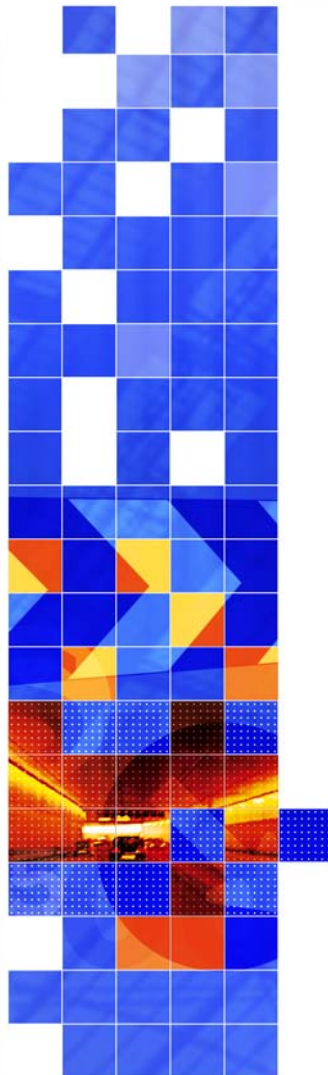




B E R I C H T

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010

Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
An der Steinkuhle 6

39128 Magdeburg

D A T U M

26. Oktober 2009

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Anlass und Zielstellung	6
2 Rechtliche Rahmenbedingungen	8
3 Umsetzungsstand bisheriger Maßnahmen	9
4 Grundlagen der Fortschreibung	14
5 Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele	14
6 Bestandsaufnahme	18
6.1 Stadt-Umland-Region	18
6.2 Raum- und Bevölkerungsstruktur	20
6.3 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung	31
6.4 Ausbildung und Schulstandorte	33
6.5 Verkehrsangebot	35
6.6 Umweltstandards	52
6.7 Barrierefreiheit	52
6.8 Tarifstruktur	53
6.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	55
6.10 Organisationsstruktur	58
6.11 Wirtschaftliche Situation	59
6.12 Nachfrage	60
7 Bewertung	67
8 Prognose	71
9 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV	74
9.1 Vorbemerkungen	74
9.2 Grundsätze der Angebotsgestaltung	75
9.3 Das Netz- und Linienkonzept	82
9.4 Bedienungsstandards	87
9.5 Vernetzung	90
9.6 Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot	91
9.7 Tarif	105
9.8 Information, Service, Marketing	106
9.9 Organisation (Kooperation AT-VU)	110
9.10 Finanzierung/Investitionen	112
Quellenverzeichnis	116
Anlagenverzeichnis	118
Anlagen	119

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadtteile und Bevölkerung	20
Abbildung 2: Vergleich der Bevölkerungszahl in 1998 und 2009	24
Abbildung 3: Entwicklung der Bevölkerungsdichte und Prognose	25
Abbildung 4: Vergleich Prognosen Bevölkerungsentwicklung.....	26
Abbildung 5: Städtebauliches Leitbild des Bund-Länder-Programmes Stadtumbau Ost, Stand 02 / 2002	27
Abbildung 6: Gebietstypen nach Nutzungsart	30
Abbildung 7: Entwicklung Bevölkerung und Arbeitslosenquote seit 2007 ...	32
Abbildung 8: Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand 08 / 2008.....	35
Abbildung 9: Buslinien im Regionalverkehr	39
Abbildung 10: Betriebshof Südost der MVB GmbH	50
Abbildung 11: Straßenbahn der MVB GmbH	51
Abbildung 12: Haltestelle Leiterstraße	56
Abbildung 13: MVB GmbH -Verkaufsstelle im Stadtzentrum	57
Abbildung 14: Nachfrageströme im ÖPNV zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und dem Umland (Stand 12 / 2005)	60
Abbildung 15: Pendlerströme von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten der Landeshauptstadt Magdeburg	61
Abbildung 16: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler und Auspendler in die / aus der Landeshauptstadt Magdeburg.....	62
Abbildung 17: ÖPNV-Nachfrage im Stadtverkehr 2005.....	65
Abbildung 18: Kundenverteilung auf den Linien des ÖPNV	66
Abbildung 19: Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand 08 / 2008	68
Abbildung 20: Gebietstypen.....	76
Abbildung 21: Achsen.....	78
Abbildung 22: Empfohlene Reststufenhöhe und Spaltbreite.....	93
Abbildung 23: Barrierefrei zu gestaltende Haltestellen	102

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stand der Umsetzung der Maßnahmen	13
Tabelle 2: Entwicklung Modal Split und Zielwerte für die Verkehrsanteile.....	17
Tabelle 3: Strukturdaten der Region Magdeburg.....	18
Tabelle 4: Bevölkerung in den Stadtteilen.....	23
Tabelle 5: Bis 2007 realisierte Maßnahmen Stadtumbau Ost (Auswahl).....	29
Tabelle 6: Erwerbstätigkeit und Beschäftigung im Nahverkehrsraum RKM...	31
Tabelle 7: Arbeitslosenstruktur der Landeshauptstadt Magdeburg.....	31
Tabelle 8: SPNV - Angebot in der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand: Fahrplan 2009).....	37
Tabelle 9: Regionalbuslinien, Stand 9 / 2009	38
Tabelle 10: Reisezeiten ab Haltestelle "Alter Markt / Allee-Center"	41
Tabelle 11: Vorgaben Betrauungsvereinbarung zu Bedienzeiten	41
Tabelle 12: Vorgaben Betrauungsvereinbarung zu Bedienhäufigkeiten.....	42
Tabelle 13: Vorgaben zu den Reisezeiten in Minuten	43
Tabelle 14: Neu eingerichtete Haltestellen, Stand 10 / 2008	47
Tabelle 15: Umbenannte Haltestellen, Stand 10 / 2008	48
Tabelle 16: Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, Stand 09 / 08	48
Tabelle 17: Verknüpfungspunkte zwischen SPNV bzw. S-Bahn und innerstädtischem ÖPNV, Stand 09 / 08	49
Tabelle 18: Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbus und innerstädtischem ÖPNV, Stand 09 / 2008	49
Tabelle 19: Tarifangebote MVB GmbH (Stand 10 / 08).....	54
Tabelle 20: Wirtschaftliche Situation MVB GmbH.....	59
Tabelle 21: Nachfrageniveau wichtiger SPNV-Zugangsstellen in der Landeshauptstadt Magdeburg	63
Tabelle 22: Achsen des Grundnetzes G1.....	79
Tabelle 23: Achsen des Grundnetzes G2.....	80
Tabelle 24: Achsen des Ergänzungsnetzes E1	81
Tabelle 25: Achsen des Ergänzungsnetzes E2	81
Tabelle 26: Ausstattungsmerkmale für Haltestellen.....	95
Tabelle 27: Geschätzte Entwicklung der Finanzierung im ÖSPV.....	114

Abkürzungsverzeichnis

2. N/S-V.	2. Nord-Süd-Verbindung
B+R	Bike und Ride
BA	Bauabschnitt
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EW	Einwohner
FGI	Fahrgastinformation
HC	Kohlenwasserstoff
Hst	Haltestelle
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KVG Bernburg	Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg
KVG Börde Bus	Kraftverkehrsgesellschaft Börde-Bus
LH	Landeshauptstadt
LSA	Land Sachsen-Anhalt
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUM	Magdeburg & Umland
MVB GmbH	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NGA	Nutzergruppenspezifische Angebote
NIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NJL	Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land
NO _x	Stickoxid
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM	Particulate matter (Feinstaub)
PNVG SFT	Personennahverkehr GmbH Staßfurt
PVGS SAW	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RKM	Ständige Regionalkonferenz Magdeburg
SFT	Schülerferienticket
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VwH	Verwaltungshaushalt
WAP	Wireless Application Protocol
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Anlass und Zielstellung

Seit Inkrafttreten des bisher gültigen Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg hat sich die nationale und europäische Rechtsprechung zum ÖPNV und zur Gestaltung des Wettbewerbs weiterentwickelt. Eine grundsätzliche Bedeutung kommt dabei insbesondere dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 (Altmark Trans) und der von der Europäischen Union verabschiedeten Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates zu. In beiden wird festgestellt, unter welchen Bedingungen Finanzleistungen der öffentlichen Hand an ÖPNV-Unternehmen nicht als staatliche Beihilfe zu werten sind:

- tatsächliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
- objektive und transparente Berechnungsparameter
- keine Überkompensierung
- Orientierung an wirtschaftlich arbeitenden Unternehmen

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

- Rechtliche Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2)
- Stadtstrukturelle Änderungen (Stadtumbau, Wohn-, Gewerbegebiete etc.)
- Verkehrsnachfrage/ Verkehrsangebot
- Organisation

Basis zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist das zum 01.01.2005 geänderte ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt. Dieses legt die Verantwortung für Aufgabenträgerschaft und Finanzierung des Straßenpersonennahverkehrs in die Hand der Landkreise und kreisfreien Städte. Das Land hat zudem bestimmt, dass die Genehmigung von Linien Angelegenheit der Landkreise und kreisfreien Städte ist.

Dabei wird in einem 1. Arbeitspaket zunächst zusammengestellt, wie der bisherige Nahverkehrsplan umgesetzt worden ist und welche Ursachen es für möglicherweise nicht umgesetzte Maßnahmen gibt.

In einem weiteren Schritt werden die Veränderungen der Bedingungen und Anforderungen für die Gestaltung des ÖPNV sowohl in rechtlicher als auch in finanzieller, stadtstruktureller und Angebots- und Nachfrageentwicklung analysiert sowie Schlussfolgerungen abgeleitet. Dazu gehören auch Empfehlungen für die künftige Organisationsstruktur und die Maßnahmen des Marketings. Die Investitionen und das Verkehrsmanagement werden ebenso wie Qualität und Service betrachtet.

Im 2. Arbeitspaket der Entwicklungskonzeption wird die Bestandsanalyse, deren Bewertung, Prognose sowie das Rahmenkonzept erarbeitet und in einer Entscheidungsphase mit den Beteiligten auch politisch bestätigt. Nach der iterativen Erarbeitung des Maßnahmekonzeptes, der Wirkungsanalyse und der Bewertung hin zu einer neuen Qualität des Konzeptes wird der Nahverkehrsplan in den politischen Gremien zur Beschlussfassung gebracht.

Aus dem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan sind die konkreten Qualitäts- und Bedienungsanforderungen für den ÖPNV ersichtlich.

In einem Arbeitspaket 3 wird ein Kriterienkatalog für die Bewertung des Verkehrsangebotes entwickelt, der unter anderem Entscheidungshilfe der Genehmigungsbehörde beim Genehmigungsverfahren sein kann.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung sind:

- Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 (Altmark Trans)
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 07.09.2007
- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Zeitraum 2005 bis 2008/2015 vom 20.12.2005
- Landesplanungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt, zuletzt geändert am 19.12.2007
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA), zuletzt geändert am 20.01.2005
- Erstes Funktionalreformgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 22.12.2004

Der Konzessionsvertrag regelt die Zustimmung des Trägers der Baulast zur Benutzung der öffentlichen Flächen für die Durchführung des ÖPNV durch die MVB GmbH sowie die dabei zu beachtenden gegenseitigen Rechte und Pflichten.

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

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

Der Nahverkehrsplan soll in erster Priorität eine Direktvergabe an ein Inhouse-Unternehmen nach der Verordnung (EG) 1370/2007 ermöglichen, sofern die gesetzliche Lage dies zulässt. Der Nahverkehrsplan bildet daher in erster Linie die Basis für den dann zu erstellenden Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers an die MVB GmbH nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Die Liniengenehmigungen für den Straßenbahnbetrieb liegen bis 2018 in der Hand der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB GmbH), die der Busverkehre bis 31.10.2010.

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.

3 Umsetzungsstand bisheriger Maßnahmen

In der folgenden Tabelle sind bisher geplante Maßnahmen sowie deren Umsetzungsstand aus dem bisherigen Nahverkehrsplan (NVP) und dem ÖPNV-Konzept aus dem Jahr 2001 aufgelistet.

Maßnahme	Konzept	realisiert	noch nicht realisiert	Bemerkung
a) Streckenmaßnahmen				
2. Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn(Bauabschnitte 1-7)	NVP, ÖPNV-Konzept	BA 1 (Europaring) BA 2a und 3 in Umsetzung	Bauabschnitt 2,4,5,6,7	Mittel- bis langfristig BA 2: ab 2011, BA 4: ab 2010, BA 5: ab 2015, BA 6: ab 2017, BA 7: ab 2018
Ausbau Brückstraße		x		
Ausbau Diesdorfer Straße	NVP		x	ab 2017
Ausbau Ernst-Reuter-Allee	NVP	Umsetzung		Abschnitt zw. Otto.-v.-Guericke-Straße und Strombrückenzug ab 2005
Ausbau Endschleife Diesdorf	NVP	x		
Ausbau Endschleife Kroatenweg	NVP		x	ab 2017
Ausbau Leipziger Straße Abschnitt zw. Wiener Str. und Halberstädter Str.	NVP		x	ab 2011
Ausbau Otto-v.-Guericke-Straße	NVP		x	bis 2013 nicht umsetzbar
Ausbau Zwischenschleife Sandbreite	NVP	x		
Sternbrücke	NVP	x		

Maßnahme	Konzept	realisiert	noch nicht realisiert	Bemerkung
Tunnel Universitätsplatz	NVP	x		
Neubau Endschleife Alte Neustadt	NVP	x		
Neubau Listemannstraße	NVP	x		
b) Haltestellengestaltung				
Gem. Hst. Bus/ Bahn Kroatenweg	ÖPNV-Konzept		x	ab 2017
Gem. Hst. Bus/ Bahn Leipziger Chaussee	ÖPNV-Konzept		x	in Abhängigkeit von der 2. N/S-V.
Gem. Hst. Bus/ Bahn Südring/Halberstädter Straße	ÖPNV-Konzept		x	in Abhängigkeit von der 2. N/S-V.
Gemeinsame Hst. der Linien 4 und 6 „Heumarkt“	ÖPNV-Konzept		x	zz. finanziell nicht eingeordnet
Hst. Damaschkeplatz/Kölner Platz	ÖPNV-Konzept	Neugestaltung ZOB, Zugang zu den Gleisen, Fahrradabstellplatz	Hst. Kölner Platz, Fahrradstation	ab 2013
Neuordnung der Haltestelle Domplatz im Breiten Weg	ÖPNV-Konzept		x	Kurzfristig: Hst. Domplatz
Neubau Haltestelle Olivenstedter Platz	NVP	x (stadtauswärts)		Kurzfristig
Neubau Haltestelle Steubenallee	NVP	x		
Neubau Haltestellen Universität	NVP	x		
Ausbau Haltestelle Blumenberger Straße	Anforderungen d. Behindertenbeauftragten	in der Umsetzung		Seit 2008
Ausbau Haltestelle Pfeifferstraße	Anforderungen d. Behindertenbeauftragten		x	Ab 2009

Maßnahme	Konzept	realisiert	noch nicht realisiert	Bemerkung
Ausbau Haltestelle Planckstraße	Anforderungen d. Behindertenbeauftragten	x		
Barrierefreie Gestaltung der Hst. in Richtung Pechauer Platz	Anforderungen d. Behindertenbeauftragten		x	Langfristig
Barrierefreie Gestaltung Hst. Zoo	Anforderungen d. Behindertenbeauftragten		x	Mittelfristig
c) Linienführung/ Erschließung				
Buslinienverlängerungen Harsdorfer Platz - Diesdorf/ Diesdorf - Olvenstedt	ÖPNV-Konzept	neue Linienführung	x	Anbindung von Olvenstedt (Saures Tal) statt Diesdorf (in Abh. vom Straßenbau im Emder Weg, kurzfristig) Verlängerung Linie 71 bis Stephan-Schütze-Platz (Abstimmung mit MVB GmbH)
Verlängerung der Linie 71 bis Stephan-Schütze-Platz	ÖPNV-Konzept	x		unter Einbindung zweier neuer Haltestellen „Poststraße“ und „Schule Alt Olvenstedt“
Erschließung Bördelandhalle, Stadion Magdeburg durch bedarfsorientiertes Angebot	ÖPNV-Konzept	Linie 51, Linienverkehr	x	Untersuchungsbedarf für Straßenbahnschleife
Erschließung Cracau, Neuprester, Berliner Chaussee durch alternative Bedienung m. Verknüpfung zur Straßenbahn	ÖPNV-Konzept	x		Planung liegt vor
			x	Einsatz B+R, solange alternative Bedienung nicht umsetzbar
Erschließung Reform	ÖPNV-Konzept		x	in Abhängigkeit von der 2. N/S-V., zukünftig durch neues Buslinienkonzept
Erschließung Stadthalle/Stadtpark über Sternbrücke	ÖPNV-Konzept	Buslinie 59	Straßenbahn	Langfristig als Straßenbahnbetrieb

Maßnahme	Konzept	realisiert	noch nicht realisiert	Bemerkung
Straßenbahnverlegung von der W.-R.-Str. in Listemannstr.	ÖPNV-Konzept	x		
Streckenverlängerung Halberstädter Straße - Ottersleben	ÖPNV-Konzept		x	Langfristig
Streckenverlängerung Leipziger Chaussee - Flughafen - Ottersleber Chaussee	ÖPNV-Konzept		x	Langfristig, abh. von Entwicklung des Gewerbegebietes Hopfengarten und Flughafen
Verbesserte Erschließung von Randau-Calenberge, Pechau durch alternative Bedienung	ÖPNV-Konzept	Zusatzfahrten der Linie 56	alternative Bedienung	Prüfung und ggf. Verbesserung der Erschließung durch die Linie 56/alternative Bedienung
d) Betriebshöfe				
Ausbau Betriebshof Nord	NVP		x	Ab 2009
Ausbau Betriebshof Südost	NVP	x		
e) Alternative Bedienung				
Alternative Bedienung Otterleben-West - Benneckenbeck	ÖPNV-Konzept		x	
f) Bike+Ride - Anlagen				
B+R Berliner Chaussee	ÖPNV-Konzept	x		
B+R Bhf. Neustadt	ÖPNV-Konzept		x	Ab 2009 mit Vorplatzgestaltung
B+R Bhf. Südost	ÖPNV-Konzept	x		
B+R Bördepark	ÖPNV-Konzept		x	Ab 2009-2011 (2. N/S-V.)
B+R Diesdorf	sonstiges	x		
B+R Endschleife Cracau	sonstiges	x		

Maßnahme	Konzept	realisiert	noch nicht realisiert	Bemerkung
B+R Kirschweg	sonstiges	x		Erweiterung in Zusammenhang mit der 2. N/S-V.
B+R Kroatenweg	ÖPNV-Konzept		x	Ab 2017
B+R Rothensee	sonstiges	x		
Fahrradstation Hauptbahnhof	ÖPNV-Konzept		x	Variantenuntersuchung vorliegend
g) Bedienungsstandards				
Reisezeiten	NVP	x		vgl. Tabelle 10 i. V. m. Tabelle 13
Erreichbarkeit	NVP	x		
Pünktlichkeit	NVP	x		> 96,5 %

Tabelle 1: Stand der Umsetzung der Maßnahmen¹

Ein Großteil der 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.

¹ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

4 Grundlagen der Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan bezieht sich auf das Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg. Folgende Datengrundlagen sind die Basis für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes:

- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Zeitraum 2005 bis 2008/2015 vom 20.12.2005
- Landesentwicklungsplan für das Land Sachsen-Anhalt, zuletzt geändert am 19. Dezember 2007
- Landesentwicklungsbericht Sachsen-Anhalt 2005/06
- Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand: 10/2004
- bisher gültiger Nahverkehrsplan 2001-2005
- ÖPNV-Konzept 2002
- Stadtumbaukonzept, Stand: 14.06.2002
- Mittelfristiger Schulentwicklungsplan 2009/10 - 2013/14, Stand: 12.01.2009
- Strukturdaten und Daten zur ÖPNV-Finanzierung
- Daten zu ÖPNV-Angebot, Nachfrage, Infrastruktur, Investitionen usw.

5 Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele

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.

Für die Landeshauptstadt Magdeburg werden folgende **Leitbilder** für die weitere Entwicklung und städtebauliche Planung festgelegt.

- Magdeburg als Landeshauptstadt
- Magdeburg als Oberzentrum
- Magdeburg als Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort
- Magdeburg als Hochschul-, Forschungs- und Wissenschaftsstandort
- Magdeburg als Verkehrsknotenpunkt und Logistikzentrum
- Magdeburg als Tourismus- und Messestadt
- Magdeburg als Bildungsstandort
- Magdeburg als Freizeit-, Kultur- und Sportzentrum

Die langfristige Stadtentwicklung orientiert sich an folgenden **Grundsätzen**², nach denen der Verkehr

- wirtschaftlich
- sozialverträglich
- umweltverträglich
- ortsbild- und stadtverträglich

durchgeführt werden soll.

Aus diesen Grundsätzen lassen sich folgende **Zielstellungen** ableiten:

Verkehrspolitische Ziele:

- ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr, Ermöglichung von gleichwertigen Lebensbedingungen für die Bevölkerung im gesamten Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg (vgl. Zielstellung in Tabelle 2) durch verbesserte Verknüpfungen sowohl im Stadtverkehr untereinander als auch zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr und zwischen ÖPNV und IV (P+R, B+R)
- Gestaltung eines Liniennetzes mit möglichst vielen Direktverbindungen für die Hauptverkehrsströme
- Schaffung eines einheitlichen und kundenfreundlichen Tarif- und Informationssystems für den Nahverkehrsraum Magdeburg-Umland
- Bedarfsorientierte Ergänzungen des Linienverkehrs
- Beschleunigung durch separate Fahrspuren und Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen

Soziale und wirtschaftliche Ziele:

- Sicherstellung einer dem öffentlichen Interesse entsprechenden Bedienung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit der Angebotserbringung
- Stärkung der Wirtschaftsstruktur und Wettbewerbssituation durch Förderung des ÖPNV zur Sicherung vorhandener Arbeitsplätze und Anreize zur Schaffung neuer Arbeitsplätze
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch:
 - attraktives ÖPNV-Angebot und damit Reduzierung der Fahrzeugzahl im motorisierten Individualverkehr (Nutzerspezifische Angebote, verbesserte Verknüpfungen / Anschlusssicherung etc.)

