedliche Tarifgestaltung gegenüber den städtischen ÖPNV-Verkehrsmitteln wird ein paralleles ÖPNV-Angebot auf innerstädtischen Nachfragerelationen weitgehend vermieden.

2.5.4 Stadtverkehr

- Straßenbahn:

Im Jahr 2007 wurde das Liniennetz mit 9 Tages- und 3 Nachtlinien mit einer Gesamtlänge von 102,3 km (Stand 01.01.2008) befahren. Bei Veranstaltungen kommen zusätzliche Bedarfslinien zum Einsatz. Das Straßenbahnnetz erschließt das gesamte Stadtgebiet auf den Hauptachsen überwiegend in Nord-Süd-Ausrichtung.

- Bus:

Das Busliniennetz hat eine Länge von 103 km und wird durch 168 Haltestellen im Stadtgebiet erschlossen. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt etwa 544 m. Das Liniennetz umfasst elf Linien im Tages- und 3 Linien im Nachtverkehr. Der Bus erfüllt damit im Wesentlichen Verbindungsfunktionen auf Tangentialrelationen und Erschließungsfunktionen in den Randbereichen der Stadt.

- Bedienungsstandards:

In der zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der MVB GmbH geschlossen Betrauungsvereinbarung wurden folgende quantitative Vorgaben bezüglich der **Bedienzeiten** getroffen:

Kernzone	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte
Mo - Fr: 04:30 - 21:00 Uhr Samstag: 06:00 - 21:00 Uhr Sonntag: 12:00 - 21:00 Uhr	Mo - Fr: 04:30 - 21:00 Uhr Samstag: 06:00 - 21:00 Uhr Sonntag: 12:00 - 21:00 Uhr	Mo - Fr: 05:00 - 21:00 Uhr Samstag: 07:30 - 21:00 Uhr Sonntag: 12:00 - 21:00 Uhr

Tabelle 2: Vorgaben Betrauungsvereinbarung zu Bedienzeiten

Das **Taktangebot** der **Straßenbahn** ist nach Tageszeit und Wochentag differenziert. Auf den Linien der Straßenbahn wird bis auf die Linie 5 und 8 nicht nach Ferien- und Schulzeit unterschieden. In der Haupt- und Nebenverkehrszeit verkehrt die Straßenbahn im Allgemeinen in einem 10-Minuten-Takt, in den Schwachverkehrszeiten hingegen in einem 20-Minuten-Takt. Ausnahmen bilden die Linie 5 (verkehrt ca. zwischen 8 und 14 Uhr nur alle 20 Minuten) und die Linie 8 (verkehrt zwischen 6 und 17 Uhr und nur im 15-Minuten-Takt sowie nicht am Wochenende).

Ähnlich den Straßenbahnlinien ist das Taktangebot im **Busverkehr** nach Tageszeit und Wochentag differenziert. Bis auf Ausnahmen (Linie 52, 57,73) wird nicht zwischen der Bedienung an Schul- und Ferientagen unterschieden. Die Taktzeiten betragen in der Hauptverkehrszeit etwa 15 bis 20 Minuten, in der Neben- und Schwachverkehrszeit etwa 20-30 Minuten.

- Anschlussverkehr:

In den Zeiten außerhalb der o.g. Bedienzeiträume wird das Verkehrsangebot grundsätzlich durch die genehmigten Linien des Anschlussverkehrs erbracht. Der Umstellung auf den Anschlussverkehr beginnt täglich 21:00 Uhr und gilt werktags bis etwa 05:00 Uhr sowie samstags bis 07:00 und sonntags bis 12:00 Uhr.

- Reisezeiten:

Durch den Ausbau der Nord-Süd-Verbindung wird sich der Anteil der Direktverbindungen weiter erhöhen und somit die Reisezeiten weiter reduzieren. Bei längeren Zugangswegen können die Zugangszeiten durch die Nutzung von „Bike-and-Ride“-Anlagen reduziert werden.

2.5.5 Fähren

Im Stadtgebiet gibt es zwei Fährverbindungen, die von der Magdeburger Weißen Flotte GmbH durchgeführt werden:

- Fähre Buckau
- Fähre Westerhüsen

Die Fähren verkehren im Zeitraum von März bis Oktober täglich außer montags jeweils von 10:00 bis 18:00 Uhr. Bei beiden Fähren gelten die Tarife der MVB GmbH.