² Quelle: Leitbild für die Stadtentwicklung 2020 - Entwicklungsziele Verkehr (Entwurf, Stand: 12.02.2009)

- Umsetzung organisatorischer und baulicher Maßnahmen zur Sicherung der ortsfesten Infrastruktur im ÖPNV
- Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV mit hohem Sicherheitsstandard
- 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
- Sicherung der Erreichbarkeit Magdeburgs als Oberzentrum

Ökologische Ziele

- Stärkung des Umweltverbundes ÖPNV / Rad- / Fußverkehr durch gute Vernetzung der Verkehrsmittel (d.h. Fahrplan ist dicht, merkbar, zuverlässig; Radwegenetz ist durchgängig, dicht und ausgeschildert; Haltestellen des ÖPNV sind fußläufig erreichbar, Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im ÖPNV und Abstellanlagen an Haltestellen)
- Reduzierung von verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen durch optimale Nutzung der Verkehrswege (z.B. Stärkung der Achsen)
- Schutz der Natur- und Kulturlandschaft durch sparsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen (Flächenverbrauch, Energieverbrauch, Bodenversiegelung), Einsatz von Fahrzeugen mit Abgas-Norm Euro 4 und höher etc.

Raumordnerische Ziele:

- Förderung der Funktion Landeshauptstadt Magdeburg durch verbesserte Verkehrserschließung und angemessenes Verkehrsangebot durch
 - Konzentration des Liniennetzes im ÖPNV auf die Schwerpunkte Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung
 - Stärkung der Achsen (v. a. durch Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung)
 - Sicherung der Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden im Einzugsgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg durch Anschlussgewährung zwischen städtischen und regionalen Verkehren
 - Förderung der Attraktivität des Stadtzentrums als zentraler Geschäftsbereich sowie kulturelles und touristisches Zentrum
- Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Durchgangsverkehr durch Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und durch Be-

reitstellung von Pkw-Stellplätzen (P+R) in ausreichender Zahl sowie die zielgerichtete Führung des Besucher- und Einkaufsverkehrs über ein (Park-) Leitsystem

- Aufwertung der Übergangsbereiche zwischen Innenstadt und den benachbarten Stadtteilen
- Umsetzung des „Prinzips der kurzen Wege“ durch gut erreichbare Anbindung und Verknüpfung der Ziele des täglichen Lebens mit dem ÖPNV
- Die Zielstellungen zur Verkehrsmittelwahl für das Jahr 2010 sind dem „ÖPNV-Konzept der Landeshauptstadt Magdeburg“ vom Dezember 2001 entnommen

	1998 (SrV) Magdeburg ²	2003 (SrV) Magdeburg ³	Vergleich Halle (Saale) 2003 (SrV) ²	Ziel 2010 Magdeburg ⁴
ÖPNV	17,1 %	15,1 %	18,7 %	20 %
MIV	47,5 %	53,8 %	44,5 %	40 %
Rad	11,1 %	13,7 %	9,2 %	15 %
Fuß	24,3 %	17,5 %	27,6 %	25 %

Tabelle 2: Entwicklung Modal Split und Zielwerte für die Verkehrsanteile⁵

³ Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2003, Publikationen des Lehrstuhls für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden, 2003.

⁴ Quelle: ÖPNV-Konzept der Landeshauptstadt Magdeburg, 2001.

⁵ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

6 Bestandsaufnahme

6.1 Stadt-Umland-Region

Neben der Landeshauptstadt Magdeburg bzw. der Stadt-Umland-Region Magdeburg gibt es als zweiten Verdichtungsraum in Sachsen-Anhalt den Großraum Halle (Saale).

Die Landeshauptstadt Magdeburg bildet das Zentrum der Region Magdeburg, zu der die Landschaften Magdeburger Börde, das nördliche Harzvorland und die Colbitz-Letzlinger Heide gehören, welche sich auf die angrenzenden Landkreise Jerichower Land, Landkreis Börde und den Salzlandkreis aufteilen.

Landkreis / kreisfreie Stadt	Einwohner 31.12.2007	Fläche in km ² 31.12.2007	Bevölkerungsdichte in Einw./ km ²
Jerichower Land	99.693	1.577	63
Salzlandkreis	219.222	1.426	154
Landkreis Börde	185.457	2.366	78
Landeshauptstadt Magdeburg	230.140	201	1.145
Gesamtgebiet	734.512	5.570	132

Tabelle 3: Strukturdaten der Region Magdeburg⁶

An die Landeshauptstadt Magdeburg angrenzende Gemeinden sind:

- Gerwisch, Biederitz, Gübs (Verwaltungsgemeinschaft Biederitz-Möser) im LK Jerichower Land
- Plötzky, Pretzien, Schönebeck (Elbe) (Verwaltungsgemeinschaft Schönebeck (Elbe)) sowie Welsleben (Einheitsgemeinde Börde-land) im Salzlandkreis
- Wanzleben, Hohendodeleben (Verwaltungsgemeinschaft Börde), Hohenwarsleben, Ixleben, Niederndodeleben (Verwaltungsgemeinschaft Hohe Börde), Wolmirstedt (Verwaltungsgemeinschaft Wolmirstedt) sowie die Einheitsgemeinden Sülzetal und Barleben im Landkreis Bör

Magdeburg in seiner Funktion als Oberzentrum übernimmt soziale, wissenschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Aufgaben für die Bevölkerung des Verflechtungsgebietes.

⁶ Quelle: Daten des Statistischen Landesamtes unter <http://www.stala.sachsen-anhalt.de/>

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.

Besondere Beachtung kommt neben dem Industrie- und Logistikzentrum Rothensee den Gewerbe- und Industriegebieten Osterweddingen in der Einheitsgemeinde Sülzetal. Das Gebiet unterteilt sich in 3 Bereiche mit einer gemeinsamen Flächennutzung. Hier sind auf etwa 176 ha mehr als 30 Unternehmen mit etwa 6.000 Arbeitsplätzen angesiedelt, u.a. das Briefverteilzentrum der Deutschen Post AG. Dadurch entstehen zahlreiche Pendlerströme von und nach Magdeburg.

Zu den weiteren Zielen gewerblicher Art zählen das Betonwerk in Sülzetal und die Verpackungsmittel- und Recyclingfirmen in Gerwisch sowie weitere verschiedene Gewerbegebiete und Firmensitze in Schönebeck (Elbe), Biederitz, Barleben, Irxleben, Hermsdorf bis Sülzetal, wo sich leistungsstarke Unternehmen angesiedelt haben (z.B. Technologiepark Barleben). Hinzu kommen außerhalb dieses Gürtels die Kreisstadt Haldensleben als Standort des Handelsunternehmens OTTO sowie die Kaliförderstätte in Zielitz.

6.2 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Die Landeshauptstadt Magdeburg besitzt als Oberzentrum und Verkehrsknotenpunkt eine zentrale Lage in Sachsen-Anhalt.

Magdeburg gliedert sich in 40 Stadtteile, von denen der jüngste (Beyendorf-Sohlen) seit 2001 zum Stadtgebiet gehört (vgl. Abbildung 1).

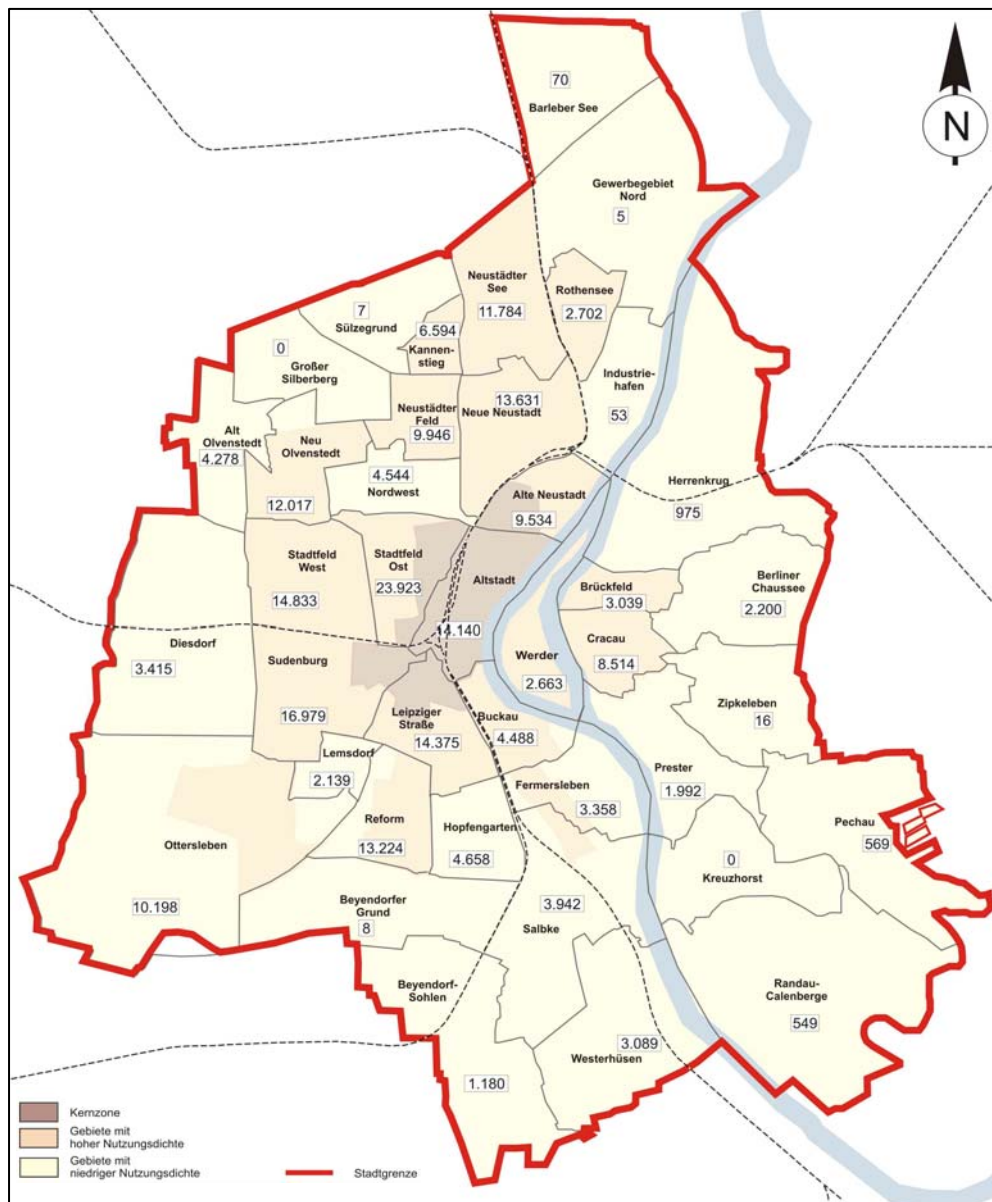


Abbildung 1: Stadtteile und Bevölkerung⁷

⁷ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

Die Strukturdaten der einzelnen Stadtteile sind in der Tabelle 4 wiedergegeben:

Stadtteil	Fläche in km ²	Bevölkerung (Stand 31.12.2008)	Bevölkerung (Stand 1998)	Veränderung		EW-Dichte in EW / km ² (Stand 31.12.2008)	EW-Dichte in EW / km ² (Stand 1998)
				absolut	relativ		
Alt Olvenstedt	3,2	4.199	2.668	1.531	57 %	1.314,3	835,1
Alte Neustadt	2,5	9.641	8.739	902	10 %	3.856,4	3.495,6
Altstadt	3,8	14.532	12.812	1.720	13 %	3.824,2	3.371,6
Barleber See (Stadtteil)	5,4	66	72	-6	-8 %	12,2	13,3
Berliner Chaussee	5,0	2.174	1.965	209	11 %	431,6	390,2
Beyendorfer Grund	6,0	14	8	6	75 %	2,3	1,3
Beyendorf-Sohlen	8,1	1.167	1.199	-32	-3 %	143,56	147,5
Brückfeld	1,5	3.041	2.678	363	14 %	2.048,23	1.803,7
Buckau	2,2	4.638	3.876	762	20 %	2.109,81	1.763,2
Cracau	2,7	7.427	7.553	-126	-2 %	2.750,74	2.797,4
Diesdorf	10,1	3.387	2.898	489	17 %	334,66	286,3
Fermersleben	3,4	3.367	3.117	250	8 %	990,26	916,7
Gewerbegebiet Nord	9,4	4	51	-47	-92 %	0,43	5,4
Großer Silberberg (Stadtteil)	3,4	0	0	0	0 %	0,00	0,0
Herrenkrug	12,0	980	821	159	19 %	81,96	68,7
Hopfengarten	2,8	4.635	3.826	809	21 %	1.671,90	1.380,1
Kannenstieg	1,2	6.383	8.173	-1.790	-22 %	5.319,17	6.810,8
Kreuzhorst	4,7	0	0	0	0 %	0,00	0,0
Leipziger Straße	3,4	14.243	14.012	231	2 %	4.243,66	4.174,8

Stadtteil	Fläche in km ²	Bevölke- rung (Stand 31.12.2008)	Bevölke- rung (Stand 1998)	Veränderung		EW-Dichte in EW / km ² (Stand 31.12.2008)	EW-Dichte in EW / km ² (Stand 1998)
				absolut	relativ		
Lemsdorf	1,3	2.137	2.056	81	4 %	1.602,91	1.542,2
Magdeburg Industriehafen	3,7	51	38	13	34 %	13,96	10,4
Neue Neustadt	4,6	13.757	15.987	-2.230	-14 %	3.019,00	3.508,4
Neu Olvenstedt	3,4	11.741	22.907	-11.166	-49 %	3.453,24	6.737,4
Neustädter Feld	2,0	9.847	14.108	-4.261	-30 %	4.865,12	6.970,4
Neustädter See	4,8	11.557	13.991	-2.434	-17 %	2.422,85	2.933,1
Nordwest	2,8	4.609	4.547	62	1 %	1.672,05	1.649,6
Ottersleben	14,9	10.226	7.853	2.373	30 %	686,31	527,0
Pechau	7,4	571	511	60	12 %	77,27	69,1
Prester	5,1	2.004	2.124	-120	-6 %	389,38	412,7
Randau- Calenberge	13,6	549	506	43	8 %	40,40	37,2
Reform	3,2	12.946	16.573	-3.627	-22 %	4.045,63	5.179,1
Rothensee	2,1	2.738	3.652	-914	-25 %	1.298,74	1.732,3
Salbke	7,7	3.866	4.373	-507	-12 %	499,40	564,9
Stadtfeld Ost	3,3	24.170	20.272	3.898	19 %	7.324,24	6.143,0
Stadtfeld West	4,7	14.703	15.088	-385	-3 %	3.149,20	3.231,7
Sudenburg	5,3	17.041	15.869	1.172	7 %	3.225,63	3.003,8
Sülzegrund	3,4	10	10	0	0 %	2,98	3,0
Werder	3,6	2.709	2.413	296	12 %	754,60	672,1
Westerhüsen	7,2	3.082	3.261	-179	-5 %	425,51	450,2
Zipkeleben	4,7	21	10	11	110 %	4,49	2,1

Stadtteil	Fläche in km ²	Bevölke- rung (Stand 31.12.2008)	Bevölke- rung (Stand 1998)	Veränderung		EW-Dichte in EW / km ² (Stand 31.12.2008)	EW-Dichte in EW / km ² (Stand 1998)
				absolut	relativ		
Stadtgebiet ge- samt	199,6	228.233	240.617	-12.384	-5 %	1.141	1.203

Tabelle 4: Bevölkerung in den Stadtteilen⁸

Über 60 % der Einwohner der Landeshauptstadt Magdeburg wohnen in den 10 Stadtteilen mit mehr als 10.000 Einwohnern. Diese Stadtteile gehören gleichzeitig zu den Stadtteilen mit den höchsten Bevölkerungsdichten (>3.000 Ew. pro km²). Eine Ausnahme auf Grund geringerer Einwohnerdichte bilden hier die Stadtteile Ottersleben und Neustädter See. Auf die Stadtteile mit weniger als 2.000 Einwohnern verteilt sich etwa 1% der Bevölkerung.

Besondere Bedeutung als Wohnstandort besitzen im Norden der Stadt die Stadtteile Neustädter Feld und Kannenstieg, die trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen mit 4.865 EW / km² (Neustädter Feld) bzw. 5.319 EW / km² (Kannenstieg) die höchste Bevölkerungsdichte der Stadt aufweisen. Die Stadtteile Neue Neustadt und Neustädter See weisen zwar eine höhere Bevölkerungszahl als die beiden vorgenannten Stadtteile auf, jedoch haben sie eine niedrigere Dichte. Ebenfalls von Bedeutung ist der Stadtteil Neu Olvenstedt.

Im Westen der Stadt sind die Stadtteile Stadtfeld West und Stadtfeld Ost sowie Sudenburg für die Wohnnutzung von Bedeutung. Leichte Zuwächse in der Bevölkerung können in Stadtfeld Ost und Sudenburg verzeichnet werden. Hier ist die Bevölkerung im Vergleich zu 1998 um 19 % bzw. 7 % angestiegen. Diese beiden Stadtteile bilden zusammen mit Stadtfeld West die drei bevölkerungsreichsten Stadtteile der Landeshauptstadt Magdeburg. Stadtfeld Ost ist dabei der Stadtteil sowohl mit der höchsten Einwohnerdichte als auch Einwohnerzahl.

Im südlichen Teil der Landeshauptstadt Magdeburg haben die Stadtteile Reform und Leipziger Straße Bedeutung als Wohnstandorte, wobei Reform im Vergleich zu 1998 etwa 22 % der Einwohner verloren hat, da ab 2004 Wohnhäuser in Plattenbauweise abgerissen bzw. zurückgebaut wurden. Im Stadtteil Leipziger Straße konnten leichte Zuwächse verzeichnet werden. Beide Stadtteile gehören zu den fünf am dichtesten besiedelten Stadtteilen Magdeburgs. Durch den Bau neuer Eigensiedlungen gewann der Stadtteil Otterleben im Laufe der letzten Jahre ebenfalls als Wohnstandort an Bedeutung.

⁸ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

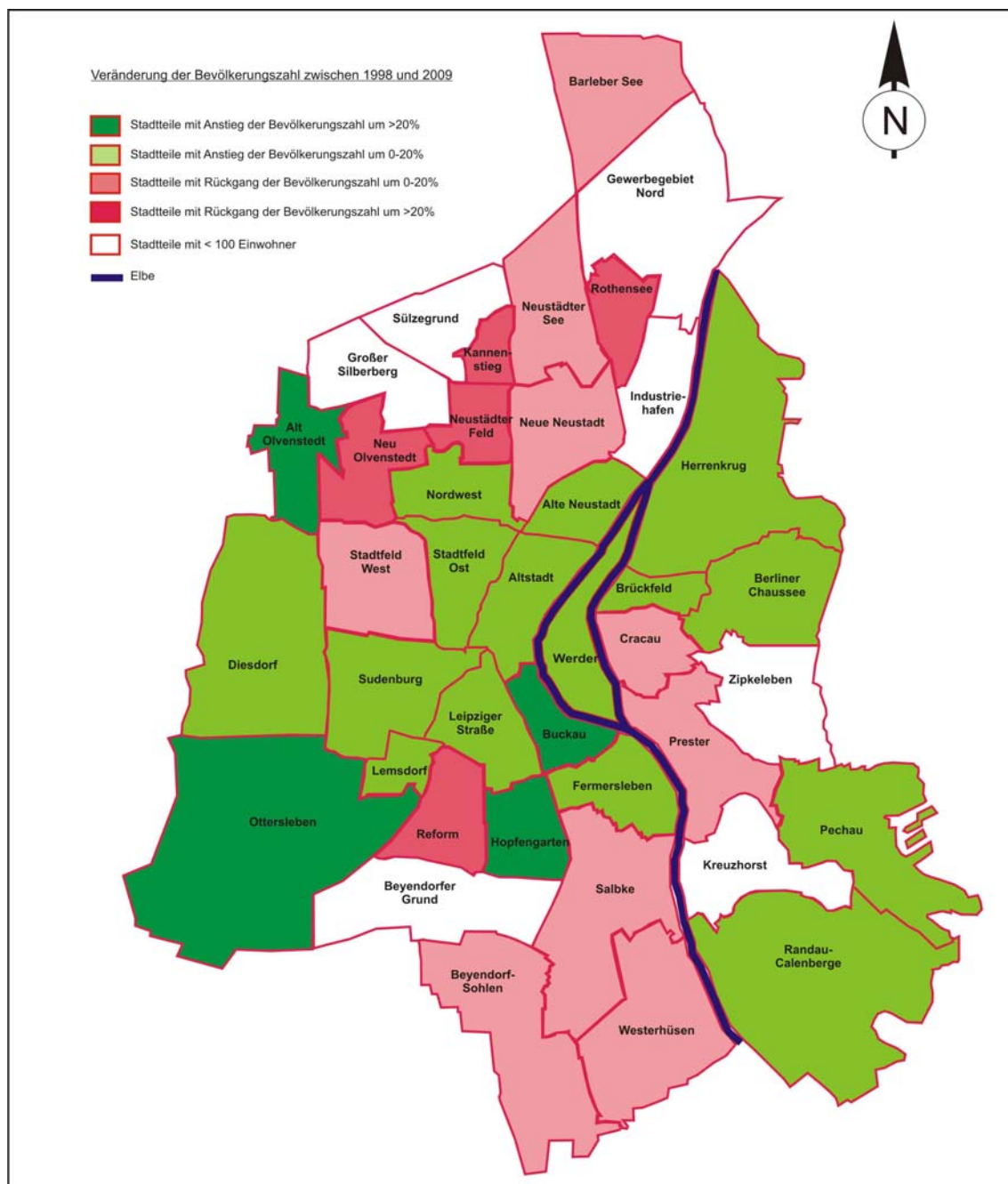


Abbildung 2: Vergleich der Bevölkerungszahl in 1998 und 2009⁹

Auf einer Fläche von etwa 200 km² hat die Landeshauptstadt Magdeburg eine Bevölkerung von 229.233 Einwohnern¹⁰, was eine Bevölkerungsdichte von etwa 1.141 EW / km² entspricht. Im Vergleich zum Vorjahreswert von 229.631 Einwohnern¹¹ stellt dies ein leichtes Absinken

⁹ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

¹⁰ Stand 31.12.2008, Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 2, Februar 2009

¹¹ Stand 31.12.2007, Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 2, Februar 2008

dar. Im Februar 2009 betrug die Einwohnerzahl 228.946 EW¹², was ebenfalls einen geringfügigen Rückgang darstellt (vgl. Abbildung 3).

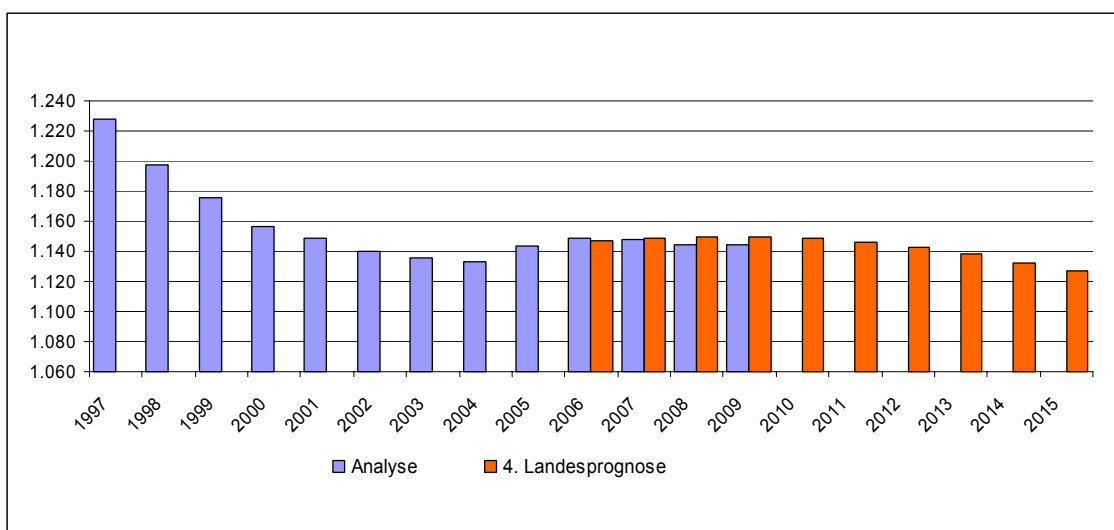


Abbildung 3: Entwicklung der Bevölkerungsdichte und Prognose¹³

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. Dieser Anstieg ist offensichtlich auf die Besteuerung des Zweitwohnsitzes zurückzuführen. Weitere Ursachen für die positive Entwicklung der letzten Jahre sind die angestiegene Geburtenzahl sowie die Zuwanderungen aus dem Umland. Ein Hauptgrund für die Wanderungsgewinne war weiterhin die Erweiterung der Kapazitäten der Otto-von-Guericke-Universität und der Hochschule Magdeburg-Stendal (FH), die einen starken Zustrom auswärtiger Studierender bewirkte, der sich letztlich in den Einwohnerzahlen niederschlug¹⁴.

Die jährlichen Veränderungen betrugen seit 2001 weniger als 1 % - die Veränderung 31.12.08 zu 31.12.07 betrug -0,17 % -, so dass derzeit von einer relativ stabilen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen werden kann. Die 4. Regionalisierte Landesprognose (Bezugsjahr 2005) des Landes Sachsen-Anhalt von 2007 trägt dieser Entwicklung Rechnung, da sie die Prognosewerte gegenüber der Prognose des Amtes für Statistik der Landeshauptstadt Magdeburg und der dritten Landesprognose (Bezugsjahr 2002) nach oben korrigiert hat (vgl. Abbildung 4¹⁵). Jedoch ist auch hier ein leichter Trend in der Bevölkerungszahl nach unten zu beobachten. Im Land Sachsen-Anhalt ist die Bevölkerungszahl von 1989 zu 2005 aufgrund von Abwanderung und Geburtenrückgang von 3 Mio. auf 2,5 Mio. Einwohner gesunken. Diese rückläufige Entwick-

¹² Quelle: Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 8, August 2008

¹³ Quelle: 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2007

¹⁴ Quelle: Magdeburger Statistische Monatsberichte, Februar 2008.

¹⁵ Anmerkung: der Analysewert des Jahres 2009 entspricht der Bevölkerungszahl Stand Februar 2009

lung betrifft somit das gesamte Land Sachsen-Anhalt und in deutlich abgeschwächter Form auch die Landeshauptstadt Magdeburg.

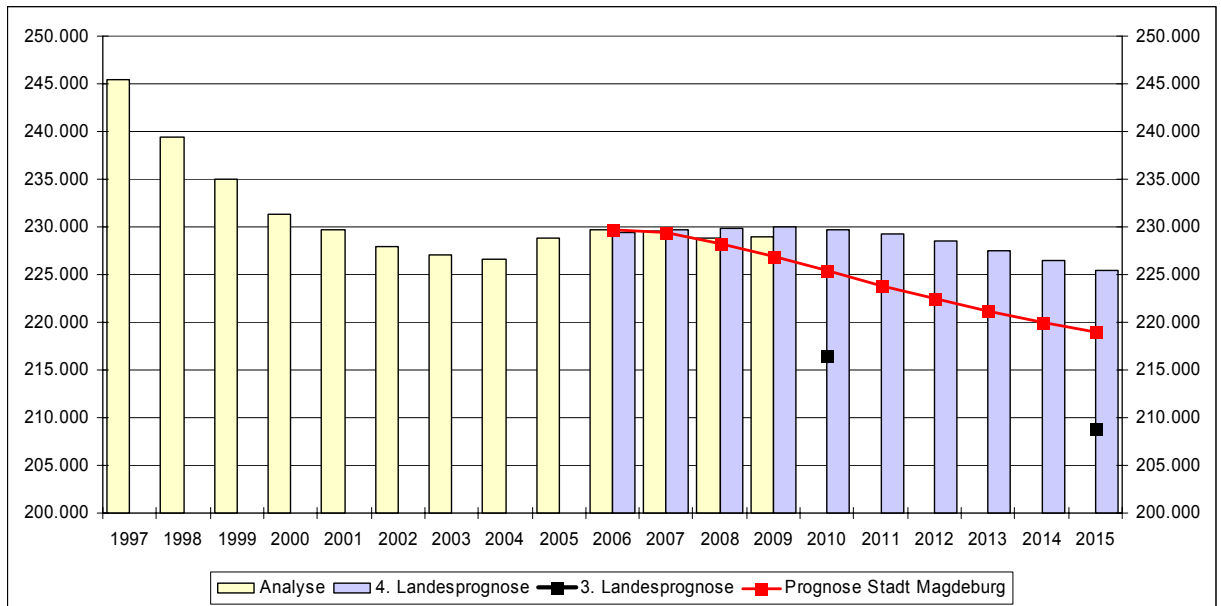


Abbildung 4: Vergleich Prognosen Bevölkerungsentwicklung¹⁶

Die Innenstadt von Magdeburg erstreckt sich im Wesentlichen auf die Altstadt. Hier befinden sich zentrale Geschäftsbereiche, bedeutende kulturelle und touristische Ziele (vgl. Anlage 1) sowie Standorte für Verwaltungen, Hotels sowie soziale und medizinische Einrichtungen (vgl. Anlage 2).

Die Beschäftigungsschwerpunkte konzentrieren sich neben der Innenstadt auf die Industrie- und Gewerbeflächen (vgl. Anlage 3). Der Schwerpunkt der Siedlungs- und Gewerbetätigkeit liegt damit in den Stadtteilen westlich der Elbe. Insbesondere die Stadtteile Herrenkrug und Brückfeld haben jedoch in ihrer Bedeutung durch die Ansiedlung bedeutender Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen sowie durch den Messestandort gewonnen. Die Wohngebiete mit der größten Siedlungsdichte weisen im Verhältnis zur Einwohnerzahl eine geringe Dichte an Arbeitsplätzen auf. Aus dieser Trennung von Wohnen und Arbeiten resultiert ein erheblicher Teil der im ÖPNV erbrachten Leistung.

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist ebenso wie andere Städte aufgrund der gesellschaftlichen Änderungen von Bevölkerungsrückgang und infolge dessen von Wohnungsleerstand betroffen. Dieser betrug im Jahr 2003 etwa 32.000 Wohnungen, was etwa 24 % des Wohnungsbestandes entsprach.

Um den Folgen entgegenzuwirken, d.h. das Angebot und die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt anzugleichen, nimmt die Landeshauptstadt am Bund-Länder-Programm **Stadtumbau Ost** teil (vgl. Abbildung 5).

¹⁶ Quelle: Eigene Analyse der Landeshauptstadt Magdeburg, 2007.

Städtebauliches Leitbild

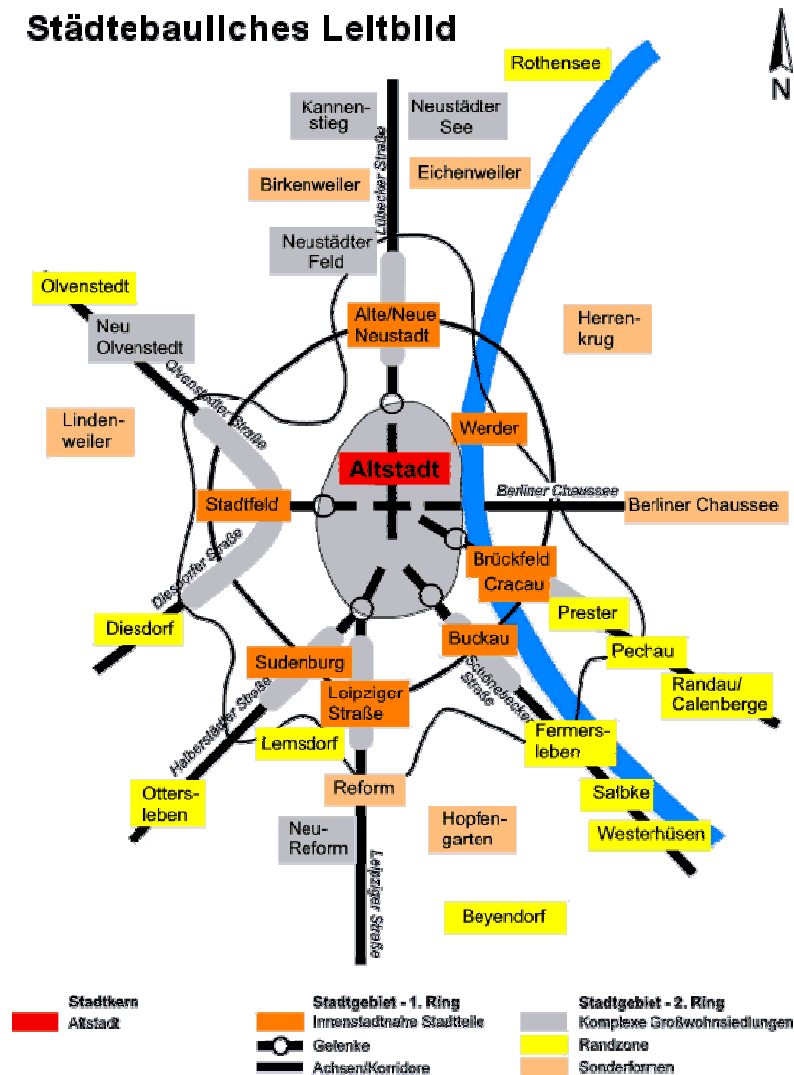


Abbildung 5: Städtebauliches Leitbild des Bund-Länder-Programmes Stadtumbau Ost, Stand 02 / 2002¹⁷

Ziel ist es, die Lebensqualität in ostdeutschen Städten und Gemeinden zu erhöhen. Durch eine Stärkung der Innenstädte, die Reduzierung des Angebotsüberhangs an Wohnraum und die Aufwertung der von Schrumpfungsprozessen betroffenen Stadtteile soll deren Attraktivität erhöht werden. Dabei sollen vor allem die Wohnungsbestände im Stadtkern und im 1. Ring städtebaulich aufgewertet werden und die Wohnungsabrisse überwiegend in den Randbereichen umgesetzt werden.

Dies geschieht bspw. durch die Aufwertung des vorhandenen Gebäudebestandes, insbesondere die Erhaltung von Gebäuden mit baukultureller Bedeutung, die Anpassung der städtischen Infrastruktur, die Wiederverwendung der freigelegten Flächen und die Verbesserung des Wohn-

¹⁷ Quelle: www.magdeburg.de

umfelds. Zu Maßnahmen für den Rückbau leer stehender Wohngebäude gehören u. a. die Freimachung von Wohnungen und der unmittelbare Rückbau.

In folgende Stadtteilen wurden bis zum Jahr 2007 Maßnahmen gefördert und realisiert (vgl. Tabelle 5):

- Altstadt
- Buckau
- Leipziger Straße
- Neu-Olvenstedt
- Neustadt (Alte + Neue)
- Neustädter Feld
- Nord (Neustädter See, Kannenstieg)
- Reform
- Stadtfeld (Ost, West)
- Sudenburg
- Südost (Farmersleben, Salbke, Westerhüsen)

Im Rahmen des Rückbaus wurden insgesamt mehr als 1.400 Wohneinheiten abgerissen, vor allem in den Stadtteilen Neu-Olvenstedt und Neustädter Feld sowie in Neustädter See und Kannenstieg.

Tabelle 5 gibt einen Überblick über die wichtigsten verwirklichten Maßnahmen in den einzelnen Stadtteilen bis 2007.

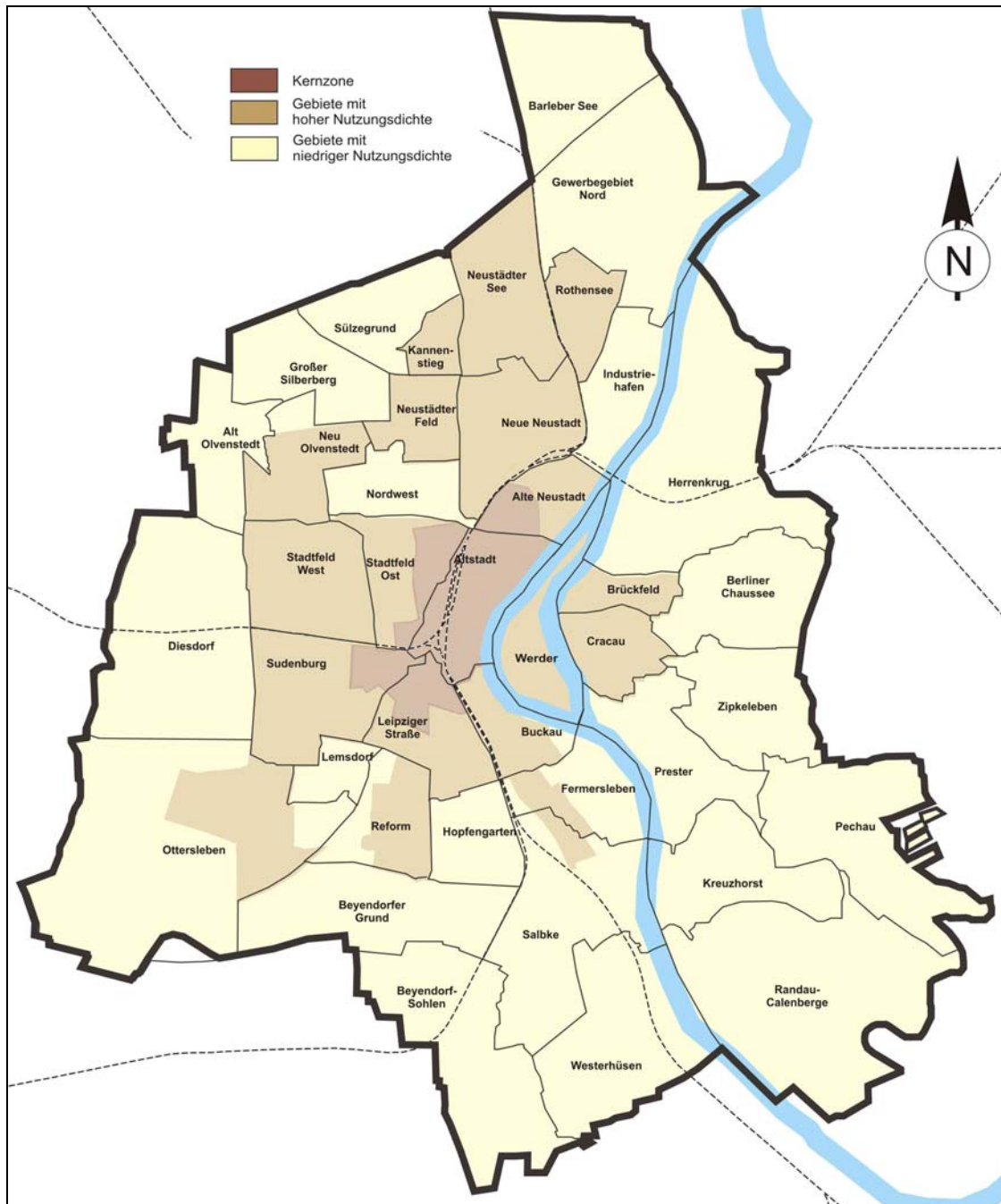
Stadtteil	Maßnahme
Altstadt	Aufwertung / Gestaltung: ▪ Fürstenwall: Parkbereich ▪ Ausbau Grüner Ring ▪ Sanierung / Aufwertung Spielplatz Hegelstraße (1. Teilabschnitt) ▪ Freilegung / Dokumentation Gelände „Heilig-Geist-Kirche“ ▪ Sicherung, Sanierung, Umnutzung Kaserne Mark ▪ Vorplatzgestaltung Magdalenenkapelle ▪ Sicherung von archäologischen Funden Möllenvogtei ▪ Neubau Wohn- und Geschäftshäusern Regierungsstraße ▪ Neubau Fußgänger- / Radfahrerbrücke Schleinfelder (Höhe Fürstenwall / Bastion Cleve) ▪ Sanierung Stadtmauer ▪ Aufwertung Trendmeile Leiterstraße
Neu-Olvenstedt	▪ Abriss Kindertagesstätten Bruno-Beye-Ring 39 / 40, Johannes-Göderitz-Str. 55 / 56 ▪ Abriss 394 Wohneinheiten

Stadtteil	Maßnahme
Neustadt (Alte + Neue)	▪ Heinrichsplatz ▪ Abriss der Garagen Lübecker Straße 8 ▪ Sanierung / Modernisierung Moritzhof ▪ Abriss ehemalige Gaststätte Vogelgesang ▪ Abriss Gebäude Wedringer / Ritterstraße
Neustädter Feld	▪ Abriss Kindertagesstätte Mechthildstraße ▪ Neugestaltung "Zentraler Grünzug" (Abschnitt zwischen Othrichstraße und Hermann-Bruse-Platz) ▪ Abriss 344 Wohneinheiten
Nord (Neustädter See, Kannenstieg)	▪ Abriss 223 Wohneinheiten
Stadtfeld (Ost, West)	▪ Abriss 40 Wohneinheiten in Stadtfeld West
Sudenburg	▪ Sanierung Freiraum Ambrosiusplatz ▪ Sanierung Waldorfschule ▪ Abriss 13 Wohneinheiten
Südost (Fermersleben, Salbke, Westerhüsen)	▪ Abriss 46 Wohneinheiten in Fermersleben ▪ Abriss 6 Wohneinheiten in Salbke

Tabelle 5: Bis 2007 realisierte Maßnahmen Stadtumbau Ost (Auswahl)¹⁸

Im bisherigen Nahverkehrsplan wurde das Stadtgebiet in Kategorien eingeteilt, um der unterschiedlichen Siedlungsstruktur und Nutzungsdichte im Stadtgebiet Rechnung zu tragen (vgl. Abbildung 6).

¹⁸ Quelle: www.magdeburg.de

Abbildung 6: Gebietstypen nach Nutzungsart¹⁹¹⁹ Quelle: Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2001, ISUP GmbH Dresden 2009.

6.3 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung

In der Landeshauptstadt wurden im Februar des Jahres 2009 16.174 Arbeitslose gezählt. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl um 1.517 Personen gesunken. Bei der Arbeitslosenquote ist seit 2005 eine rückläufige Entwicklung zu erkennen, auch wenn diese im Februar 2008 wieder leicht angestiegen ist. Im Dezember 2007 wurde in der Landeshauptstadt Magdeburg für die arbeitsfähige Bevölkerung ein Wert von 154.523 Personen ermittelt²⁰. Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (am Wohnort) betrug 75.783 Personen⁹. Zum Vergleich betrug im Juni 2007 diese Zahl 74.321 Personen, von denen 79 % im Handel, Gastgewerbe oder anderen Dienstleistungszweigen beschäftigt waren. Demgegenüber standen 100.138 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit Arbeitsplatz in der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand Juni 2007). Dies verdeutlicht die Bedeutung des Arbeitsplatzangebotes in der Landeshauptstadt Magdeburg für die Wohnstandorte im Umland.

	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte 2007	Arbeitslosenquote 2007 (zivile abhängige Erwerbspersonen)
Lk Börde	72.749	12,3 %
Landkreis Jerichower Land	33.750	14,9 %
Landeshauptstadt Magdeburg	74.321	17 %
Salzlandkreis	72.503	18,2 %

Tabelle 6: Erwerbstätigkeit und Beschäftigung im Nahverkehrsraum RKM²¹

Die Arbeitslosenquote (zivile Erwerbspersonen) im Land Sachsen-Anhalt betrug im Dezember 2008 13,9 % und liegt somit über dem entsprechenden Dezemberwert der Landeshauptstadt von 12,9 %.

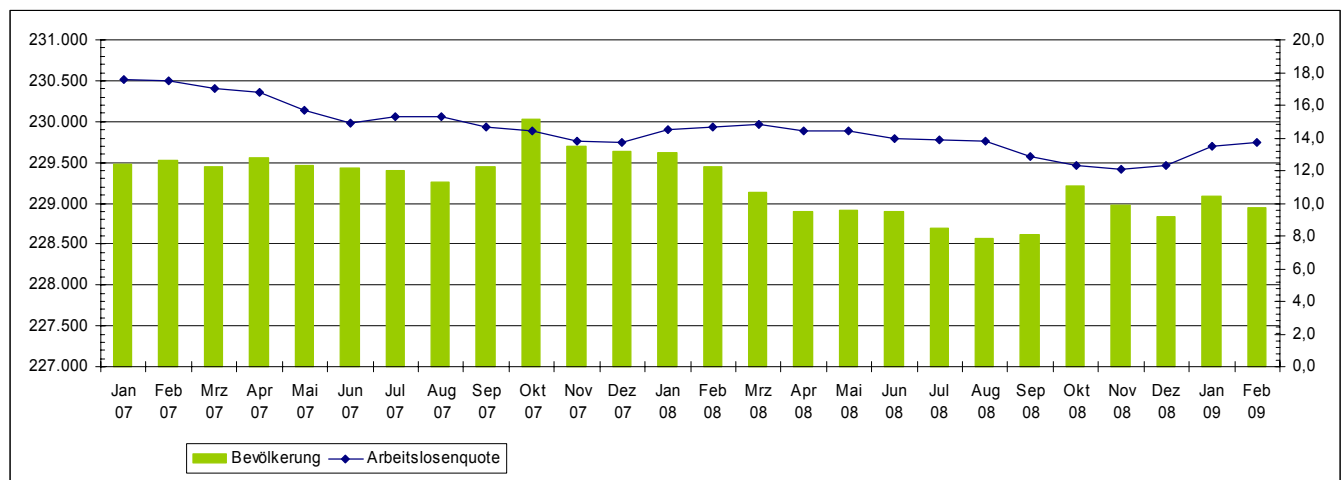
	Februar 2009	Januar 2009	Februar 2008
Bevölkerung	228.946	229.081	229.444
Arbeitslose	16.174	15.907	17.691
Arbeitslosenquote	13,7 %	13,5 %	14,7 %

Tabelle 7: Arbeitslosenstruktur der Landeshauptstadt Magdeburg²²

²⁰ Quelle: Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 8, 2008.