2.5.6 Alternative Bedienformen

Räume und Zeiten mit geringer Nachfrage bedürfen zur Sicherstellung der Mobilität ihrer Einwohner auch ÖPNV-Angeboten, die sich stärker an die wechselnde Verkehrsnachfrage anpassen lassen als der Linienbetrieb. In der Landeshauptstadt Magdeburg kommen zurzeit auf einzelnen Relationen im Busverkehr alternative Bedienformen in Form von Rufbussen zum Einsatz (Linie 55 und 61). Die Rufbusfahrten der Ringlinie 55 werden ergänzend zu den festen Linienfahrten wochentags ab 17.00 Uhr, samstags zwischen 9:00 und 13:30 Uhr sowie ab 17:00 Uhr im 30-Minuten-Takt angeboten. Auf der Linie 61, die nur wochentags verkehrt, werden die Rufbusse in den Schwachlastzeiten vor 06:00 Uhr und nach 17:30 Uhr eingesetzt. Beide Linien verkehren als feste Rufbusfahrten, d.h. die entsprechenden Abfahrtszeiten an den Haltestellen sind im Fahrplan fest vorgegeben, vom Linienweg kann aber abgewichen werden.

2.5.7 Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern

Im Laufe der letzten Jahre wurden mehrere Bike+Ride-Anlagen in Betrieb genommen:

B+R Diesdorf (Endhaltestelle)
B+R Schule Rothensee
B+R Leipziger Chaussee (Endhaltestelle)
B+R Cracau (Endhaltestelle)
B+R Bahnhof Südost
B+R Berliner Chaussee
B+R Haltepunkt Herrenkrug
B+R Messegelände / Elbauenpark
B+R SKL

Für die Verknüpfung zum motorisierten Individualverkehr (MIV) stehen im Umfeld folgender Haltestellen Park+Ride-Plätze zur Verfügung:

Lerchenwuhne (Endhaltestelle)
AMO/Steubenallee
Jerichower Platz
Bördepark (nur im Veranstaltungsverkehr)
Diesdorf (Endhaltestelle)

2.5.8 Infrastruktur

- Haltestellen/ ÖPNV-Verknüpfungspunkte:

In der Landeshauptstadt Magdeburg wird durch die MVB der Zugang zum ÖPNV mit Hilfe von 275 Haltestellen im Stadtgebiet gesichert, die im Stadtgebiet weitestgehend gleichmäßig verteilt sind. Die Mehrzahl der Haltestellen wird durch den Busverkehr bedient.
De wichtigsten Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, d.h. mit Übergängen zu mindestens fünf Straßenbahn- bzw. Buslinien, sind:

Verknüpfungspunkt	**Straßenbahnlinien**	**Buslinien**
Alter Markt/ Allee-Center	8	-
Neustädter Friedhof	4	1
Braunlager Straße	2	4
City Carré/ Hauptbahnhof	5	-
Damaschkeplatz/ZOB	5	1
Hasselbachplatz	6	1
Kastanienstraße	4	2
Theater	6	1

Tabelle 3: Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, Stand 09/2008 (eigene Darstellung)

Die Verknüpfung zwischen dem regionalen SPNV und dem innerstädtischen ÖPNV erfolgt mit Ausnahme des Haltepunktes Salbke an allen SPNV-Haltepunkten und S-Bahnhöfen im Stadtgebiet (vgl. Tabelle):

Bahnhof bzw. Haltepunkt	**Straßenbahn**	**Bus**
Buckau		x
Eichenweiler	x	
Hauptbahnhof	x	x
Hasselbachplatz	x	x
Herrenkrug	x	
Neustadt	x	x
Sudenburg		x
Südost	x	
SKET-Industriepark		x

Tabelle 4: Verknüpfungspunkte zwischen SPNV bzw. S-Bahn und innerstädtischem ÖPNV, Stand 09/2008 (Eigene Darstellung)

- Betriebshöfe:

Die Betriebshöfe für die Straßenbahnen der MVB befinden sich im Gewerbegebiet Nord in Rothensee (Betriebshof Nord) und in Westerhüsen (Betriebshof Südost). Der Betriebshof Südost wurde 2001 in Betrieb genommen. Der weitere Ausbau des Betriebshofes Nord soll ab 2009 realisiert werden. Weiterhin befindet sich zurzeit noch in Brückfeld die Hauptwerkstatt für die Straßenbahnen sowie in Sudenburg das historische Straßenbahndepot.

Abbildung 2: Betriebshof Südost der MVB (Quelle: ISUP GmbH, 2008)

Des Weiteren gibt es den Betriebshof Kroatenwuhne für die Busse der MVB.

- Betriebsleitzentrale:

Zur Pflege der Vorortinformationen im Haltestellennetz, zu Beobachtung des Fahrbetriebes sowie zur Lenkung und Leitung der Abläufe im Fahrbetrieb wurde eine Betriebsleitzentrale durch die Zusammenlegung der Betriebsleitstelle mit der Netzleitstelle neu eingerichtet.