²¹ Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Stand 12.07.2007.

²² Quelle: Magdeburger Statistische Monatsberichte, Heft 2, 2009.

Abbildung 7: Entwicklung Bevölkerung und Arbeitslosenquote seit 2007²³

Zusammen mit den angrenzenden Landkreisen Bördekreis, Jerichower Land und Salzlandkreis hat die Landeshauptstadt Magdeburg 1994 einen Interessenverbund gebildet, mit dem gemeinsame Standortvorteile genutzt werden sollen. Die angehörigen Kommunen bemühen sich im Rahmen der 1994 gegründeten ständigen Regionalkonferenz Magdeburg (RKM) um eine einheitliche Infrastrukturplanung sowie um eine gemeinsame Vermarktung und Repräsentation nach außen, um die Region positiv weiter zu entwickeln.

Ziele sind hier in erster Linie Förderung und Koordinierung der Wirtschaft und Regionalentwicklung, wie zum Beispiel die Vermarktung und Vernetzung von Industrie- und Gewerbeflächen. Weiterhin wird angestrebt, die Region auch zukünftig zu einem wichtigen Verkehrs-, Logistik- und Distributionskreuz in den neuen Bundesländern weiter auszubauen.

Zur Durchführung von Detailplanungen und zur Vorbereitung von Entscheidungen der RKM wurde unter anderem die Arbeitsgruppe Verkehr und ÖPNV gegründet. Ihr gehört je ein Mitarbeiter der vier Gebietskörperschaften an.

Aufgrund der zahlreich vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete können vielfältige und entwicklungsfähige Markt-, Zuliefer- und Absatzpotenziale sowie zahlreiche Verflechtungsbeziehungen in der Region entstehen (vgl. Anlage 3).

Schwerpunktbranchen in Industrie und Gewerbe der Landeshauptstadt Magdeburg sind:

²³ Werte bezogen auf abhängige zivile Erwerbspersonen, Quelle: Magdeburger statistische Monatsberichte

- Logistik
- Maschinen- und Anlagenbau
- Umwelttechnologien und Kreislaufwirtschaft
- Gesundheitswirtschaft
- Holzverarbeitung
- Lebensmittelverarbeitung

Weitere Kernpunkte sind Forschung und Entwicklung, Verwaltung, Dienstleistungen und Tourismus.

Ein Ziel ist, diese Wirtschaftsbereiche zu erhalten und zu erweitern. Besonders der Maschinen- und Anlagenbau soll aufgrund der Tradition weiterentwickelt werden. Weiterhin haben sich in den letzten Jahren die Branchen Umwelttechnologien / Kreislaufwirtschaft sowie Gesundheitswirtschaft zu wichtigen Wirtschaftsbereichen der Landeshauptstadt Magdeburg entwickelt. In Magdeburg-Rothensee befindet sich eine der größten thermischen Restmüllbehandlungsanlagen. Die Standorte der Industrie- und Gewerbebranchen sind in Anlage 3 dargestellt.

2007 wurde der ehemalige historische Handelshafen als Wissenschaftshafen eingeweiht. Die Flächen dieses Stadtquartiers sollen für Wohnzwecke, Dienstleistungen, Freizeit und Tourismus genutzt werden. Weiterhin sollen Unternehmen und Forschungseinrichtungen hier ihren Standort finden. Der südliche Teil befindet sich zurzeit in der Entwicklung. Dabei soll die räumliche Nähe zur Universität und zu den bestehenden wissenschaftlichen Einrichtungen (Fraunhofer Institut, Max-Planck-Institut, Experimentelle Fabrik) gute Bedingungen schaffen, an dieser Stelle Ausgründungen aus dem Hochschulbereich und Neuanordnungen zu konzentrieren.

6.4 Ausbildung und Schulstandorte

Das Schulangebot in der Landeshauptstadt umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen (vgl. Anlage 4). Zu den allgemeinbildenden Schulen zählen:

- Grundschulen
- Sekundarschulen
- Gymnasien / Abendgymnasium / Kolleg / Integrierte Gesamtschule (IGS)
- Förderschulen

Insgesamt standen zum Schuljahr 2008 / 09 für ca. 17.000 Schüler 72 allgemeinbildende Schulen zur Verfügung. Hinzu kommen 4 berufsbildende Schulen sowie 2 Hochschulen. Die Standorte der allgemeinbildenden Schulen verteilen sich weitgehend gleichmäßig über das Stadt-

gebiet mit Schwerpunkten in der Innenstadt bzw. den Innenstadtrandbereichen und Stadtteilen hoher Bevölkerungsdichte. Die Schulen mit den meisten Schüler befinden sich naturgemäß an Standorten, an denen alle Klassenstufen vertreten sind. Dies ist zum einen im Norden der Stadt (Neue Neustadt und Neustädter See), im Zentrum der Stadt sowie im Süden (Reform) der Fall.

Zu den Schulen in kommunaler Trägerschaft kommen Schulen in freier Trägerschaft. Zum Schuljahresbeginn 2008 / 09 gab es in der Landeshauptstadt Magdeburg 8 Schulen in freier Trägerschaft mit insgesamt 2.436 Schülern. Der Bestand kann weitgehend auch in den nächsten Jahren als gesichert angesehen werden kann.

6.5 Verkehrsangebot

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist ein zentraler Verknüpfungspunkt zwischen großräumigen und regionalen Verkehrssystemen sowie zwischen den Ost-West- und Nord-Süd-Relationen (vgl. Abbildung 8 und Anlage 5).

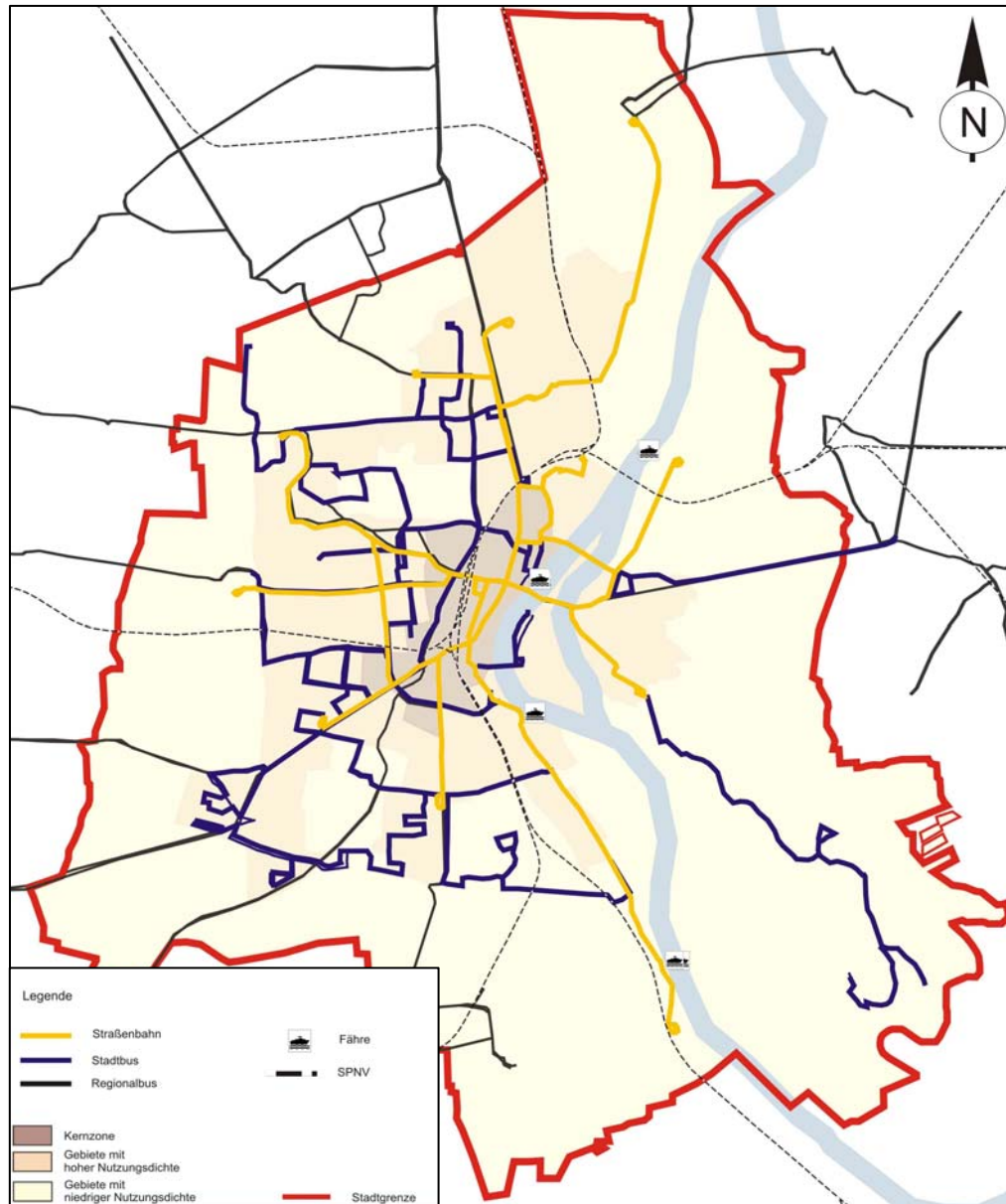


Abbildung 8: Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand 08 / 2008²⁴

²⁴ Quelle: Darstellung ISUP GmbH Dresden, 2009.

6.5.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist neben Halle (Saale) ein bedeutender 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.

An Wochenenden und Feiertagen hält außerdem der auf Touristen ausgerichtete Harz-Berlin-Express der Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH einmal je Richtung in Magdeburg.

6.5.2 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und dem Umland wird bis auf die Strecke nach Halberstadt - (Thale bzw. Blankenburg), 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.

(KBS)	Produkt	von - über - nach	Betreiber	Takt [Min]		
				Mo-Fr	Sa	So / Feiertag
201	RE	Magdeburg - Burg - Brandenburg - Berlin - Frankfurt - Cottbus	DB Regio	60	60	60
254	RB	Magdeburg - Dessau	DB Regio	120	120	120
	RE			120 (v)	120	120
259	RB	Loburg - Magdeburg	Elbe-Saale-Bahn	120 (v)*	120*	120*
305	RB	Magdeburg - Stendal - Salzwedel	DB Regio	120	120	120
	RB	Magdeburg - Stendal - Wittenberge		120	120	120
	RE	Magdeburg - Stendal - Salzwedel - Uelzen		120	120	120
308	RB	Magdeburg - Haldensleben (- Oebisfelde - Wolfsburg)	Elbe-Saale-Bahn	60	60	60
309	S-Bahn RB	Zielitz - Wolmirstedt - Magdeburg - Schönebeck (Elbe) - Salzelmen	DB Regio	30	30	60

(KBS)	Produkt	von - über - nach	Betreiber	Takt [Min]		
				Mo-Fr	Sa	So / Feiertag
310	RB	Magdeburg - Braunschweig	DB Regio	60	120	120
315	HEX	Magdeburg - Halberstadt (-Blankenburg - Thale)	VVSA	120 (v)	120 (v)	120 (v)
				120 (v)	120	120
335	RB	Magdeburg - Aschersleben	DB Regio	120	120	120
	RE	Magdeburg- Sangerhausen - Erfurt		120	120	120
340	RB	Magdeburg - Köthen (Anhalt) - Halle	DB Regio	60	60	60
(v) ... Verstärkerfahrten * ... unregelmäßig, z.T Angebotslücken > 2h						

Tabelle 8: SPNV - Angebot in der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand: Fahrplan 2009)

6.5.3 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 (vgl. Abbildung 9).

Dabei werden am ZOB ganztägig Anschlüsse zwischen den Stadtverkehrslinien und den Regionalbuslinien sowie unter den Regionalbuslinien gewährt.

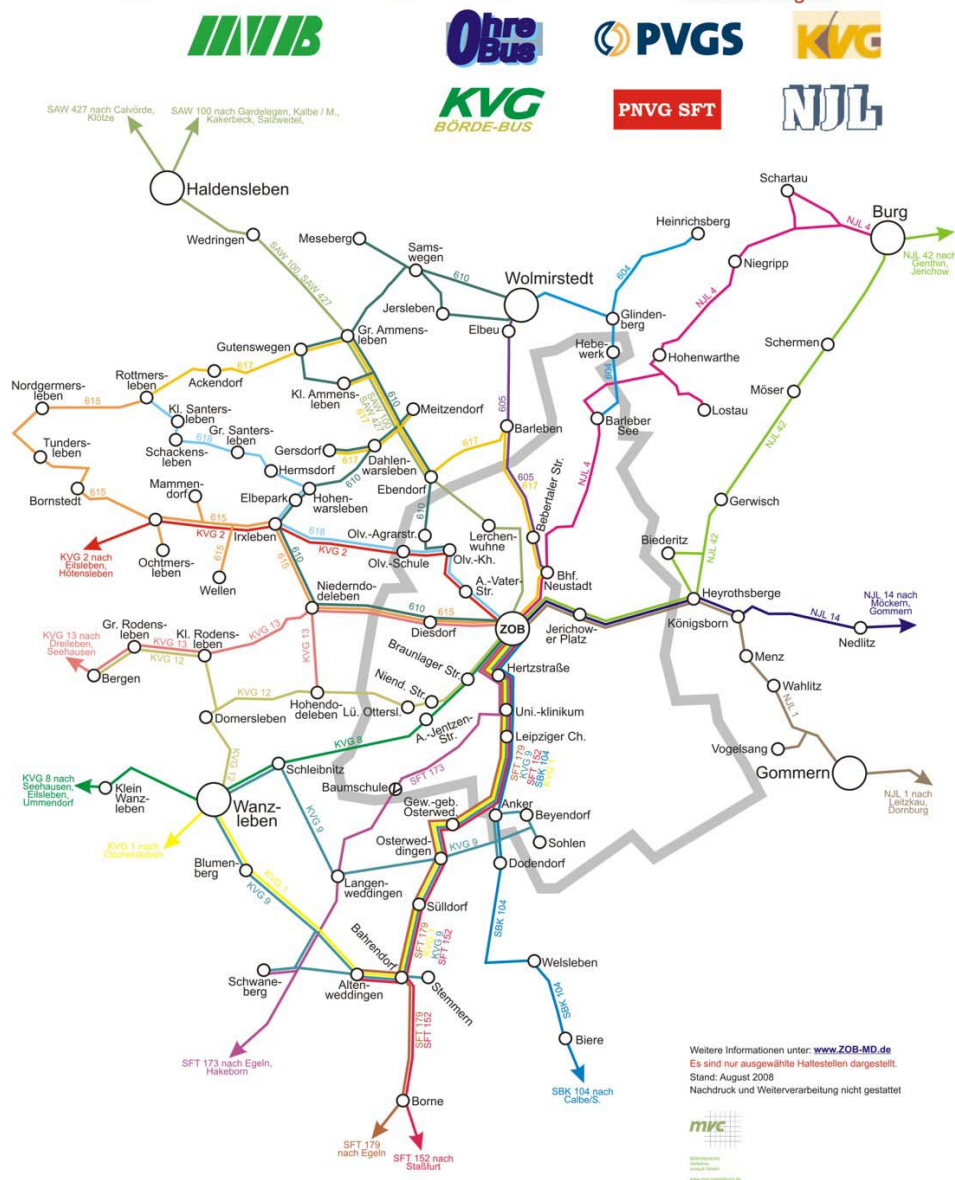
Durch die beschränkte Anzahl der Regionalbushaltestellen im Stadtgebiet und die unterschiedliche Tarifgestaltung gegenüber den städtischen ÖPNV-Verkehrsmitteln wird ein paralleles ÖPNV-Angebot auf innerstädtischen Nachfragerelationen weitgehend vermieden.

Die Öffnungszeiten des Servicegebäudes am ZOB, das von der Landeshauptstadt Magdeburg vorgehalten und von der MVB GmbH betrieben wird, wurden aus Kostengründen zum 01.01.2008 eingeschränkt. Fahrausweisverkäufe und Kundenberatungen erfolgen deshalb nur montags bis freitags zwischen 09:00 Uhr und 17:00 Uhr (zuvor zwischen 05:00 Uhr und 18:30 Uhr).

Linie	aus Richtung	Betreiber	Anzahl der Ankünfte am Tag (bezogen auf Magdeburg, ZOB)		
			Mo-Fr (Schule)	Sa	So / Feiertag
1	Oschersleben - Wanzleben	KVG Börde-Bus	1	0	0
2	Hötensleben - Völpke - Eilsleben- Eichenbarleben - Irxleben		4	1	0
8	Seehausen -Remkersleben - Wanzleben		16	10	7
9	Industriegebiet Osterweddingen		28	12	8
12	Wanzleben-Domersleben- Hohendodeleben		14	4	2
13	Seehausen-Dreileben-Gr. Rodensleben-Niederndodeleben		8	0	0
1	Dannigkow-Gommern-Vogelsang	NJL	7	2	0
4	Burg-Hohenwarthe-Lostau		10	2	2
14	Gommern-Möckern		1	1	0
42	Jerichow-Genthin-Burg-Gerwisch-Biederitz		5	1	0
100	Salzwedel-Kalbe- Gardelegen- Haldensleben	PVGS SAW	7	4	5
427	Klötze-Calvörde-Haldensleben		1	0	0
152	Staßfurt-Löderburg-Unseburg- Altenw.-Osterweddingen	PNVG SFT	2	0	0
173	Hakeborn-Westeregeln-Egeln- Langenweddingen		8	2	0
179	Altenweddingen- Osterweddingen		6	2	1
104	Calbe / S. - Biere - Welsleben	KVG Bernburg	3	0	0
604*	Wolmirstedt - Glindenberg	OhreBus Verkehrsgesellschaft	10	0	0
605	Wolmirstedt-Barleben***		5	7	7
610**	Wolmirstedt - Ebendorf - Barleben		2	1	1
615	Nordgermersleben- Eichenbarleben-Irxleben- Niederndodeleben		15	6	6
617	Rottmersleben- Dahlenwarsleben-Ebendorf- Barleben		15	6	6
618	Rottmersleben-Hermsdorf- Elbepark-Irxleben		18	8	8
* nach Magdeburg, Barleber See ** nach Magdeburg, Olvenstedter Krankenhaus bzw. Hannoversche Straße *** hinzu kommen einzelne Fahrten bis Bhf Neustadt					

Tabelle 9: Regionalbuslinien, Stand 9 / 2009²⁵²⁵ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009

Regionalverkehr Magdeburg

Buslinien zwischen Magdeburg
und der RegionAbbildung 9: Buslinien im Regionalverkehr²⁶

6.5.4 Stadtverkehr

Das städtische ÖPNV-Angebot umfasst neun Straßenbahn- und elf Buslinien im Tagesverkehr sowie je drei Linien im Anschlussverkehr. Die Leistungen werden durch die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB GmbH) erbracht (vgl. Anlage 5). Die Linien erschließen alle Stadtteile bis auf Beyendorf-Sohlen, welches durch die KVG-Linie 9 erschlossen wird.

²⁶ Quelle: MVB GmbH, 10/2008

Straßenbahn

Die Länge des Streckennetzes beträgt 60,45 km, von denen ca. 20 km auf besonderen Gleiskörpern geführt werden, was etwa einem Anteil von 33 % entspricht. 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. Die Linien mit den meisten Fahrgästen sind die Straßenbahnlinien 1, 9 und 10²⁷. Dabei handelt es sich um Linien, die die Stadt in Nord-Süd-Richtung erschließen.

Im Straßenbahnnetz sind 122 Haltestellen eingerichtet. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt etwa 500m.

Von den insgesamt 275 Haltestellen im Stadtgebiet sind 46 Straßenbahnhaltestellen und 17 Haltestellen, die gemeinsam von Bus und Straßenbahn genutzt werden, mindestens einseitig barrierefrei ausgestattet.

Das Liniennetz der Straßenbahn hat sich im Vergleich zum Jahr 2001 nur geringfügig verändert. Im Zuge des ersten Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung wurde der Verlauf der Linie 5 verändert. Als Endhaltestelle wurde das Krankenhaus Olvenstedt eingerichtet sowie der Verlauf über Westring und Südring und Hasselbachplatz geändert.

Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit im Tagesverkehr liegt bei 19,7 km / h. Im Jahr 2007 betrug die Leistung rund 5,6 Mio. Fahrplankilometer.

Von einem zentralen Punkt (Allee-Center, Alter Markt) aus können die Straßenbahnendhaltestellen innerhalb von knapp 30 Minuten erreicht werden:

Stadtteil / Umstiegspunkt	Erreichbarkeit (Reisezeit) in Minuten
Alte Neustadt	11
Cracau	10
Diesdorf	16
Herrenkrug	13
Kannenstieg	17
Leipziger Chaussee	15

²⁷ Quelle: Unternehmenskonzept der MVB GmbH, 2005.

Stadtteil / Umstiegspunkt	Erreichbarkeit (Reisezeit) in Minuten
Lerchenwuhne	17
Neustädter See	17
Olvenstedt	18
Rothensee	23
Sudenburg	14
Westerhüsen	26

Tabelle 10: Reisezeiten ab Haltestelle "Alter Markt / Allee-Center" ²⁸

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.

Von den Haltestellen im Stadtgebiet sind 30 Bushaltestellen und 17 Haltestellen, die gemeinsam von Bus und Straßenbahn genutzt werden, mindestens einseitig barrierefrei ausgestattet.

Zu überregionalen Großereignissen (z.B. Tag der Deutschen Einheit 2003; Sachsen-Anhalt-Tag 2005) werden Park+Ride-Busse eingesetzt, welche als Linien 41 bis 44 beschildert werden. Des Weiteren werden auf zwei Linien Rufbusse eingesetzt.

Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit beträgt 22,2 km/h. Im Jahr 2007 betrug die Leistung rund 3,5 Mio. Fahrplankilometer.

Bedienungsstandards

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

Tag	Kernzone	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	Anschlussverkehr
Mo-Fr	04:30 - 21:00 Uhr	04:30 - 21:00 Uhr	05:00 - 21:00 Uhr	21:00 - 04:30 / 05:00 Uhr
Sa	06:00 - 21:00 Uhr	06:00 - 21:00 Uhr	07:30 - 21:00 Uhr	21:00 - 6:00 / 07:30 Uhr
So	12:00 - 21:00 Uhr	12:00 - 21:00 Uhr	12:00 - 21:00 Uhr	21:00 - 12:00 Uhr

Tabelle 11: Vorgaben Betrauungsvereinbarung zu Bedienzeiten

²⁸ Quelle: Fahrplan der MVB GmbH 2008

Die vorgegebenen Zeiten werden durch die MVB GmbH grundsätzlich eingehalten.

Der **Bedienungszeitraum** der Tageslinien im **Straßenbahnverkehr** beginnt werktags gegen 05:00 Uhr, an Samstagen gegen 07:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gegen 12:00 Uhr bzw. 10:00 Uhr auf den Linien 5 und 9.

Der **Bedienzeitraum** der Tageslinien im **Busverkehr** beginnt an Werktagen durchschnittlich etwa 05:00 Uhr, mit Ausnahmen auch eher, an Samstagen etwa 06:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gegen 11:30 Uhr und endet werktags je nach Linie gegen 20:00-23:00 Uhr und an Wochenenden gegen 21:00 Uhr. Die Bedienzeiten sind je nach Linie sehr unterschiedlich und im Allgemeinen nicht so gleichmäßig wie bei den Straßenbahnlinien.

Nach den Vorgaben in der Betrauungsvereinbarung soll die Fahrplangestaltung grundsätzlich auf einem **Taktfahrplan** mit möglichst langer Gültigkeit im Tagesverlauf und mit möglichst wenigen Taktsprüngen basieren.

von / nach	Kernzone	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	Gebiete mit geringer Nutzungsdichte
	NVZ / SVZ	NVZ / SVZ	NVZ / SVZ
Kernzone	5 / 20	10 / 20	20 / 60
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	10 / 20	10 / 20	20 / 60
Gebiete mit geringer Nutzungsdichte	20 / 60		30 / 60

Tabelle 12: Vorgaben Betrauungsvereinbarung zu Bedienhäufigkeiten

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.

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. In Einzelfällen werden die Takte in der HVZ auf 10 Minuten verdichtet und in den NVZ und SVZ auf 60 oder mehr Minuten vergrößert. Die Vorgaben aus der Betrauungsvereinbarung werden somit alle

erfüllt. Aufgrund der geringen Nachfrage wurden für einige Linien (Linien 56, 59, 61) geringere Bedienungshäufigkeiten festgelegt.

In den Zeiten außerhalb der o.g. Bedienzeiträume wird das Verkehrsangebot grundsätzlich durch die genehmigten Linien des Anschlussverkehrs erbracht. Die Umstellung auf den **Anschlussverkehr** beginnt aufgrund der Haushaltskonsolidierung täglich bereits 21:00 Uhr (Vergleich 1998: ab 23:00 Uhr) und gilt werktags bis etwa 05:00 Uhr sowie samstags bis 07:00 Uhr und sonntags bis 12:00 Uhr. Die Anschlussverkehre im Busverkehr verkehren ab ca. 20:00 Uhr und gelten werktags bis etwa bis ca. 05:00 Uhr sowie samstags bis 07:00 Uhr und sonntags bis 11:30 Uhr.

Reisezeiten

Für die Reisezeiten zwischen den einzelnen Gebietstypen (Gebiete mit hoher / niedriger Nutzungsdichte, Kernzone) gibt es folgende Vorgaben:

von \ nach	Kernzone	Gebiete hohe Nutzungsdichte	Gebiete mit geringer Nutzungsdichte
Kernzone	20	30	40
Gebiete hohe Nutzungsdichte	30	40	60
Gebiete mit geringer Nutzungsdichte	40	60	60

Tabelle 13: Vorgaben zu den Reisezeiten in Minuten

Die Vorgaben können vor allem bei Direktverbindungen tendenziell alle eingehalten werden. Dabei kommt zu einzelnen Überschreitungen. Dies betrifft folgende Relationen:

von	nach	Vorgabe	Reisezeit
Kannenstieg	Reform	40 Minuten	50-60 Minuten
Rothensee	Reform	40 Minuten	45-56 Minuten
Randau	Kannenstieg	40 Minuten	60-75 Minuten
Lemsdorf	Randau	60 Minuten	ca. 70 Minuten
Ottersleben	Randau	60 Minuten	> 70 Minuten

Bei den hier genannten Relationen handelt es sich überwiegend um eher solche mit geringer Nachfrage. Durch den Ausbau der 2. 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.

6.5.5 Fährten

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

- Fähre Buckau
- Fähre Westerhüsen

Die Personenfähre an der Fährstelle Buckau verkehrt zwischen Magdeburg-Buckau und dem Stadtpark Rotehorn. Die Verknüpfung zum Straßenbahnnetz erfolgt über die Haltestelle Thiemstraße.

Die Gierfähre (Fähre Westerhüsen) verbindet Westerhüsen und Kreuzhorst. Auf dieser Fähre werden neben Personen, Hunden und Fahrrädern bei Bedarf auch landwirtschaftliche Fahrzeuge befördert. Zugangsstelle ist die Haltestelle Sohlener Straße sowie die Haltestellen in Randau-Calenberge.

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

6.5.6 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. Besonders zu nachfrageschwachen Zeiten oder in Gebieten mit ungenügender Erschließung ist eine bedarfsabhängige alternative Bedienung sinnvoll. In Räumen und Zeiten, in denen das Fahrgastaufkommen für einen Linienbus nicht mehr ausreicht, muss die Anbindung an das Stadtzentrum bzw. Stadtteilzentrum flexibel und bedarfsgerecht sichergestellt werden.

In der Landeshauptstadt Magdeburg kommen zurzeit auf einzelnen Relationen im Busverkehr alternative Bedienformen in Form von Rufbussen zum Einsatz (Linie 55 und 61). Dabei werden in nachfrageschwachen Zeiten für die Stadtteile Sudenburg und Diesdorf über die Verknüpfungspunkte Braunlager Straße, Eiskellerplatz bzw. Südring Anbindungen an das Straßenbahnnetz gewährleistet. 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.

6.5.7 Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern

Übergangsmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Individualverkehrsmitteln (MIV, Fahrrad) sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes, wie es der Konzeption des Nahverkehrsplanes zugrunde liegt.

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

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

Für die Verknüpfung zum Pkw stehen im näheren Umfeld folgender Haltestellen Park+Ride-Plätze zur Verfügung:

- AMO / Steubenallee
- Bördepark (nur im Veranstaltungsverkehr)
- Diesdorf (Endhaltestelle)
- Lerchenwuhne (Endhaltestelle)
- Messegelände / Elbauenpark

Eine Karte mit den vorhandenen P+R- und B+R-Plätzen ist in Anlage 6 enthalten.

6.5.8 Infrastruktur

Haltestellen / ÖPNV-Verknüpfungspunkte

In der Landeshauptstadt Magdeburg wird durch die MVB GmbH 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.

Im Vergleich zum Liniennetz 2002 wurden verschiedene Haltestellen neu eingerichtet bzw. sind entfallen:

Haltestellenbezeichnung (Stand 01 / 08)	Status	Linie
A.-Puschkin-Straße	neu	5
Albert-Einstein-Gymnasium	neu	71
Auf den Höhen	neu	57
Blankenburger Straße	neu	57
Breiter Weg	neu	1,2,5,8,9,10
Buckau Wasserwerk	neu	54
Friedenshöhe	neu	61
Friedhof Klein Ottersleben	neu	57
Georg-Heidler-Straße	neu	73
Goethestraße	neu	3,4
Hammersteinweg	neu	59
Hängelsbreite	neu	57
Harsdorfer Straße	neu	5,73
Hasselbachplatz	neu	59
Hyparschale	entfallen, jetzt neu MDR-Funkhaus	59
Jacobstraße	neu	73
Jerichower Platz	neu	73
Kleiststraße	neu	52
Libellenweg	neu	57
Listemannstraße	neu	2,5
Lüttgen-Ottersleben	neu	57
Maybachstraße	neu	59
MDR-Funkhaus	neu	59
Messeplatz	entfallen	59
Narzissenweg	neu	57
Obere Siedlung	neu	KVG 9
Pablo-Picasso-Straße	neu	69
Pfahlberg	entfallen	73, 605A

Haltestellenbezeichnung (Stand 01 / 08)	Status	Linie
Poststraße	neu	71
Robert-Koch-Straße	neu	52
Sandbreite	entfallen, jetzt Buckau, Wasserwerk	54
Schlachthof	neu	52
Schule Alt Olvenstedt	neu	71
Seumestraße	neu	59
Sonnenanger	neu	57
Speicherstraße	entfallen	2
Stadtparkstraße	neu	59
Südring	verlegt	52,54
Theater (Bus)	neu	73
Universität	neu	1,8,9,10
Walmbergsweg	entfallen	55
Weitlingstraße	neu	73
Westring (Nordseite)	neu	5
ZOB	neu	59
Zollbrücke	entfallen	59

Tabelle 14: Neu eingerichtete Haltestellen, Stand 10 / 2008²⁹

Folgende Haltestellen wurden umbenannt:

Haltestellenbezeichnung (Stand 10 / 2002)	Haltestellenbezeichnung (Stand 01 / 2008)
Ausbau	An der Elbaue
Kellereimaschinenfabrik	Beimsstr.
City Carré / Brandenburger Straße	City Carré / Hauptbahnhof
Burgstaller Weg	Danziger Dorf
Stahlgießerei	Enercon

²⁹ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

Haltestellenbezeichnung (Stand 10 / 2002)	Haltestellenbezeichnung (Stand 01 / 2008)
Bördegarten	Florapark-Garten
H.-Hauschulz-Straße	Galileostraße
Hp. Thälmannwerk	Hp. SKET Industriepark
Schlachthof	Kleiststraße
Messegelände	Messegelände / Elbauenpark
Immermannstraße	Olvenstedter Platz
Jacobstraße	Sankt Petri
Goethestraße	Steinigstraße
Universitätsplatz	Theater
Dr.-Eisenbart-Ring	Zentrum für Heilberufe

Tabelle 15: Umbenannte Haltestellen, Stand 10 / 2008³⁰

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, d.h. mit Übergängen zu mindestens fünf Straßenbahn- bzw. Buslinien, aufgeführt. Der zentrale Verknüpfungs- und Umsteigepunkt im Anschlussverkehr und zum SPNV sowie zum Regionalverkehr ist der ZOB.

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

Tabelle 16: Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, Stand 09 / 08³¹

Die Verknüpfung zwischen dem regionalen SPNV und dem innerstädtischen ÖPNV erfolgt mit Ausnahme der Haltepunkte Barleber See, Beyendorf, Rothensee und Salbke an allen SPNV-Haltepunkten und S-Bahnhöfen im Stadtgebiet (vgl. Tabelle 17).

³⁰ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.³¹ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

Bhf. bzw. Hp.	Straßenbahn	Bus	SPNV
Buckau		X	X
Eichenweiler	X		X
Hauptbahnhof	X	X	X
Hasselbachplatz	X	X	X
Herrenkrug	X		X
Neustadt	X	X	X
Sudenburg		X	X
Südost	X		X
SKET-Industriepark		X	X

Tabelle 17: Verknüpfungspunkte zwischen SPNV bzw. S-Bahn und innerstädtischem ÖPNV, Stand 09 / 08³²

Die wichtigsten Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Angebot im Regionalbusverkehr und dem innerstädtischen Verkehr sind in Tabelle 18 aufgeführt.

Verknüpfungspunkt	Straßenbahn	Bus
Bebertaler Straße	X	
Bhf. Neustadt	X	X
Braunlager Straße	X	X
Jerichower Platz	X	X
Krankenhaus Olvenstedt	X	X
Leipziger Chaussee	X	X
Lerchenwuhne	X	
Universitätsklinikum	X	
ZOB	X	X

Tabelle 18: Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbus und innerstädtischem ÖPNV, Stand 09 / 2008³³

Der wichtigste Verknüpfungspunkt und zeitgleich der Endpunkt fast aller Regionalverkehrslinien ist der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) mit Übergangsmöglichkeit zum SPNV am Hauptbahnhof. Neben dieser Haltestelle werden nur ausgewählte Haltestellen oder Knotenpunkte mit regionaler Bedeutung bedient (z.B. Krankenhäuser). An diesen Halte-

³² Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

³³ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

stellen bestehen für die Fahrgäste der Regionallinien Übergangsmöglichkeiten zum innerstädtischen ÖPNV, vor allem zur Straßenbahn.

Betriebshöfe

Die Betriebshöfe für die Straßenbahnen der MVB GmbH 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 wird ab 2009 realisiert werden. Weiterhin befindet sich zurzeit noch in Brückfeld die Hauptwerkstatt für die Straßenbahnen sowie in Sudenburg das historische Straßenbahndepot.



Abbildung 10: Betriebshof Südost der MVB GmbH ³⁴

Des Weiteren existiert der Betriebshof Kroatenwuhne für die Busse der MVB GmbH.

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. Somit können die Aufgaben der Verkehrsführung an einer zentralen Stelle in der Stadt konzentriert werden. Zu den Aufgaben, die 24-stündlich realisiert werden, gehören:

- Fahrgastinformationen

³⁴ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2008

- Überwachung Bahnstromversorgung
- Führung operative Fahrzeugflotte der MVB GmbH - Verkehrsaufsicht für das Verkehrsmanagement
- Überwachung und Steuerung des Funkverkehrs für Straßenbahnen und Busse
- Übermittlung von Notrufen über eine Standleitung zur Polizei
- Überwachung der Reisezeit und Pünktlichkeit
- Havariemanagement

Fahrzeugbestand

Die MVB GmbH 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. Die letzte Neuanschaffung von Straßenbahnfahrzeugen fand 2002 statt.



Abbildung 11: Straßenbahn der MVB GmbH ³⁵

Der Fahrzeugpark der Busse besteht ausschließlich aus Niederflurfahrzeugen, von denen 25 Standard-Gelenkbusse und 30 Standardlinien-

³⁵ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2008.

busse 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. Im Vergleich zu 2001 ist das Durchschnittsalter der Busse somit um 1 Jahr gesunken. Die letzte Neuanschaffung fand 2008 statt (3 Fahrzeuge).

6.6 Umweltstandards

Die MVB GmbH 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 im Jahr 2005 auf 2,17 g / kWh im Jahr 2008 verringert werden. Auch die Werte der HC- und NOx-Emissionen konnten in diesen Jahren mehr als halbiert werden.

Einem Fahrstromverbrauch von rund 33.000 MWh im Jahr 2000 steht der Verbrauch von 26.000 MWh im Jahr 2006 gegenüber.³⁶

Von den insgesamt 55 Fahrzeugen erfüllen 21 Fahrzeuge die europäische Abgasnorm EEV. Weiterhin verfügen 15 Fahrzeuge über die Euro-norm 4, 1 Fahrzeug über EURO-3, 2 Fahrzeuge über EURO-2, 15 Fahrzeuge über EURO-1 und 1 Fahrzeug über EURO-0³⁷. Etwa 1/3 der Fahrzeuge verfügt über Rußpartikelfilter.

6.7 Barrierefreiheit

Von den 275 Haltestellen des städtischen ÖPNV sind 85 in beide Richtungen barrierefrei gestaltet. Hinzu kommen 11 Haltestellen, die entweder stadteinwärts oder stadtauswärts barrierefrei 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 den Einsatz einer mobilen Rampe in die Straßenbahn einsteigen. Anlage 13 bildet alle Haltestellen im Stadtgebiet ab, die barrierefrei gestaltet sind. 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. Alle Straßenbahnen sind entweder mit Niederflurtechnik oder mit mobilen Rampen ausgestattet.

³⁶ Quelle: MVB Geschäftsbericht 2006

³⁷ Quelle: Qualitäts-Umweltwerte der MVB für das Jahr 2008

Bei den Bussen, die zu ca. 2/3 mit Niederflurtechnik bzw. mobilen Rampen ausgestattet sind, kommen im laufenden Betrieb ausschließlich solche Fahrzeuge zum Einsatz.

6.8 Tarifstruktur

Die MVB GmbH bietet in ihren Verkehrsmitteln 16 Tarifangebote sowie verschiedene Tickets für spezielle Nutzergruppen an. Das Fahrscheinsortiment umfasst:

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

Für Kinder, Jugendliche und Auszubildende werden ermäßigte Tarife angeboten, die Fahrscheine sind nicht übertragbar. Alle übrigen Zeitkartenangebote sind im Allgemeinen (Ausnahme: persönliche Abo-Monatskarte) übertragbar. Die Fahrradmitnahme ist Montag-Freitag 08:00-14:00 Uhr und 18:00-06:00 Uhr sowohl in Bussen als auch Straßenbahnen möglich. Am Wochenende können Fahrräder ganztägig mitgenommen werden. Für die Mitnahme ist in der Regel der ermäßigte Fahrpreis zu zahlen. Eine Ausnahme bilden hier die Monatskarten bzw. Abo:cleverCards, bei deren Nutzung kann zu den oben genannten Zeiten unentgeltlich ein Fahrrad (bzw. ein Hund) mitgenommen werden.

Die MVB GmbH hat eine Tarif- und Vertriebsreform durchgeführt, die ab 01. Dezember 2008 gültig wurde (vgl. Tabelle 19). Änderungen im Tarifsystem beziehen sich nur auf den Bartarif. Bei den Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten wird das Preisniveau erhöht, bei den Tageskarten hingegen verringert. Eine weitere Änderung ist die Einführung eines Richtungsbezuges, d.h. die Fahrkarten (Einzel-, Mehrfahrtenkarten) gelten nur noch in eine Reiserichtung. Die Citykarte entfällt, neu eingeführt wird ein Kurzstreckentarif. Neu seit 2009 ist außerdem das Jobticket.

Ziel war es, die Fahrkartenpreise stärker an den Reiseweiten der Fahrgäste zu orientieren. Durch die höheren Preise für Einzelfahrten sanken die Nutzenschwellen der Zeitkarten, so dass die Kundenbindung durch schnellere Nutzung der Zeitkarten erhöht werden konnte.

Durch die Einrichtung mobiler Fahrkartenautomaten in allen Fahrzeugen fällt der Fahrerverkauf und damit auch Zahlung des entsprechenden Kassierzuschlags weg.

	Ticket	Preise gültig bis 30.11.2008		Preise gültig ab 01.12.2008	
		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 €	
	Schülerjahreskarte	-	o.A.	-	o.A.
	TouristCard	12,40 €			
	Kombi Tickets	in Abhängigkeit von der Veranstaltung			
	Semesterticket	-			

*nur am Automaten im Fahrzeug erhältlich

Tabelle 19: Tarifangebote MVB GmbH (Stand 10 / 08)³⁸

Verglichen mit den Tarifangeboten anderer deutscher Städte ähnlicher Größe liegt das Tarifniveau auch nach der Tarifreform unter dem der anderen Städte.³⁹

Schülerferienticket

Das Schülerferienticket (SFT) gilt in den Sommerferien in ganz Sachsen-Anhalt und im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV). Es berechtigt Schüler zur Nutzung aller Straßenbahnen, Busse und aller Züge des SPNV in der 2. Klasse sowie der Harzer Schmalspurbahn (auf der Strecke Schierke - Brocken gibt es eine einmalige Ermäßigung für eine Hin- und Rückfahrt). Im Jahr 2008 gilt das SFT ebenfalls für eine einmalige Hin- und Rückfahrt nach Berlin.

Tarif Magdeburg-Umland

Der Sondertarif Magdeburg-Umland (MUM-Tarif) wurde 1998 eingeführt und 2001 erweitert. 2008 wurde der Tarif für ein weiteres Jahr verlängert. Dabei handelt es sich nicht um einen Verbundtarif, sondern um ei-

³⁸ Quelle: MVB GmbH, www.mvbnet.de³⁹ Eigener Vergleich durch ISUP (07 / 2008) mit Halle/S., Leipzig, Hannover, Dresden, Kassel

nen Zusatztarif, der optional zu den bestehenden Tarifen zur Anwendung kommt. Die Fahrscheine gelten in allen Zügen, Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbussen des Tarifgebietes.

Der MUM-Tarif gilt in der Landeshauptstadt Magdeburg und in den Landkreisen Jerichower Land und Börde sowie in Teilen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld (Raum Zerbst (Anhalt)) und des Altmarkkreises Salzwedel. Im Salzlandkreis gilt der Tarif in den Gebieten Aschersleben-Staßfurt und Schönebeck (Elbe). Zum 01. Oktober 2008 wurde das Tarifgebiet erweitert und gilt ab 2009 auch in Bernburg (Saale) und Umgebung.

Angeboten werden Tages-, Wochen-, Monats- und Abo-Monatskarten bei den Verkaufsstellen der DB AG und MVB GmbH, in HEX-Zügen und bei den Busunternehmen im Einzugsgebiet.

Ein Tarif- und Verkehrsverbund existiert zum jetzigen Zeitpunkt nicht, befindet sich jedoch in Vorbereitung.

S-Bahn-Tarif Magdeburg

Für die S-Bahn gilt in der Landeshauptstadt Magdeburg seit 1994 ein spezieller S-Bahn-Tarif. Dieser gilt auch für die parallel zur S-Bahn verkehrenden Regionalzüge. Die Preisbildung in diesem Tarif basiert auf 3 Zonen („Nord“, „Stadt“, „Süd“). Insgesamt existieren vier Preisstufen, die sich auf die Fahrtmöglichkeiten innerhalb sowie zwischen den Zonen beziehen.

Neben Einzelfahrscheinen werden für die S-Bahn-Magdeburg auch Mehrfahrtenkarten, Wochen- und Wochenendkarten sowie Monatskarten angeboten.

6.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Liniennetz- und Fahrplaninformationen

Die MVB GmbH 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.

Neben den Fahrplantabellen enthält das Heft:

- Übersicht über Kontaktmöglichkeiten zur MVB GmbH
- Übersicht über Fahrverbindungen zu wichtigen Zielen (Sehenswürdigkeiten, Kultur, Sport, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten) sowie Reisezeiten ab Haltestelle Alter Markt/ Allee Center
- Hinweise zum Fahrkartenverkauf (Verkaufseinrichtungen, Standorte der Automaten, Entwerter-System)

- Auszug aus den Beförderungsbedingungen
- Liniennetz des Tages- und Anschlussverkehrs
- Hinweise zu Funktionsweisen der Fahrzeuge (Schließvorgang, Türöffnung, Busstopp, Taxiruf)
- Hinweise zu Mitnahmemöglichkeiten u. a. von Fahrrädern

Im Fahrplanheft sind alle für den Kunden wichtigen Telefonnummern angegeben sowie der Hinweis auf eine telefonische Fahrplanauskunft und die entsprechende Internetpräsenz www.mvbnet.de.

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.mvbnet.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 angegeben.

Die **Haltestellen** in Magdeburg sind grundsätzlich 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 des Wetterschutzhäuschens angebracht. Die einheitliche Gestaltung weist allerdings noch Defizite auf, da nicht auf allen Haltestellen die Linienziele ausgewiesen sind.



Abbildung 12: Haltestelle Leiterstraße⁴⁰

⁴⁰ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 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.

Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

Für den Tarif der Landeshauptstadt Magdeburg stehen umfangreiche Informationsmaterialien zur Verfügung. Die Informationen sind sowohl in gedruckter Form als auch im Internet verfügbar. An den stationären Fahrkartenautomaten sind die wichtigsten Tarifinformationen angebracht.

Die MVB GmbH betreibt neun eigene Verkaufsstellen im Stadtgebiet (vgl. Anlage 7) sowie ein Kundenzentrum in der Otto-v.-Guericke-Straße.



Abbildung 13: MVB GmbH -Verkaufsstelle im Stadtzentrum⁴¹

⁴¹ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2008.

Dieses Vertriebsnetz wird ergänzt durch insgesamt 44 Fahrkartenautomaten der MVB GmbH 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.

Im Zuge der Tarif- und Vertriebsreform wurden zum 01. Dezember 2008 alle Fahrzeuge mit mobilen Fahrkartenautomaten ausgestattet.

6.10 Organisationsstruktur

Die Organisation des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg erfolgt auf der Basis eines Zwei-Ebenen-Modells.

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist gemäß § 4 (1) ÖPNVG LSA der **Aufgabenträger** für den Straßenpersonenverkehr. Der Aufgabenträger hat die Verantwortung für die Gewährleistung eines dem öffentlichen Interesse entsprechenden ÖPNV-Angebotes. Eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist dabei die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach § 1 RegG und §§ 1-11 ÖPNVG LSA.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg bildet die politische Ebene. Die Verwaltung schafft die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für das Angebot im ÖPNV.

Zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der MVB GmbH besteht seit dem 01.01.2007 eine **Betrauvngsvereinbarung**, die die Übertragung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die Ausgleichszahlungen an die MVB GmbH regelt.

Die Gesellschafteranteile der MVB GmbH liegen zu 100 % bei der Landeshauptstadt Magdeburg.

Das Verkehrsunternehmen übernimmt die technologische Vorbereitung der Verkehrsleistungen inklusive des gesamten organisatorischen Vorlaufs, das Management und die eigentliche Verkehrsdurchführung.

Im Jahr 2006 wurden die Leistungen der Buslinien 51 und 56 von der Verkehrsgesellschaft Magdeburg Umland mbH erbracht. Die Busse bleiben dabei Eigentum der MVB GmbH und werden zu diesem Zweck vermietet.

Zur Ausweitung der Fremdvergaben wurde am 1. Januar 2007 die 100 %ige Tochtergesellschaft Magdeburger Verkehrsgesellschaft mbH gegründet. Diese übernimmt seitdem einzelne Kurse der anderen Buslinien.

Der Unternehmensverbund der MVB GmbH umfasst neben dem eigentlichen Verkehrsunternehmen noch verbundene Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften:

Unternehmen	Beteiligung
Magdeburger Verkehrsgesellschaft mbH	100 %
Magdeburger Weiße Flotte GmbH	100 %
Mitteldeutsche Verkehrsflächen- und Verkehrsmittelreinigungs GmbH	51 %
Mitteldeutsche Verkehrsconsult GmbH	50 %

Die MVB GmbH tritt mit einem eigenen Fuhrpark als einheitlicher Leistungserbringer im gesamten Stadtgebiet⁴² auf und ist damit der einheitliche Ansprechpartner für Kunden sowie die übergeordnete politische Ebene.

Damit sind gute Voraussetzungen für eine effektive und ökonomische Organisation des Angebotes im Stadtbereich sowie für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der bestehenden Organisationsstruktur gegeben.

Die MVB GmbH schloss 2005 die Zertifizierung zur Einhaltung der vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) aufgestellten Kriterien ab.

6.11 Wirtschaftliche Situation

Die wirtschaftliche Situation der MVB GmbH in den Jahren 2007 und 2008 ist in Tabelle 20 dargestellt⁴³.

	2007	2008
Erträge gesamt	55.748.819,66 €	54.080.730,98 €
Aufwendungen gesamt	55.625.879,51 €	53.448.288,07 €
Saldo	122.940,15 €	632.442,91 €
Steuern	19.668,99 €	80.760,91 €
Jahresüberschuss	103.271,16 €	551.682,00 €

Tabelle 20: Wirtschaftliche Situation MVB GmbH

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt obliegt die Finanzierung der Landeshauptstadt Magdeburg.

⁴² 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.

⁴³ Quelle: Geschäftsbericht MVB GmbH, 2007

6.12 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 (vgl. Abbildung 15 und Abbildung 14). Hierbei ist jedoch zu beachten, dass in der unten stehenden Darstellung nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigte über alle Verkehrsmittel abgebildet sind. Hinzu kommen Schülerströme aus dem Umland in die Schulen, Freizeitverkehr sowie Einkaufsverkehr.

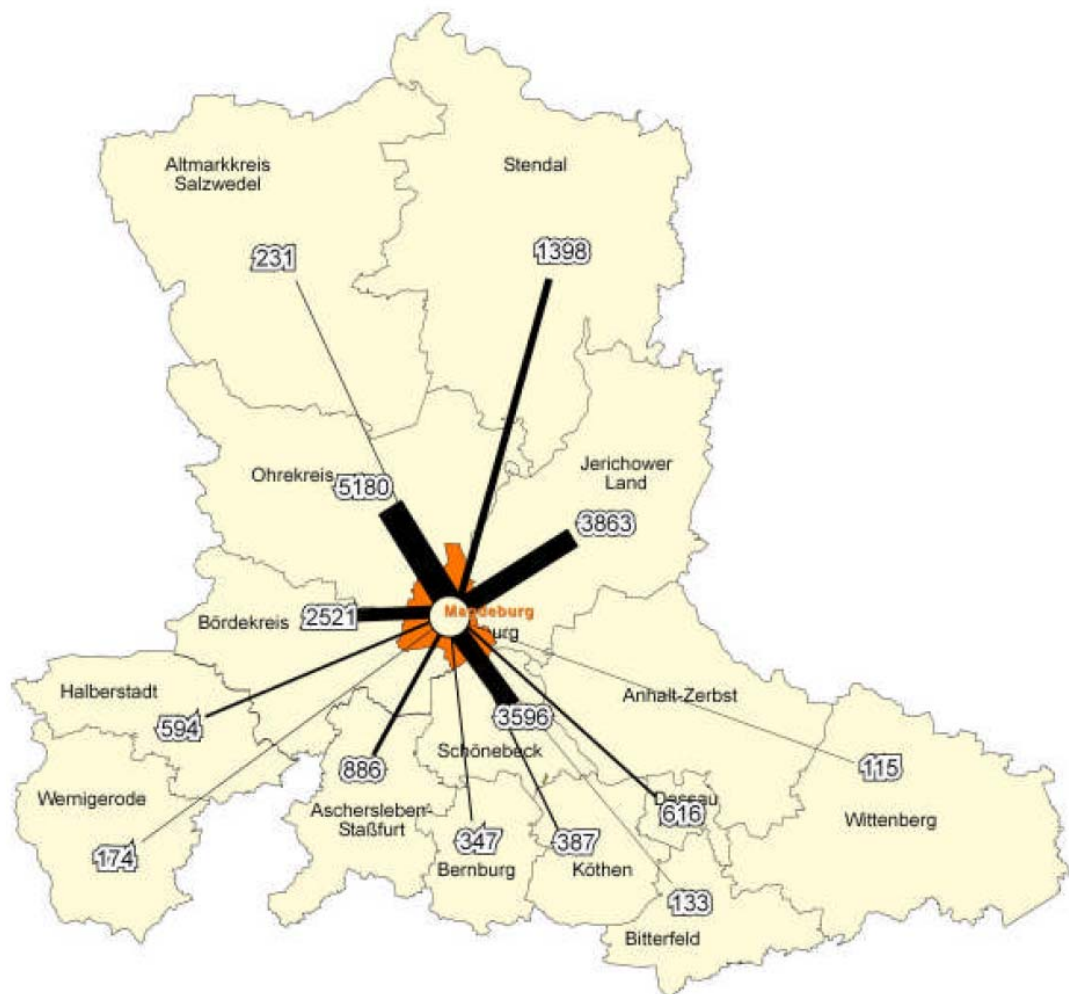


Abbildung 14: Nachfrageströme im ÖPNV zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und dem Umland (Stand 12 / 2005)⁴⁴

⁴⁴ Quelle: Ergebnisbericht vom 30.11.2006 zum Projekt „Schaffung von Verbund-/Kooperationsstrukturen im mittleren und nördlichen Sachsen-Anhalt“

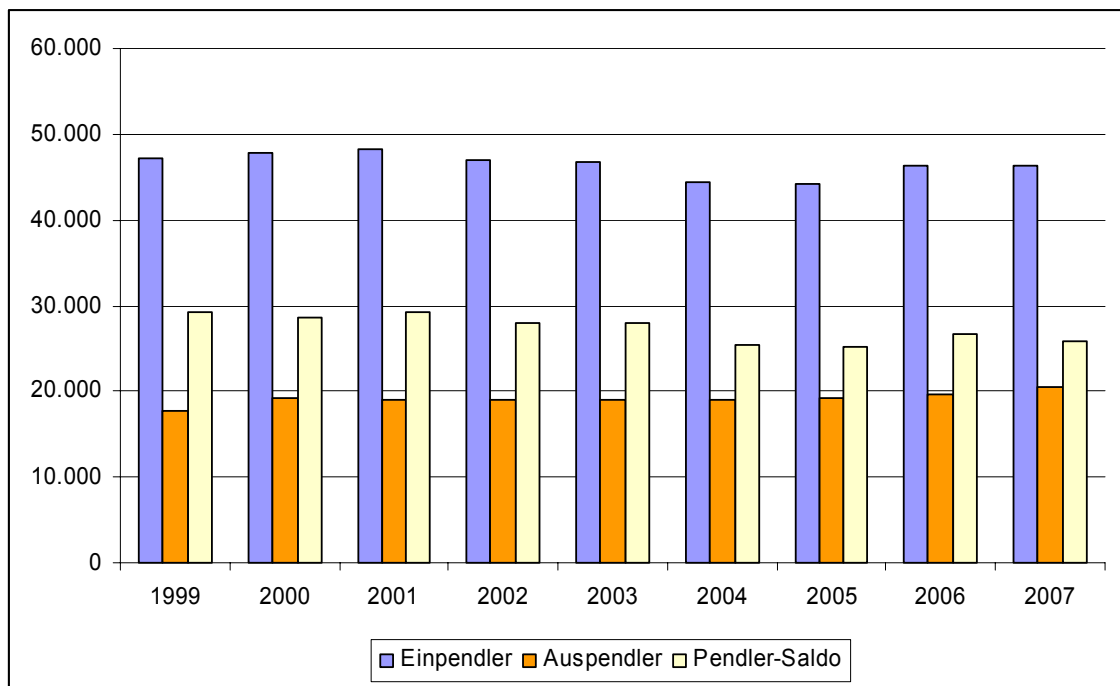


Abbildung 15: Pendlerströme von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten der Landeshauptstadt Magdeburg⁴⁵

Von den mit Stand 30.06.2007 erfassten 100.138 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Magdeburg wohnen 53.744 zugleich auch in der Landeshauptstadt, 46.394 pendeln ein - darunter 27.715 aus den vor der Gebietsreform angrenzenden Landkreisen Ohrekreis, Bördekreis, Jerichower Land und Schönebeck (ca. 60 %), 11.815 aus anderen Landkreisen (ca. 25 %) sowie 6.864 aus anderen Bundesländern (ca. 15 %).

Von den insgesamt 74.321 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit dem Wohnort Magdeburg pendeln 20.577 aus - darunter 9.758 in die angrenzende Landkreise (ca. 47 %), 2.867 in andere Landkreise (ca. 14 %) sowie 7.952 in andere Bundesländer (ca. 39 %).

⁴⁵ Quelle: Magdeburger Statistische Blätter, Heft 63), Stand: 31.06. des jeweiligen Jahres

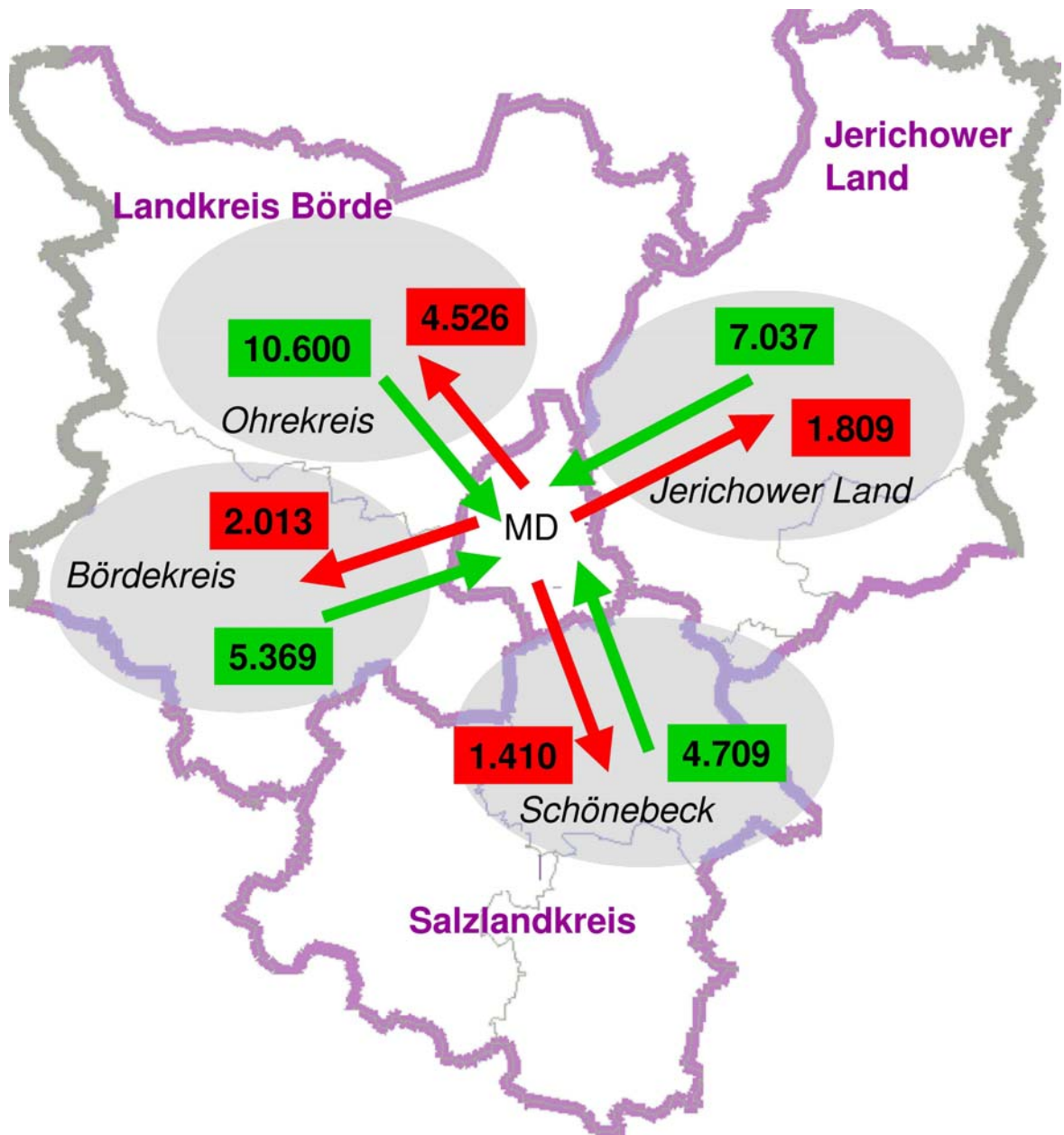


Abbildung 16: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler und Auspendler in die / aus der Landeshauptstadt Magdeburg⁴⁶

⁴⁶ Quelle: Stadtplanungsamt, Statistisches Landesamt 30.06.2007.

Zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und den anderen Landkreisen bzw. kreisfreien Städten werden an einem durchschnittlichen Werktag 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 / 2007⁴⁷ beispielhaft an folgenden Bahnhöfen / Haltepunkten in der Landeshauptstadt Magdeburg folgende Nachfrage gemessen:

Bahnhof / Haltepunkt	Nachfrageniveau ¹⁶
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 21: Nachfrageniveau wichtiger SPNV-Zugangsstellen in der Landeshauptstadt Magdeburg⁴⁸

Regionalbusverkehr

Von den 22 Regionalbuslinien, die in die Landeshauptstadt Magdeburg fahren, haben 19 Linien ihren Endpunkt am ZOB.

⁴⁷ Ein- und Aussteiger an Zähltagen Dienstag - Donnerstag, Juni 2006 - Juni 2007, Hin und Rückfahrt

⁴⁸ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

In Auswertung der seitens der regionalen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Erhebungsdaten wurde ermittelt, dass werktäglich mehr als 1.000 Fahrgäste pro Richtung für ihre Fahrt zur bzw. von der Landeshauptstadt Magdeburg den Regionalbus nutzen⁴⁹. Insgesamt wurden ca. 1.150 Aussteiger sowie 1.050 Einsteiger pro Werktag erfasst. Da die Fahrgäste der Linien OK 604, 610, 615 und 618 wegen fehlender aktueller Zählzeiten hierin nicht enthalten sind, beträgt die Zahl der Ein- und Aussteiger im Regionalbusverkehr an den Haltestellen im Stadtgebiet insgesamt schätzungsweise 3.000 pro Werktag.

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.

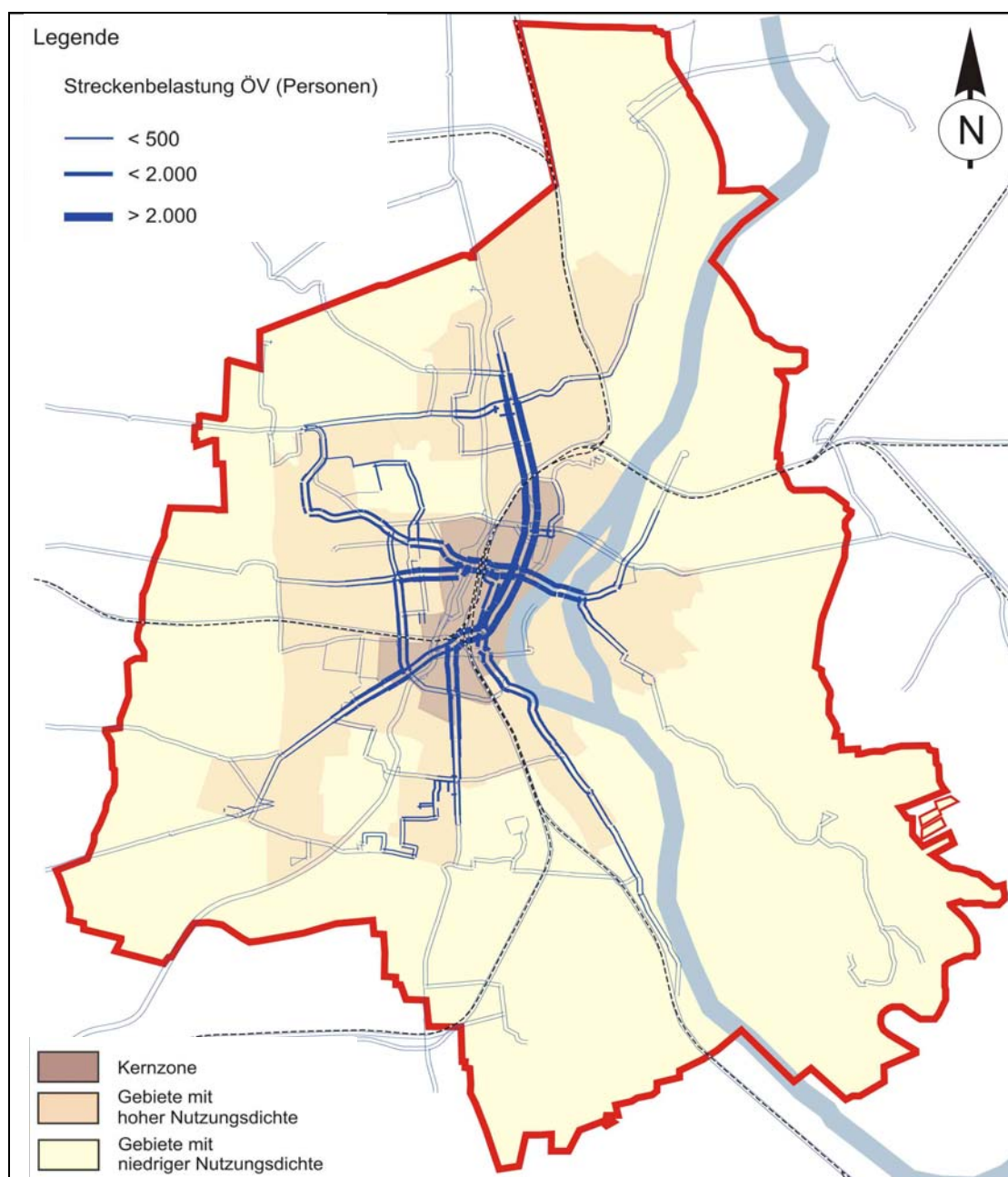
Stadtverkehr

Das wichtigste Ziel im ÖPNV ist das Stadtzentrum. Hier ist die Nachfrage auf allen Linien am höchsten (vgl. Abbildung 17 und Anlage 10). Genutzt wird der ÖPNV nicht nur für den Einkaufsverkehr sondern auch für den Schüler-, Ausbildungs- und Berufsverkehr.