- Fahrzeugbestand:

Die MVB verfügt zurzeit über 162 Straßenbahnen (138 Triebwagen, 24 Beiwagen), davon sind 72 Niederflurfahrzeuge. Im Vergleich zum Stand 2001 hat sich der Fahrzeugbestand an Niederflurfahrzeugen deutlich erhöht. Im Jahr 2001 wurden 53 Niederflurfahrzeuge im Straßenbahnbetrieb eingesetzt. Das durchschnittliche Alter der Niederflurfahrzeuge beträgt etwa 9 Jahre.
Der Fahrzeugpark der Busse besteht ausschließlich aus Niederflurfahrzeugen, von denen 25 Standard-Gelenkbusse und 30 Standardlinienbusse sind. Hinzu kommt 1 Minibus. Somit hat sich die Zahl der Standardlinienbusse im Vergleich zu 2001 um 5 Fahrzeuge verringert, die der Gelenkbusse ist geblieben. Das Durchschnittsalter der Busse beträgt ca. 6 Jahre.

2.6 Umweltstandards

Die MVB hat im Jahre 2001 die Zertifizierungsurkunde nach den europäischen Normen DIN EN ISO 9001 für das Qualitätsmanagement und DIN EN ISO 14001 für das Umweltmanagement für Straßenbahnen erhalten.
Im Ergebnis des Qualitäts- und Umweltmanagements (QMS/UMS) konnte die CO2-Emission durch den Einsatz neuer Fahrzeuge von durchschnittlich 6,04 g/kWh in Jahr 2005 auf 3,84 g/kWh im Jahr 2006 verringert werden. Einem Fahrstromverbrauch von rund 33.000 MWh im Jahr 2000 steht der Verbrauch von 26.000 MWh im Jahr 2006 gegenüber.[4]

[4] Quelle: MVB Geschäftsbericht 2006

2.7 Barrierefreiheit

Von den 275 Haltestellen sind 84 in beide Richtungen behindertengerecht gestaltet. Hinzu kommen 10 Haltestellen, die entweder stadteinwärts oder stadtauswärts behindertengerecht ausgebaut sind. Im Stadtzentrum und an den Linienendpunkten sind bereits viele Haltestellen barrierefrei gestaltet. Allerdings sind immer noch Defizite vorhanden, wie zum Beispiel die Haltestellen Domplatz und Damaschkeplatz. An der Haltestelle Damaschkeplatz können Rollstuhlfahrer durch Einsatz einer mobilen Rampe in die Straßenbahn einsteigen.

Im täglichen Fahrbetrieb der Straßenbahnen werden in der HVZ zu 87% und in der SVZ bzw. am Wochenende zu 100 % Niederflurfahrzeuge eingesetzt, wobei alle Niederflurfahrzeuge mit mobilen Rampen ausgestattet sind.
Die Busse sind vollständig mit Niederflurtechnik und zu ca. 2/3 mit mobilen Rampen ausgestattet.

2.8 Tarifstruktur

Das Fahrscheinsortiment umfasst:

- Einzelfahrscheine
- Mehrfahrtenkarten
- Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monatskarten)
- Nutzerspezifische Angebote (Tourist, Kombi Tickets)

Die MVB GmbH hat eine Tarif- und Vertriebsreform durchgeführt, die ab 01. Dezember 2008 gültig wurde (Vgl Tabelle). Änderungen im Tarifsystem beziehen sich dabei nur auf den Bartarif. Durch die Einrichtung mobiler Fahrkartenautomaten in allen Fahrzeugen fällt der Fahrerverkauf und damit auch Zahlung des entsprechenden Kassierzuschlags weg.

		Preise gültig bis 30.11.2008		**Preise gültig ab 01.12.2008**	
	Ticket	**normal**	**ermäßigt**	**normal**	**ermäßigt**
Einzelfahrten	Kurzstrecke*			1,20 €	-
	Einzelfahrschein	1,60 €	1,30 €	1,70 €	1,40 €
	Mehrfahrtenkarten (4)	5,60 €	4,20 €	6,00 €	4,50 €
	Citykarte	0,90 €	-	-	-
Zeitkarten	Tageskarte	4,10 €	2,90 €	3,40 €	2,80 €
	9 Uhr Tageskarte	3,70 €	-	-	-
	Minigruppen-Tageskarte	6,80 €	-	6,80 €	-
	Wochenkarte	12,50 €	-	12,50 €	-
	Monatskarte	38,50 €	29,00 €	38,50 €	29,00 €
	9 Uhr Monatskarte	30,00 €	-	30,00 €	-
	Persönliche Abo:cleverCard	30,00 €	-	30,00 €	-
	Übertragbare Abo:clever Card	32,00 €	-	32,00 €	-
	9 Uhr Abo:cleverCard	25,00 €	-	25,00 €	-
Nutzergruppen-spezifische Angebote	Jobticket**	-	-	25,00 €	
	TouristCard	12,40 €			
	Kombi Tickets				
*nur am Automaten im Fahrzeug erhältlich, ** geplant ab 2009, zz. Bedarfsabfrage					