Durch die MVB GmbH wurden im Jahr 2008 etwa 60,4 Mio. Personen befördert. Der ÖPNV-Anteil im Modal Split ist im Vergleich zu den Werten von 1998 und 2003 wieder gestiegen⁵⁰.

⁴⁹ Quelle: aktuelle Erhebungsdaten der regionalen Verkehrsunternehmen aus dem Jahr 2008

⁵⁰ SrV-Werte 2008

Abbildung 17: ÖPNV-Nachfrage im Stadtverkehr 2005⁵¹

Der Großteil der Fahrgäste nutzt die Straßenbahnlinien, da das Liniennetz der Straßenbahn nahezu das gesamte Stadtgebiet auf Hauptachsen erschließt (vgl. Abbildung 18). Dabei weisen bis auf die Linien 5 und 8 alle Straßenbahnlinien ein ähnliches Nachfrageniveau auf. Allerdings ist die Nachfrage auf den Linien 1, 9 und 10, welche das Stadtgebiet in Nord-Süd-Ausrichtung bedienen, besonders hoch. Diese Linien haben das höchste Fahrgastaufkommen, welches vor allem im Stadtzentrum und auf zentrumsnahen Relationen zu finden ist. Die Nachfrage spiegelt

⁵¹ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

sich ebenfalls in der Auslastung der Fahrzeuge wieder. Hier ist die höchste Auslastung auf den Linien 1 (14,4 %) und 9 (25,8 %) zu finden⁵².

Die Nachfrage auf den Buslinien ist im Vergleich zu den Straßenbahnlinien bedeutend geringer. Die Linien mit der höchsten Auslastung sind hier die Linien 52, 54, 57, 69 und 71. Diese Linien erschließen die Stadtgebiete mit hohen Bevölkerungszahlen, die durch die Straßenbahn nicht angebunden sind (Reform, Ottersleben, Kannenstieg, Neustädter Feld). Die Linie 71 dient u.a. der Erschließung des städtischen Klinikums sowie des Floraparks und hat eine starke und stabile Nachfrage. Die anderen Linien sind überwiegend abschnittsweise bzw. im Schülerverkehr stark nachgefragt.

Kundenverteilung

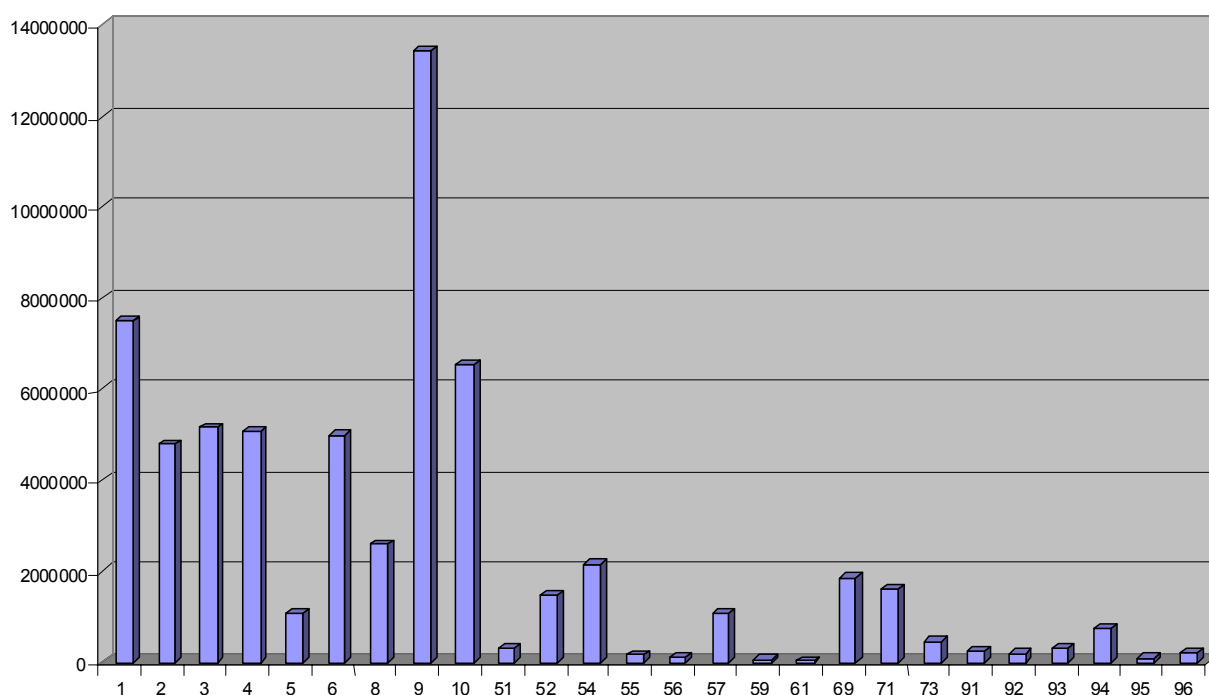


Abbildung 18: Kundenverteilung auf den Linien des ÖPNV⁵³

⁵² Anteile am gesamten Fahrgastaufkommen im Jahr 2004, Quelle: Unternehmenskonzept 2005 MVB,

⁵³ Quelle: Unternehmenskonzept MVB GmbH 2005.

7 Bewertung

Erschließung

Grundsätzlich ist das Stadtgebiet durch das Straßenbahn- und Busliniennetz gut erschlossen und an das Stadtzentrum als bedeutendes Ziel und die wichtigsten Verknüpfungspunkte angebunden (vgl. Abbildung 19 und Anlage 9). Lediglich in den Stadtrandlagen bestehen Defizite bzgl. der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Dies betrifft vor allem die Stadtteile Prester und Berliner Chaussee östlich der Elbe (Puppendorf) sowie westlich der Elbe Teile der Stadtteile Ottersleben, Alt Olvenstedt und Diesdorf (Wohngebiet An den Röthen) und das Gewerbegebiet Pfahlberg sowie Teile des Handelshafens. 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 Stadtteile Neustädter Feld, Reform und Kannenstieg weisen dabei trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen neben dem Stadtteil Stadtfeld Ost die höchste Bevölkerungsdichte der Landeshauptstadt Magdeburg auf. In diesen Gebieten wohnen rund 30.000 Einwohner. In Ottersleben konnte ein Bevölkerungszuwachs verzeichnet werden, so dass die Erschließungsqualität hier u. U. weiter verbessert werden könnte. Auch in Stadtrandlagen mit überwiegender Eigenheimbebauung wie Ottersleben muss der ÖPNV eine gute Alternative zum MIV werden. Eine Möglichkeit ist beispielsweise eine einheitlichere Taktung und weniger Linienwege, um so die Merkmbarkeit des Fahrplanes zu verbessern und damit die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern. Hier herrscht vor allem bei der Linie 57 Verbesserungsbedarf.

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 (vgl. Anlage 10). Eine besonders wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Stadtverkehr ist weiterhin der Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung bis 2018. 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 wird als sinnvoll erachtet, fehlt aber zum jetzigen Zeitpunkt.

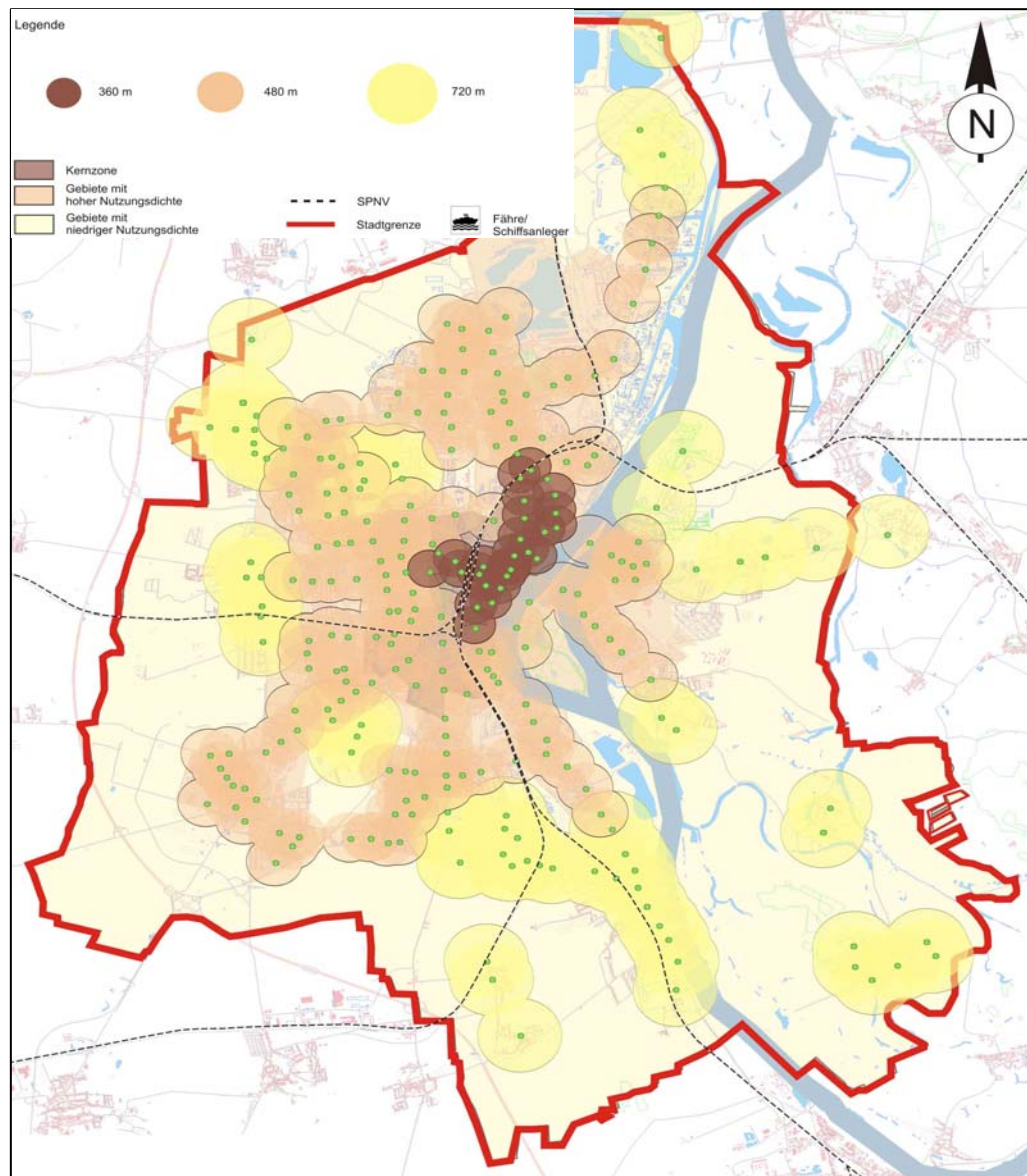


Abbildung 19: Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand 08 / 2008⁵⁴

Fahrzeuge

Der Anteil der im Betrieb eingesetzten Niederflurfahrzeuge der Straßenbahnen beträgt über 80 %. Alle Straßenbahnen verfügen über mobile Rampen. Die Busse sind ausnahmslos mit Niederflurtechnik ausgestattet. Es verfügen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht alle Busse über mobile Rampen.

⁵⁴ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009, vgl. Anlage 9

Bedienzeitraum, Angebotshäufigkeit

Nach den Vorgaben in der Betrauungsvereinbarung soll der Fahrplan grundsätzlich einen Takt mit möglichst langer Gültigkeit im Tagesverlauf und mit möglichst wenigen Taktsprüngen aufweisen.

Die vorgegebenen Bedienzeiten werden durch die MVB GmbH grundsätzlich eingehalten. Das Taktangebot der MVB GmbH 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.

Die Bedienzeiten im Tagesverkehr enden 21:00 Uhr. Aufgrund der verlängerten Öffnungszeiten im Einzelhandel (22:00 Uhr) wird die Bedienung bis 21:00 Uhr als nicht mehr ausreichend bewertet. Auch die Taktung in den entsprechenden Zeiträumen ist der zu erwartenden Nachfrage anzupassen.

Reisezeiten

Die vorgegebenen maximalen Reisezeiten können vor allem bei Direktverbindungen problemlos realisiert werden. Es gibt zwar sowohl Unter- als auch Überschreitungen dieser Vorgabewerte, im Mittel werden die Reisezeiten jedoch eingehalten. Auf einzelnen gering nachgefragten Relationen kommt es zu Überschreitungen der Reisezeit. Durch den Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung können der Anteil an Direktverbindungen weiter erhöht sowie die Reisezeiten weiter verringert werden.

Tarife, Marketing, Fahrgastinformation

Die MVB GmbH unterteilt ihr Tarifangebot in Fahrkarten für Wenig-, Viel- und Erlebnisfahrer. Tarifangebote für spezielle Nutzergruppen gibt es neben dem Jobticket und der Schülerjahreskarte noch eine Touristcard. Die Einführung des Jobtickets ab 2009 wurde genehmigt.

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 GmbH bietet alle relevanten Informationen sowohl in gedruckter als auch in elektronischer Form an. Die elektronische Fahrplanauskunft hat nicht nur Relevanz für Privathaushalte, sondern z.B. auch für die Beratung durch Reisebüros, Fremdenverkehrsämter u. ä., sie stellt damit die Vermittlung des kompletten ÖPNV-Angebotes des Planungsraumes an einen großen Kundenkreis sicher.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind sechs Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet. Der Anteil an Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation sollte vor allem im Stadtzentrum weiter erhöht werden. Ziel sollte es sein, an allen wichtigen Umsteigepunkten sowie im gesamten Stadtzentrum alle Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation auszustatten.

Möglichkeiten zur persönlichen Beratung und Informationen für die Fahrgäste bieten ein Kundenzentrum sowie sieben Verkaufsstellen im Stadtgebiet.

Barrierefreiheit

Im Stadtgebiet gibt es noch Defizite in der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen. Gerade im Stadtzentrum und an wichtigen Verknüpfungspunkten sollten die Haltestellen barrierefrei sein. Hier gibt es zum Beispiel an den Haltestellen Domplatz und Damaschkeplatz Defizite. Weiterhin ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Pfeifferstraße, Zoo, Kroatenweg sowie Domplatz und Damaschkeplatz wünschenswert.

8 Prognose

Eine Strukturprognose ist für die Abschätzung der Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr erforderlich, da die Bevölkerungszahl, die Lage und Größe der Verkehrserzeuger sowie die verfügbaren Infrastrukturen direkten Einfluss sowohl auf die Nachfrage als auch auf das Verkehrsmittelwahlverfahren haben.

Bevölkerung

Die Bevölkerung 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 Bevölkerung bis zum Jahr 2015 auf ca. 225.400 Einwohner zurück.

In der Bevölkerungsentwicklung sind seit 2008 leichte Rückgänge zu verzeichnen. Ursachen hierfür sind sowohl die weiterhin höhere Anzahl an Sterbefällen gegenüber der Geburtenanzahl sowie die wieder zunehmende Zahl der Abgänger, da die ersten starken Jahrgänge der Universitäten ihr Studium beendet haben.

In Zukunft ist wieder mit stärker rückläufigen Bevölkerungszahlen zu rechnen. Mittelfristig wird die Bevölkerungszahl jedoch relativ stabil bleiben, wenn auch vorerst mit einer sinkenden Tendenz.

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. Der Anteil der Bevölkerung in der Altersgruppe über 65 Jahre hat in den letzten Jahren stetig zugenommen und lag im Jahr 2007 bei 23 %. Bis 2020 ist mit einem weiteren Anstieg des Anteils der ab 65-Jährigen auf etwa 25 % zu rechnen⁵⁵.

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. In den anderen Gewerben (verarbeitendes Gewerbe, Handel, Baugewerbe, Gastgewerbe etc.) ist die Anzahl der Unternehmen relativ stabil geblieben.

Es wird daher angenommen, dass die Arbeitsplatzzahl in der Landeshauptstadt Magdeburg der Bevölkerungsentwicklung folgen wird.

⁵⁵ Quelle: Eigene Prognose der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand 09/2008

Motorisierung

Nach SrV 2003 ist die Pkw-Motorisierung der Haushalte (in allen beteiligten Städten) seit 1998 weiter gewachsen und erreichte 2003 einen Wert von 40,7 Privat-Pkw je 100 Einwohner. Der Motorisierungszuwachs fällt im Vergleich zu den Jahren nach 1989 geringer aus.⁵⁶

Der Fahrzeugbestand in der Landeshauptstadt Magdeburg ist in den letzten Jahren geringfügig aber kontinuierlich gestiegen. Im Durchschnitt betrug der Fahrzeugbestand (Bestand an zugelassenen Fahrzeugen) zum 01.01.2007 bezogen auf 100 Einwohner 51,3 Pkw⁵⁷.

Das Motorisierungswachstum der vergangenen Jahre wird auch für die Zukunft unterstellt. Steigende Betriebskosten infolge steigender Treibstoffpreise werden dieses Wachstum nur gering ausfallen lassen.

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. Besondere Beachtung als Verkehrserzeuger kommt den Industriegebieten in Osterweddingen mit etwa 6.000 Arbeitsplätzen zu. Weitere Ziele im Umland sind Industrie- und Gewerbegebiete in Sülzetal, Schönebeck (Elbe), Barleben, Biederitz, Irxleben, Haldensleben und Hermsdorf.

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 ist nicht fortzusetzen.

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 Olvenstedt oder die Pfeifferschen Stiftungen in Cracau.

Durch veränderte Öffnungszeiten im Einzelhandel ist eine erhöhte Nachfrage vor allem im Einkaufsverkehr in den Abendstunden zu erwarten. Hier sind entsprechende Anpassungen im Takt und in den Bedienzeiten anzustreben.

⁵⁶ Quelle: SrV Städtepegel 2003, www.tu-dresden.de/srv.

⁵⁷ Quelle: Statistisches Jahrbuch 2006

Schulentwicklung

Ein weiterer wichtiger Verkehrserzeuger sind die Standorte der Schulen. Diese verteilen sich weitgehend gleichmäßig auf das Stadtgebiet mit Schwerpunkten in der Innenstadt und in Stadtteilen mit hoher Bevölkerungsdichte.

Der Schulbestand kann auch trotz zurzeit 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 steigen⁵⁸.

Modal Split

Der Modal Split im Jahr 2008 hat sich im Vergleich zu 2003 zugunsten des ÖPNV und des Fußgängerverkehrs verschoben.

Mit dem Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung bis 2018 und der Umsetzung des neuen Buskonzeptes sollen u.a. die nördlichen Stadtteile Kanenstieg 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.

Verkehrsnachfrage

Für die zukünftige Verkehrsnachfrage wurden Prognosen für den Planungshorizont 2015 durchgeführt. Hierfür wurde das ÖPNV-Angebot des Ist-Zustandes an den Planungshorizont 2015 angepasst. Berücksichtigt wurde dabei das neue Liniennetz mit seinen veränderten Linienführungen von Bussen und Straßenbahnen im geplanten Umsetzungsstand. Für die Prognose wurden die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung (4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose) und das 2015 realisierte Zielnetz im ÖPNV einbezogen. Die Verkehrsnachfragematrix des Ist-Zustandes ging ohne Veränderungen in die Prognose ein, da zumindest mittelfristig von einer relativ stabilen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen werden kann.

Die Anlage 11 zeigt die prognostizierten Nachfragewerte für den ÖPNV an einem mittleren Werktag für den Planungshorizont 2015.

⁵⁸ Quelle: Mittelfristiger Schulentwicklungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2009/10 bis 2013/14; Stand 12.01.2009.

9 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

9.1 Vorbemerkungen

In Anlehnung an den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2001 soll das bereits festgelegte differenzierte Bedienungskonzept beibehalten, weiterentwickelt und gegebenenfalls angepasst werden. Damit soll sowohl eine ausreichende als auch eine wirtschaftlich effiziente Bedienung gewährleistet werden. Der ÖPNV soll weiterhin eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr bleiben und möglichst seinen Verkehrsanteil am Modal Split weiter erhöhen. Die Angebote im ÖPNV sollen sowohl untereinander als auch mit anderen Verkehrsträgern verknüpft werden und die Anbindungen ins Umland weiter verbessert werden. Dabei sollen neben der Berücksichtigung der Anforderungen spezieller Nutzergruppen auch die Barrierefreiheit gewährleistet werden.

Die nachfolgenden Abschnitte werden in Festsetzungen (F) und dazugehörige Erläuterungen unterteilt. Die Erläuterungen enthalten Informationen zum Verständnis der Festlegungen und sind kein Bestandteil des eigentlichen Stadtratsbeschlusses zum Angebotskonzept.

Die auf die Angebotsqualität bezogenen Festsetzungen gelten räumlich, zeitlich und sachlich für das gesamte Angebot. Festlegungen bezüglich der Ausstattung, Gestaltung etc. von Haltestellen beziehen sich, soweit nicht anders definiert auf Maßnahmen im Rahmen von Um- und Neugestaltungen von Haltestellen.

Als Innenstadt wird das Gebiet innerhalb des City-Rings definiert.