Tabelle 5: Tarifangebote MVB GmbH (Eigene Darstellung, Stand 10/08)

Verglichen mit den Tarifangeboten anderer deutscher Städte ähnlicher Größe liegt das Tarifniveau auch nach der Tarifreform unter dem der anderen Städte.[5]

2.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Liniennetz- und Fahrplaninformationen

Die MVB gibt jährlich ein **Fahrplanbuch** für die Landeshauptstadt Magdeburg heraus. Es enthält die Angebote der Stadtverkehre (Bus und Straßenbahn) sowie Informationen zu den Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbes, Mitnahmemöglichkeiten etc. Die Fahrplantabellen sind nach Tagesgruppen Montag-Freitag (ggf. weiterhin unterschieden nach Ferien), Samstag sowie Sonntag unterteilt.
Die telefonische und persönliche Fahrplanauskunft sichert das Verkehrsunternehmen über ihre Verkaufsstellen während deren Geschäftszeiten bzw. über eine Servicehotline ab. Darüber hinaus vermittelt das Verkehrsunternehmen auf seiner Homepage www.mvb.de ebenfalls die Fahrplantabellen der von ihnen betriebenen Linien. Hier erfolgt gleichzeitig die Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft der NASA (INSA). Weiterhin sind Hinweise zu Möglichkeiten der Information über SMS und WAP (Wireless Application Protocol) angegeben.

Die **Haltestellen** in Magdeburg sind nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen ausgestattet. In die Haltestellenstele sind das Haltestellenzeichen, der Haltestellenname, die Liniennummer und –ziele sowie der Unternehmensname integriert. Der Aushangfahrplan ist entweder an der Stele oder an der Wand der Wartehalle angebracht.

Abbildung 3: Haltestelle Leiterstraße (Quelle: ISUP, 2008)

An wichtigen Verknüpfungspunkten, im innerstädtischen Bereich sowie an neu gestalteten Haltestellen sind Einrichtungen für dynamische Fahrgastinformationen installiert. Insgesamt sind sechs Haltestellen mit **dynamischen Fahrgastinformationen** (FGI) ausgerüstet:

- Alter Markt
- Breiter Weg
- Damaschkeplatz
- Hasselbachplatz
- Hauptbahnhof
- Theater

Die Haltestellen Berliner Chaussee und Milchweg sind mit dynamischer Fahrerinformation zur Anschlusssicherung ausgestattet:

[5] Eigener Vergleich durch ISUP (07/2008) mit Halle/S., Leipzig, Hannover, Dresden, Kassel

Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

Die MVB betreibt 9 eigene Verkaufsstellen im Stadtgebiet sowie ein Kundenzentrum in der Otto-von-Guericke-Straße.

Abbildung 4: MVB-Verkaufsstelle im Stadtzentrum (Quelle: ISUP, 2008)

Dieses Vertriebsnetz wird ergänzt durch insgesamt 44 MVB-Fahrkartenautomaten im gesamten Stadtgebiet. In insgesamt 119 Geschäften ist in der Landeshauptstadt Magdeburg das Tarifsortiment (Monatskarten sind nur teilweise erhältlich) ebenfalls erhältlich. Die Fremdverkaufsstellen sind sowohl im Fahrplanheft als auch im Internet aufgelistet. Alle Fahrzeuge wurden mit der Einführung des neuen Tarifs zum 01.12.2008 mit mobilen Fahrkartenautomaten ausgestattet.

2.10 Nachfrage

Zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und ihrem Umland gibt es starke Pendlerbeziehungen im **Berufsverkehr**, wobei die Pendlerströme nach Magdeburg jedoch bedeutend stärker sind als die Pendlerströme aus Magdeburg.

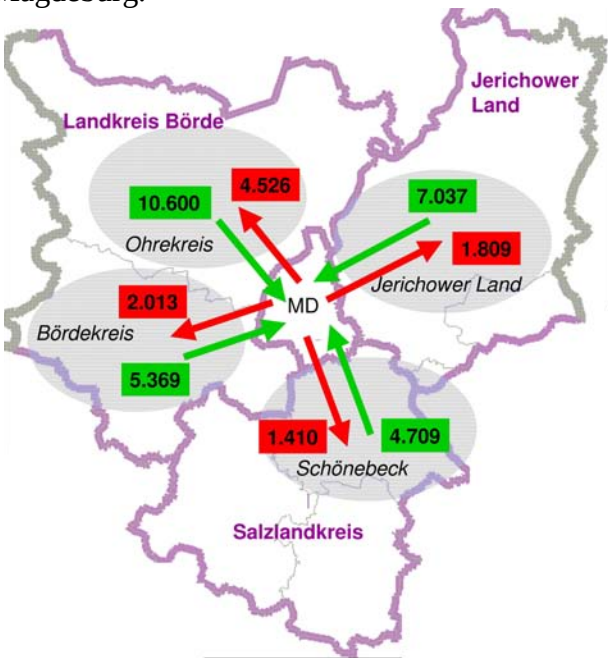

Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler und Auspendler in die / aus der Landeshauptstadt Magdeburg (Quelle: Stadtplanungsamt, Statistisches Landesamt 30.06.2007)

Zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und den anderen Landkreisen bzw. kreisfreien Städten werden an einem durchschnittlichen Werktag im **Gesamtverkehr** ca. 20.000 Fahrgäste **mit öffentlichen Verkehrsmitteln** – dabei zu mehr als 90 % mit dem SPNV - befördert. Drei Viertel dieser Verkehrsströme beginnen oder enden in den angrenzenden Landkreisen, wobei wiederum die Hälfte hiervon auf das Gebiet des am 01.07.2007 neu gebildeten Landkreises Börde entfällt.

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

Hinsichtlich der Nachfrage im SPNV wurde im Jahr 2006/2007[6] beispielhaft an folgenden Bahnhöfen/Haltepunkten in der Landeshauptstadt Magdeburg folgende Nachfrage gemessen:

Bahnhof/ Haltepunkt	**Nachfrageniveau[9]**
Hauptbahnhof	> 10.000
Neustadt	1.000-3.000
Eichenweiler	300-500
Hasselbachplatz	300-500
Buckau	300-500
SKET	300-500
Sudenburg	100-300
Südost	100-300
Herrenkrug	100-300
Salbke	100-300
Barleber See	< 100
Rothensee	< 100
Beyendorf	< 100

Tabelle 6: Nachfrageniveau SPNV-Zugangsstellen in der Landeshauptstadt Magdeburg (Eigene Darstellung)

- Regionalbusverkehr:

Von den 22 Regionalbuslinien, die in die Landeshauptstadt Magdeburg fahren, haben 19 Linien ihren Endpunkt am ZOB.
Mit einem Anteil von rund 2/3 am gesamten Fahrgastaufkommen stellt der ZOB dabei die mit Abstand bedeutendste Haltestelle für den Regionalbusverkehr dar. Die Haltestellen Bebertaler Straße (rund 10 %), Braunlager Straße und Bahnhof Neustadt (jeweils > 5 %) haben ebenfalls größere Anteile am Fahrgastaufkommen zu verzeichnen. Die Haltestellen Universitätsklinik und Leipziger Chaussee im Süden bzw. die Haltestelle Neustädter Platz im Norden stellen weitere stärker frequentierte Regionalbushaltestellen dar.

- Stadtverkehr:

Das wichtigste Ziel im ÖPNV ist das Stadtzentrum. Hier ist die Nachfrage auf allen Linien am höchsten. Genutzt wird der ÖPNV nicht nur für den Einkaufsverkehr sondern auch für Ausbildungs- und Berufsverkehr.
Durch die MVB GmbH wurden im Jahr 2007 etwa 57,9 Mio. Personen befördert.
Der Großteil der Fahrgäste nutzt die Straßenbahnlinien, da das Liniennetz der Straßenbahn nahezu das gesamte Stadtgebiet auf Hauptachsen erschließt. Die Nachfrage auf den Buslinien ist im Vergleich zu den Straßenbahnlinien bedeutend geringer.

[6] Ein- und Aussteiger an Zähltagen Dienstag - Donnerstag, Juni 2006 - Juni 2007, Hin und Rückfahrt

3. Bewertung

- Erschließung:

Grundsätzlich ist das Stadtgebiet durch das Straßenbahn- und Busliniennetz gut erschlossen und an das Stadtzentrum als bedeutendes Ziel und an die wichtigsten Verknüpfungspunkte angebunden. Lediglich in den Stadtrandlagen bestehen Defizite bzgl. der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Dies betrifft vor allem Bereiche der Stadtteile Berliner Chaussee und Prester östlich der Elbe und westlich der Elbe Bereiche der Stadtteile Ottersleben, Alt Olvenstedt (Wohngebiet Saures Tal) und Diesdorf.
Der Busverkehr erschließt vor allem die Stadtrandlagen und dient als Zubringer zur Straßenbahn. Einzelne Wohngebiete mit hohen Bevölkerungszahlen wie Ottersleben, Reform, Neustädter Feld, Kannenstieg werden zurzeit nur durch Buslinien erschlossen.
Die Straßenbahn stellt das wichtigste Verkehrsmittel im ÖPNV dar, wobei die größte Nachfrage vor allem auf Strecken in Nord-Süd-Ausrichtung auftritt, was die Bedeutung dieser Strecken verdeutlicht. Eine besonders wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Stadtverkehr ist weiterhin der Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung bis 2019. Durch die Erweiterung des Liniennetzes und die Umsetzung des neuen Buskonzeptes können u. a. die nördlichen Stadtteile Kannenstieg und Neustädter Feld sowie die Wohn- und Gewerbegebiete im Süden (Beyendorfer Grund, Bördepark) zukünftig besser erschlossen werden. Durch diese Baumaßnahme kann der ÖPNV auf diesen Relationen weiter beschleunigt und unterstützt werden. Alle zukünftigen Konzeptionen sind auf diese Maßnahme aufzubauen.
Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Regionalbuslinien im Bereich des Universitätsplatzes sowie ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle Thiemstraße als Umstiegsmöglichkeit zur Fähre Buckau wäre aus Sicht des Aufgabenträgers sinnvoll, fehlt aber zum jetzigen Zeitpunkt.

- Fahrzeuge:

Der Anteil der im Betrieb eingesetzten Niederflurfahrzeuge beträgt über 80 %. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind noch nicht alle Busse mit mobilen Rampen ausgestattet (66%).

- Bedienzeitraum, Angebotshäufigkeit

Die vorgegebenen Bedienzeiten werden durch die MVB GmbH grundsätzlich eingehalten. Das Taktangebot der MVB ist nach Tageszeit und Wochentag differenziert. Die vorgegebenen Taktzeiten werden umgesetzt. Durch den Einsatz differenzierter Taktzeiten und den Einsatz von Rufbussen wird der Verkehr an die Nachfrage angepasst.
Besonders bei den Straßenbahnen sind die Taktfolgen einheitlich und übersichtlich. Im Busverkehr sind die Taktfolgen in den einzelnen Linien sehr unterschiedlich bzw. unregelmäßig. Hier kann zugunsten der Fahrgastfreundlichkeit und somit auch Kundenbindung und -gewinnung noch Verbesserungsbedarf gesehen werden.

- Reisezeiten:

Die vorgegebenen maximalen Reisezeiten können vor allem bei Direktverbindungen problemlos realisiert werden. Durch den Ausbau der Nord-Süd-Verbindung können der Anteil an Direktverbindungen weiter erhöht sowie die Reisezeiten weiter verringert werden. Es gibt zwar sowohl Unter- als auch Überschreitungen dieser Vorgabewerte, im Mittel werden die Reisezeiten jedoch eingehalten.

- Tarife, Marketing, Fahrgastinformation:

Die MVB unterteilt ihr Tarifangebot in Fahrkarten für Wenig-, Viel- und Erlebnisfahrer. Tarifangebote für spezielle Nutzergruppen gibt es außer der Touristcard keine. Die Einführung des Jobtickets ab 2009 wurde vorbereitet.
Die Gestaltung der Fahrzeuge, Haltestellen und Verkaufseinrichtungen erfolgt in einem einheitlichen Design, was einen hohen Wiedererkennungswert für den Fahrgast mit sich bringt. Ab dem 01.Dezember 2008 wurden alle Fahrzeuge im Zuge der Tarif- und Vertriebsreform mit mobilen Fahrzeugautomaten ausgestattet.
Die MVB bietet alle relevanten Informationen sowohl in gedruckter als auch in elektronischer Form an.

- Haltestellen:

Der Anteil an Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation sollte vor allem in den zentralen Stadtbereichen weiter erhöht werden.
Ebenso gibt es noch Defizite in der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen. Gerade im Stadtzentrum sollten alle Haltestellen barrierefrei ausgeführt sein. Hier gibt es zum Beispiel an den Haltestellen Domplatz und Damaschkeplatz Defizite. Aus Sicht des Aufgabenträgers ist auch der barrierfreie Ausbau der Haltestellen Pfeifferstraße, Zoo, Kroatenweg sowie Domplatz und Damaschkeplatz wünschenswert.

4. Prognose

- Bevölkerung:

Die Bevölkerungszahl der Landeshauptstadt Magdeburg geht nach der Prognose der Landeshauptstadt Magdeburg bis 2021 auf etwa 215.000 Einwohner zurück. Nach der 4. regionalisierten Landesprognose (Bezugsjahr 2005) geht die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2010 auf ca. 229.700 und bis zum Jahr 2015 auf ca. 225.400 Einwohner zurück.
Des Weiteren ist eine weitere Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung zu erwarten. Das Durchschnittsalter hat sich von 43,7 Jahren in 2000 auf 45,3 Jahre im Jahr 2007 erhöht. Bis zum Jahr 2020 ist mit einem Anstieg des Anteils der ab 65-Jährigen auf etwa 25 % zu rechnen[7].

- Arbeitsplätze:

Die Anzahl der Unternehmen ist von 10.800 im Jahr 2005 auf 12.200 in 2008 gestiegen. Vor allem im Dienstleistungsgewerbe konnten in den letzten Jahren Zuwächse in der Anzahl der Unternehmen verzeichnet werden. Es wird daher angenommen, dass die Arbeitsplatzzahl in der Landeshauptstadt Magdeburg der Bevölkerungsentwicklung folgen wird.

- Motorisierung:

Der Fahrzeugbestand in der Landeshauptstadt Magdeburg ist in den letzten Jahren geringfügig aber kontinuierlich gestiegen. Im Durchschnitt beträgt der Fahrzeugbestand bezogen auf 100 Einwohner 49 Pkw[8].
Das Motorisierungswachstum der vergangenen Jahre wird auch für die Zukunft unterstellt.

---

[7] Quelle: Eigene Prognose der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand 09/2008

[8] Quelle: Statistische Monatsberichte, Heft 1, Januar 2009

- Lage von Verkehrserzeugern:

Die Mehrzahl der Gewerbegebiete befindet sich im Norden sowie im Süden der Stadt westlich der Elbe. Durch die zahlreich vorhandenen **Industrie- und Gewerbegebiete** kann ein Anhalten der Verflechtungsprozesse mit dem Umland der Stadt erwartet werden. Bedeutung für den Einkaufsverkehr haben vor allem **Handelsunternehmen**. In der Landeshauptstadt Magdeburg sind 41% der Handelsunternehmen im Stadtzentrum (Altstadt) bzw. in angrenzenden Stadtteilen (Stadtfeld Ost, Neue Neustadt, Sudenburg) angesiedelt. Außerhalb des Stadtzentrums sind vor allem der Florapark und der Bördepark von Bedeutung. Die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen außerhalb der Stadt sollte sich nicht fortsetzen.
Weitere wichtige verkehrliche Ziele sind soziale Infrastrukturen, wie Kulturstätten, Sportstätten und Krankenhäuser. Diese befinden sich zum Großteil zentral im Stadtgebiet. Aber auch außerhalb des Stadtzentrums gibt es wichtige Ziele, wie zum Beispiel das Städtische Klinikum in Alt Olvenstedt oder die Pfeiffersche Stiftungen in Cracau.

- Schulentwicklung:

Die Standorte der Schulen verteilen sich weitgehend gleichmäßig auf das Stadtgebiet mit Schwerpunkten in der Innenstadt und in Stadtteilen mit hoher Bevölkerungsdichte. Der Schulbestand kann auch trotz z. Zt. geringfügig sinkender Schülerzahlen in den nächsten Jahren als weitgehend gesichert angesehen werden. Die Zahl der Schulanfänger wird mittelfristig bis zum Jahr 2013 zunehmen und von etwa 1.588 im Jahr 2008 auf 1.800 Schüler in 2013 steigen[9]. Es wird zukünftig zu einigen Veränderungen in den Schulstandorten geben, so dass sich im Schülerverkehr die Schülerströme zu/von diesen Standorten verdichten werden.

- Modal Split:

Der Modal Split im Jahr 2003 hat sich im Vergleich zu 1998 zugunsten des MIV und des Radverkehrs verschoben. Der Anteil des ÖPNV ist um 2 Prozentpunkte gesunken; der des Fußverkehrs sogar um 6,8 %.
Mit dem Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung und der Umsetzung des neuen Buskonzeptes sollen u.a. die nördlichen Stadtteile Kannenstieg und Neustädter Feld sowie die Gewerbegebiete im Süden besser erschlossen werden, so dass durch das verbesserte ÖPNV-Angebot nach der Fertigstellung ein höherer Anteil der ÖPNV-Nutzung erwartet werden kann. Zurzeit läuft die aktuelle Erhebung Mobilität in Städten 2008. Aktuelle Ergebnisse hierzu sind ab April 2009 zu erwarten.

5. Erste Handlungsempfehlungen zur Gestaltung des ÖPNV

- Grundsätze:

In Anlehnung an den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2001 soll das bereits festgelegte differenzierte Bedienungskonzept (Einteilung in Gebietstypen und Grund- und Ergänzungsnetz) beibehalten, weiterentwickelt und gegebenenfalls angepasst werden.

- Bedienung und Erschließung / wichtige Ausbaumaßnahmen:

Das Straßenbahnnetz ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und ermöglicht eine qualitativ hochwertige und für hohe Verkehrsaufkommen geeignete Beförderung. Das zum Fahrplan 2008/09 bestehende Streckennetz der Straßenbahn ist daher unter Einbindung der geplanten Linienänderungen nach Fertigstellung der gesamten 2. Nord-Süd-Verbindung zu erhalten.

[9] Quelle: Mittelfristiger Schulentwicklungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2009/10 bis 2013/14; Stand 12.01.2009.

Der geplante Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung ist fortzuführen, der Betriebshof Nord ist ab dem Jahr 2009 auszubauen. Die Straßenbahnstrecken in der Diesdorfer Straße und in der Otto-von-Guericke-Straße sind mittel- bis langfristig auszubauen. Die Endschleife Kroatenweg ist langfristig mit einer gemeinsamen Haltestelle für Bus und Straßenbahn auszubauen.

Das Angebot des Anschlussverkehrs sollte grundsätzlich besser vermarktet werden, um den Fahrgästen das Angebot transparent zu machen. Der spätere Beginn um 22 Uhr wäre mit erheblichen Mehrkosten verbunden.

- Verknüpfung ÖV-ÖV:

Grundsätzlich sollten die Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV nicht mehr als 150m betragen, um die Umstieg möglichst bequem zu gestalten. In der Hauptverkehrszeit und der Nebenverkehrszeit (HVZ/NVZ) sollte die Wartezeit zwischen den Umstiegen im Stadtverkehr nicht mehr als 5 Minuten betragen.

Aus allen Stadtteilen ohne Straßenbahnanschluss muss das Stadtzentrum nach höchstens einmaligem Umsteigen erreichbar sein. Diese bereits bestehende Qualität soll auch zukünftig festgeschrieben werden. Als Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang die Einrichtung einer Umsteigemöglichkeit zwischen Stadt- und Regionalverkehr am Universitätsplatz und der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Thiemstraße als Übergangsmöglichkeit zur Fähre zu nennen.

Zu verbessern sind grundsätzlich die Marketingmaßnahmen zum Fährangebot in Magdeburg. Hier sollten an den entsprechenden Haltestellen Hinweise bzgl. des Fährbetriebes in der Straßenbahnen/Bussen für die Fahrgäste gegeben werden.

- Verknüpfung ÖV-IV:

An folgenden Stellen sollten **Bike+Ride-Anlagen** (B+R) eingerichtet werden:

- Bhf. Neustadt
- Haltestelle Kroatenweg
- Bördepark
- Einrichtung Fahrradstation am Hauptbahnhof:

Dabei sollte darauf geachtet werden, dass grundsätzlich ein witterungsgeschütztes, sicheres Abstellen der Fahrräder ermöglicht wird. Bei der Fahrradstation am Bahnhof können noch zusätzliche Serviceeinrichtungen untergebracht werden, wie z. B. Fahrradvermietung, Reparaturservice, evtl. Fahrradwäsche, Verkauf von Informationsmaterial etc.
Weiterhin sollten Untersuchungen durchgeführt werden zur Optimierung der Mitnahmezeiten für Fahrräder im ÖPNV.

Die Einrichtung von weiteren **Park+Ride-Anlagen** (P+R) in der Nähe folgender Haltestellen sollte geprüft werden:

- Haltestelle Bördepark (2.NSN)
- Messegelände
- Eisvogelstraße

Die Abfahrten des ÖPNV an den Park-and-Ride-Standorten sollten durch dynamische Informationstafeln angezeigt werden. Die Zugangswege zwischen Haltestellen und B+R-Standorten sowie P+R-Standorten sollten jeweils nicht mehr als 100m betragen.

- Reisezeit/Pünktlichkeit:

Die Reisezeiten zwischen Orten innerhalb der Landeshauptstadt Magdeburg sollten möglichst kürzer oder mindestens gleichwertig wie im MIV sein und je nach Gebietstyp nicht mehr als 60 Minuten betragen.

- Haltestellenausstattung:

Die Haltestellenausstattung unterscheidet sich je nach Frequentierung durch Fahrgäste. Die Haltestellen im Stadtgebiet sollten in Bezug auf die Ausstattung geprüft und ggf. ergänzt werden.

alle Haltestellen:	o Haltestellenkennzeichnung
	o Fahrgastinformationen
	o Beleuchtung (Lichtintensität nach DIN), v.a. an Bushaltestellen
	o Papierkorb
mäßig frequentierte Haltestellen:	o Witterungsschutz
	o Sitzgelegenheit
	o evtl. Fahrausweisautomat
stark frequentierte Haltestellen und Umsteigehaltestellen	o Stadtplan
	o dynamische Fahrgastinformationen
	o Fahrausweisautomat

Tabelle 7: Empfehlungen für die Haltestellenausstattung

Die genannten Maßnahmen stellen lediglich erste Handlungsempfehlungen dar und werden im Zuge der weiteren Bearbeitung bezüglich ihrer Umsetzbarkeit vertiefend geprüft, weiter qualifiziert und ergänzt.