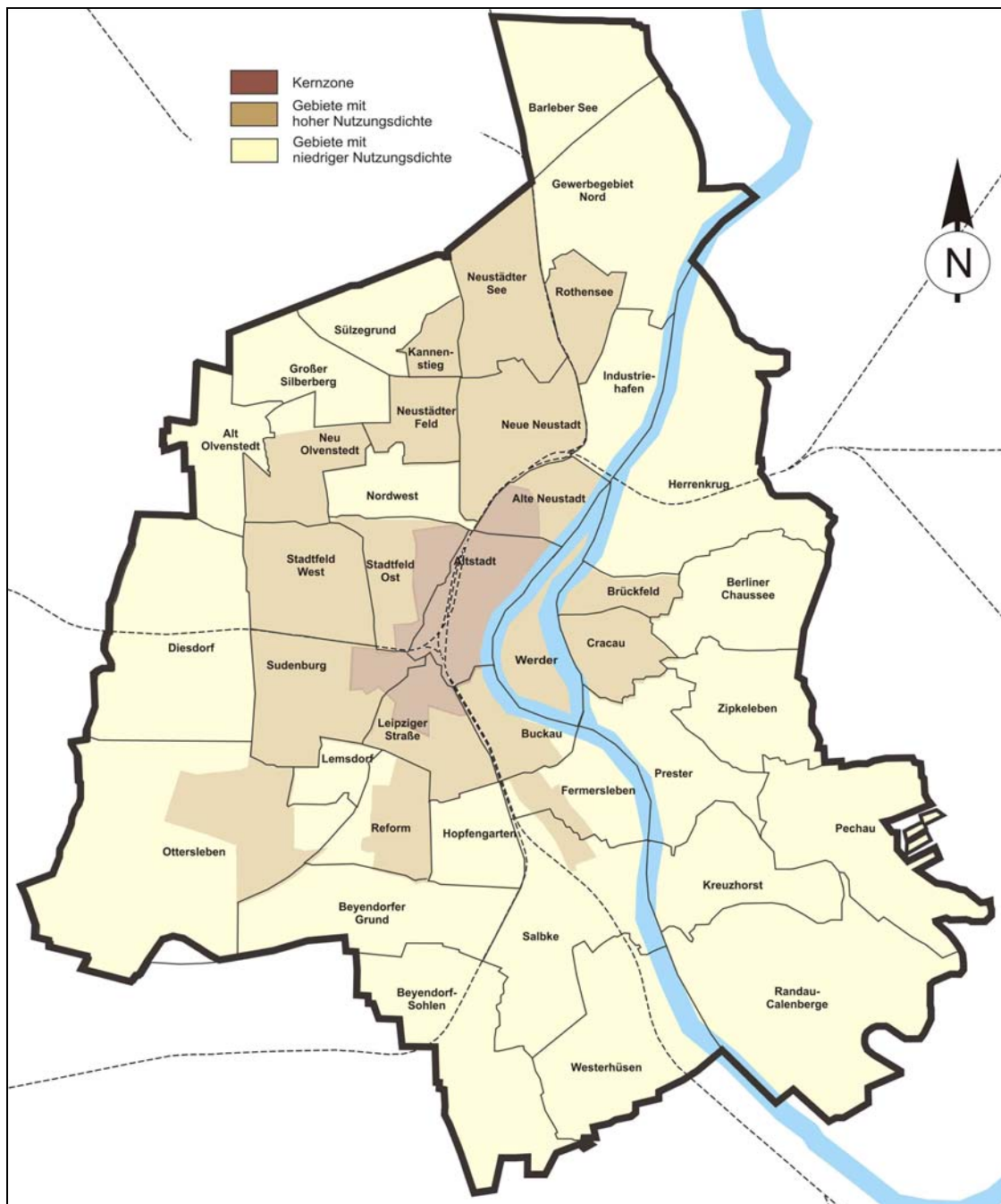
Sofern der Adressat der Planung nicht die Landeshauptstadt Magdeburg oder eine ihr unterstellte Institution ist, soll die Stadt im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten auf die Umsetzung der Festsetzungen hinwirken.

9.2 Grundsätze der Angebotsgestaltung

F.9.2.1 Die bewährte Einteilung der Landeshauptstadt Magdeburg in Gebietstypen analog des Nahverkehrsplans 2001 soll beibehalten werden.

Kernzone	
Charakter	Innenstadt, Innenstadtrandgebiete
Stadtteile	Altstadt, unmittelbar angrenzende Bereiche der Stadtteile Alte Neustadt, Stadtfeld Ost, Sudenburg und Leipziger Straße
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	
Charakter	Wohngebiete mit hoher Einwohnerdichte, Gewerbe- / Industriegebiete mit hoher Arbeitsplatzdichte, Sondergebiete mit hohem Besucheraufkommen
Stadtteile	sonstige Bereiche der Stadtteile Alte Neustadt, Stadtfeld Ost, Sudenburg und Leipziger Straße Brückfeld, Buckau, Cracau, Fermersleben, Kannenstieg, Neu Olvenstedt, Neue Neustadt, Neustädter Feld, Neustädter See, Ottersleben, Reform, Rothensee, Stadtfeld West, Werder
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	
Charakter	Wohngebiete mit geringer Einwohnerdichte (Stadtrandgebiete, Stadtteile außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete; Gewerbe- / Industriegebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte
Stadtteile	Alt Olvenstedt, Barleber See, Berliner Chaussee, Beyendorfer Grund, Beyendorf-Sohlen, Diesdorf, Gewerbegebiet Nord, Großer Silberberg, Herrenkrug, Hopfengarten, Industriehafen, Kreuzhorst, Lemsdorf, Nordwest, Pechau, Prester, Randau-Calenberge, Salbke, Sülzegrund, Westerhüsen,

Erläuterung: Die Einteilung in Gebietstypen ermöglicht die Berücksichtigung der Veränderungen in der Nachfrage in Bezug auf das Angebot und die umgesetzte Qualität. Die den einzelnen Gebietstypen zugeordneten Stadtteile haben sich in ihrem Charakter nicht wesentlich verändert, so dass die Einteilung bestehen bleibt.

Abbildung 20: Gebietstypen⁵⁹

F.9.2.2 Weiterhin soll auch die Einteilung des ÖPNV-Netzes in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz analog des Nahverkehrsplans 2001 beibehalten werden:

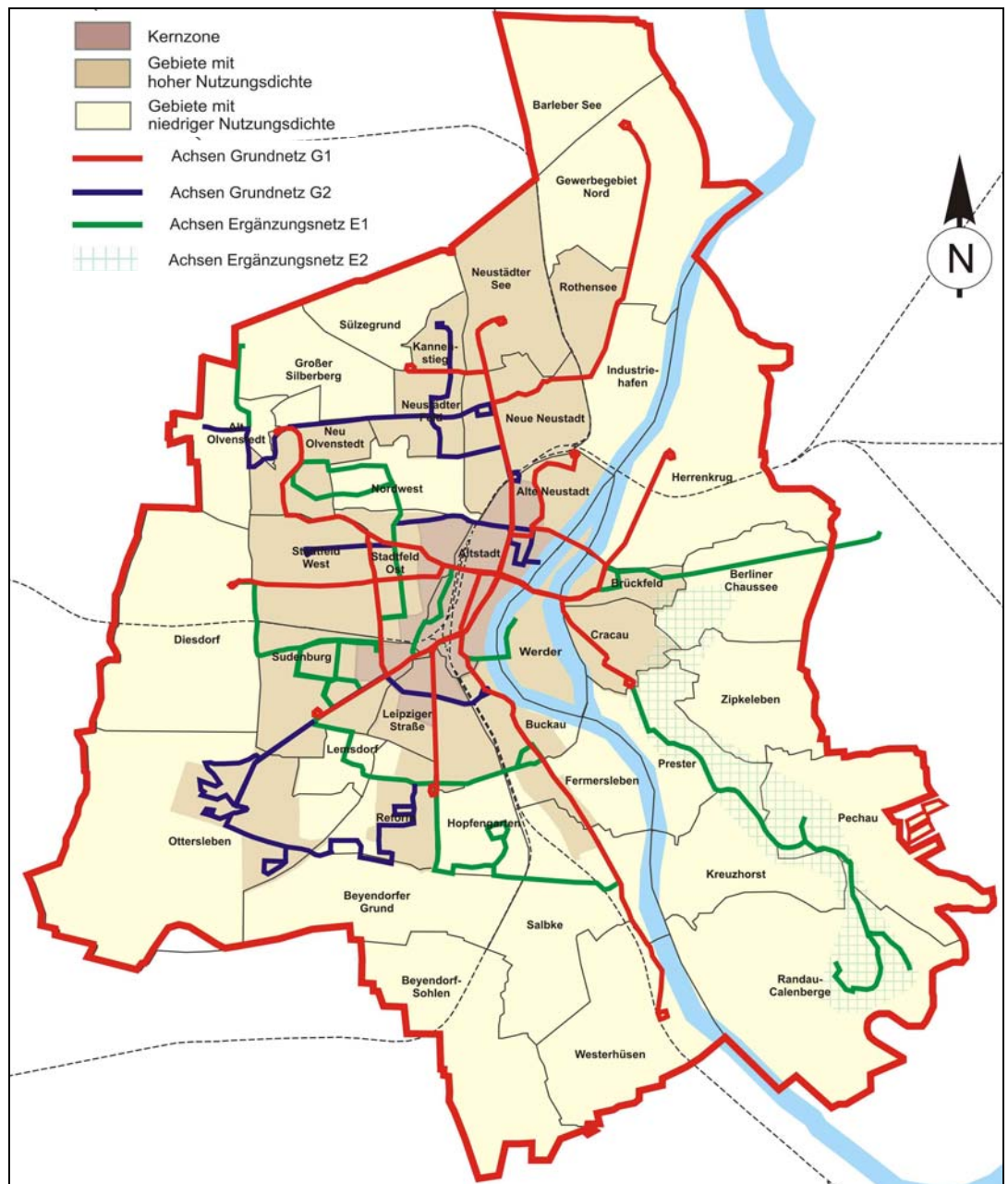
- Grundnetz G1 mit den Hauptachsen
- Grundnetz G2 mit den Hauptnebenachsen
- Ergänzungsnetz E1 mit den Nebenachsen

⁵⁹ Quelle.: ISUP GmbH, Dresden 2009.

- **Ergänzungsnetz E2 mit den Ergänzungsachsen**

Die Abweichungen der Zugehörigkeit einzelner Relationen zum Grund- oder Ergänzungsnetz im Vergleich zum bisherigen Nahverkehrsplan beruhen u.a. auf der Auswertung der Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen sowie auf prognostizierten Nachfragewerten (vgl. Anlage 11).

Erläuterung: Die im Folgenden definierten Relationen des Grund- und Ergänzungsnetzes beziehen sich auf das geplante Straßenbahn- und Buslinienkonzept nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung.

Abbildung 21: Achsen⁶⁰

F.9.2.3 Das **Grundnetz G1** umfasst aufgrund der großen Bedeutung der Straßenbahn grundsätzlich alle Relationen der Straßenbahnlinien. Je nach Umsetzungsstand der 2. Nord-Süd-Verbindung entspricht dies den folgenden Relationen in Tabelle 22. Dabei wurde unterschieden in den Bereich der Innenstadt und die Achsen bis zur Innenstadt⁶¹.

⁶⁰ Quelle.: ISUP GmbH, Dresden 2009.

⁶¹ Innenstadt wird begrenzt durch die Haltestellen Theater, Damaschkeplatz, Allee-Center und Hasselbachplatz.

Achsen	Relation		
	2010	2015	2020
G1-1	Neustädter See - Theater	Neustädter See - Theater	Neustädter See - Theater
G1-2	Barleber See - Theater	Barleber See - Theater	Barleber See - Theater
G1-3	Alte Neustadt - Theater	Alte Neustadt - Theater	Alte Neustadt - Theater
G1-4	Messegelände - Theater	Messegelände - Theater	Messegelände - Theater
G1-5	Cracau - Allee-Center	Cracau - Allee-Center	Cracau - Allee-Center
G1-6	Westerhüsen - Hasselbachplatz	Westerhüsen - Hasselbachplatz	Westerhüsen - Hasselbachplatz
G1-7	Leipziger Chaussee - Hasselbachplatz	Reform - Hasselbachplatz	Reform - Hasselbachplatz
G1-8	Sudenburg - Hasselbachplatz	Sudenburg - Hasselbachplatz	Sudenburg - Hasselbachplatz
G1-9	Diesdorf - Damaschkeplatz / ZOB	Diesdorf - Damaschkeplatz / ZOB	Diesdorf - Damaschkeplatz / ZOB
G1-10	Neu Olvenstedt - Damaschkeplatz / ZOB	Neu Olvenstedt - Damaschkeplatz / ZOB	Neu Olvenstedt - Damaschkeplatz / ZOB
G1-11	Europaring - Sudenburg - Hasselbachplatz	Europaring - Sudenburg - Hasselbachplatz	Europaring - Sudenburg - Buckau
G1-12	Lerchenwuhne - Theater	Lerchenwuhne - Theater	Lerchenwuhne - Theater
G1-13	Herrenkrug - Alleecenter	Herrenkrug - Alleecenter	Herrenkrug - Alleecenter
G 1-14	-	-	Kannenstieg - Theater
G 1-15	Innenstadt (Gebiet innerhalb City-Ring)	Innenstadt (Gebiet innerhalb City-Ring)	Innenstadt (Gebiet innerhalb City-Ring)

Tabelle 22: Achsen des Grundnetzes G1

Erläuterung: Das Grundnetz G1 entspricht den Linien des gesamten Straßenbahnnetzes. Dadurch wird die Bedeutung der Straßenbahn verdeutlicht und einheitlich dargestellt. Außerdem wird durch diese Zuordnung eine einheitliche Bedienung für alle Straßenbahnlinien durchgesetzt. Durch die radiale Erschließung von / zur Innenstadt wird eine flächendeckende Erschließung ermöglicht. Die Relationen Bördepark - Reform sowie Neustädter Feld - Kannenstieg gehören zurzeit zum Grundnetz G2 und werden durch das Busnetz erschlossen. Nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung werden diese Stadtteile durch das neue Straßenbahnnetz erschlossen und gehören dann zum Grundnetz G1.

F.9.2.4 Auf städteräumlich bedeutsamen Relationen verbindet das **Grundnetz G2** zum einen Stadtgebiete mit hoher Nutzungsdichte und niedriger Nutzungsdichte untereinander, zum anderen Stadtgebiete mit

geringer Nutzungsdichte mit der Kernzone im Innenstadtbereich. Das Grundnetz G2 wird durch Stadtbusse, die einen Anschluss zum Straßenbahnnetz haben bzw. die Innenstadt anfahren, bedient.

Das Grundnetz G2 umfasst dabei je nach Umsetzungsstand der 2. Nord-Süd-Verbindung folgende Relationen:

Achsen	Relation		
	2010	2015	2020
G2-1	Kannenstieg - Alte Neustadt	Kannenstieg - Alte Neustadt	-
G2-2	Alt-Olvenstedt - Florapark - Neue Neustadt	Alt-Olvenstedt - Florapark - Neue Neustadt	Alt-Olvenstedt - Florapark - Neue Neustadt
G2-3	Stadtfeld West - Altstadt ⁶²	Stadtfeld West - Altstadt	Stadtfeld West - Altstadt
G2-4	Sudenburg - Leipziger Straße - Buckau	Sudenburg - Leipziger Straße - Buckau	-
G2-5	Sudenburg - Ottersleben - Reform	Sudenburg - Ottersleben - Bördepark	Sudenburg - Ottersleben - Bördepark

Tabelle 23: Achsen des Grundnetzes G2

Erläuterung: Damit bildet das Grundnetz G2 die Erweiterung des Grundnetzes G1 auf nachfrageschwächeren Relationen.

F.9.2.5 Das Ergänzungsnetz E1 verbindet auf Relationen mit städteräumlich untergeordneter Bedeutung Stadtgebiete mit hoher und niedriger Nutzungsdichte untereinander. Weiterhin werden Erschließungsfunktionen innerhalb von Stadtgebieten mit hoher Nutzungsdichte und deren Anbindung an die Grundnetze übernommen. Die Bedienung erfolgt im Busverkehr. In den Schwachverkehrszeiten ist der Einsatz alternativer Bedienformen möglich.

Das **Ergänzungsnetz E1** umfasst folgende Relationen:

Achsen	Relation		
	2010	2015	2020
E1-1	Alt Olvenstedt - Großer Silberberg	Alt Olvenstedt - Großer Silberberg	Alt Olvenstedt - Großer Silberberg
E1-2	Neu-Olvenstedt - Sudenburg	Neu-Olvenstedt - Sudenburg	Neu-Olvenstedt - Sudenburg

⁶² Diese Relation war bisher Ergänzungsnetz E1 zugeordnet. Aufgrund der Nachfrage vor allem im Bereich der Kernzone wurde diese Linie dem Grundnetz G2 zugeordnet (vgl. Anlage 10). Nach Fertigstellung der 2. N/S-Verbindung wurde jedoch wieder eine geringere Nachfrage prognostiziert (vgl. Anlage 11) so dass zum gegebenen Zeitpunkt diese Relation bei entsprechender Nachfrage wieder dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden könnte.

E1-3	Altstadt - Stadtpark	Altstadt - Stadtpark	Altstadt - Stadtpark
E1-4	Brückfeld - Heyrothsberge	Brückfeld - Heyrothsberge	Brückfeld - Heyrothsberge
E1-5	Sudenburg - Reform - Hopfengarten - Salbke	Sudenburg - Reform - Hopfengarten - Salbke	Sudenburg - Reform - Hopfengarten - Salbke
E1-6	Reform - Buckau	Reform - Buckau	Reform - Buckau
E1-7	Diesdorf - Sudenburg	Diesdorf - Sudenburg	Diesdorf - Sudenburg

Tabelle 24: Achsen des Ergänzungsnetzes E1

Erläuterung: Die Relationen des Ergänzungsnetzes E1 haben zwar eine untergeordnete Verbindungsfunktion aber eine hohe Erschließungswirkung.

F.9.2.6 Das Ergänzungsnetz E2 erschließt Stadtrandgebiete mit geringer Nutzungsdichte und bindet diese an das Grundnetz an. Die Bedienung erfolgt im Busverkehr, wobei der Einsatz alternativer Bedienformen möglich ist.

Das Ergänzungsnetz E2 umfasst folgende Relation bzw. Bedienggebiete:

Achsen	Relation		
	2010	2015	2020
E2-1	Cracau - Prester - Pechau - Randau-Calenberge, Teile von Puppendorf		

Tabelle 25: Achsen des Ergänzungsnetzes E2

Erläuterung: Das Ergänzungsnetz E2 vervollständigt das ÖPNV-Angebot in den nachfrageschwachen Stadtrandgebieten.

9.3 Das Netz- und Linienkonzept

9.3.1 Vorbemerkung

Eine grundlegende Maßnahme zur Verbesserung der Erschließungsqualität ist der Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung bis 2019 als wesentlicher Bestandteil des Grundnetzes. Bis 2015 sollen sich die Bauabschnitte 2, 3, 4 und 5 in der Umsetzung befinden. Mit der Inbetriebnahme soll eine weitere Verbesserung der Erschließungsqualität in den Stadtteilen Kanenstieg, Neue Neustadt und Reform erreicht werden.

Durch Veränderungen in den Linienführungen wird die Erschließungsqualität in den Gebieten durch mehr Direktverbindungen in die Innenstadt und damit kürzere Reisezeiten deutlich verbessert.

9.3.2 Erschließungsqualität

F.9.3.2.1 Die Wege zur nächstgelegenen bedienten Haltestelle sollen folgende Abstände nicht übersteigen:

max. Entfernung zur nächsten Haltestelle	Luftlinie	Luftlinie zzgl. Umwegfaktor 1,2	Mittlere Entfernung in Minuten (4,2 km / h + Umwegfaktor 1,2)
Kernzone	300 m	360 m	5 Min.
hohe Nutzungsdichte	400 m	480 m	7 Min.
niedrige Nutzungsdichte	600 m	720 m	10 Min

Erläuterung: Die Festlegungen zu den Luftlinienentfernungen entsprechen den VDV-Empfehlungen (VDV- Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 6 / 2001) und stellen angemessene Werte für Oberzentren dar.

F.9.3.2.2 Grundsätzlich sollte jeder Ort in der Landeshauptstadt Magdeburg bei der Nutzung des ÖPNV in maximal 60 Minuten Reisezeit erreichbar sein. Die Reisezeitvorgaben verringern sich jedoch zwischen einzelnen Stadtgebieten, je nach Bedeutung der Relation und der Zuordnung zum Gebietstyp. Reisezeitüberschreitungen auf einzelnen Relationen sind abzubauen.

	Kernzone	Hohe Nutzungsdichte	niedrige Nutzungsdichte
Kernzone	20	30	40
Hohe Nutzungsdichte	30	40	60
niedrige Nutzungsdichte	40	60	60

Erläuterung: Um den ÖPNV gegenüber dem MIV als gleichwertiges bzw. besseres Verkehrsmittel hervorzuheben, sollten möglichst kürzere oder mindestens gleichwertige Reisezeiten wie im MIV angestrebt werden.

9.3.3 Netzkonzept SPNV

F.9.3.4.1 Die Landeshauptstadt Magdeburg wirkt im Rahmen ihrer Möglichkeiten gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV darauf hin, dass die zum Fahrplan 2008 / 09 befahrenen Strecken auch weiterhin erhalten und vom SPNV mit den entsprechenden Linien bedient werden.

Erläuterung: Der Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Sachsen-Anhalt.

9.3.4 Netzkonzept Regionalbusverkehr

F.9.3.4.2 Die Netzgestaltung des Regionalbusverkehrs erfolgt aufgrund der erkennbaren Nachfrage weitgehend durch die entsprechenden benachbarten Aufgabenträger. Im Rahmen der kommunalen Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern sind Rahmenbedingungen für ein integriertes und kundenfreundliches Angebot abzustimmen. Es ist beizubehalten, dass zukünftig weitgehend alle Regionalbuslinien ihren Endpunkt am ZOB haben.

Erläuterung: Am ZOB bestehen durch die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zum Fern- und Regionalverkehr sowie zum städtischen ÖPNV.

F.9.3.4.3 Bei der Führung des Regionalverkehrs auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg ist anzustreben, bereits in Stadtrandlagen Umstiege zum städtischen ÖPNV zu ermöglichen. Dies ist in erster Linie an Endhaltestellen von Straßenbahnen umzusetzen, da somit Direktverbindungen in die Innenstadt genutzt werden können. Als Umsteigepunkte sind folgende Endhaltestellen vorzusehen⁶³:

- Barleber See (Linie 10)
- Diesdorf (Linie 6)
- Jerichower Platz (Linie 5,6)
- Krankenhaus Olvenstedt (Linien 3,4,5)
- Kroatenweg⁶⁴ (Linie 1,10)
- Leipziger Chaussee (Linie 3,9)
- Lerchenwuhne (Linie 1)

⁶³ Nach der Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung kommt es entsprechend des neuen Linienkonzeptes zu Änderungen der Linienvläufe.

⁶⁴ Nach Ausbau der Endschleife Kroatenweg in Verbindung mit der Haltestelle Braunlager Straße

Erläuterung: Ziel ist es, durch Angebotsverknüpfungen ein attraktives übergreifendes ÖPNV-Angebot zu schaffen und somit auch den städtischen ÖPNV besser auszulasten und Parallelverkehr zu vermeiden.

F.9.3.4.4 Im Stadtgebiet sind außerdem für das Umland bedeutende Einrichtungen (Bildungs-, Sport-, Freizeit-, Einkaufseinrichtungen, Krankenhäuser etc.) weiterhin anzubinden, soweit diese an der Linienführung liegen. Die Haltestellen Lüttgen-Ottersleben, Adolf-Jentzen-Straße, Hertzstraße und Niendorfer Straße sollten dahingehend bezüglich ihrer Notwendigkeit überprüft werden. In Abhängigkeit von der Entwicklung des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes mit der Gemeinde Sülzetal, ist bei Bedarf die Einbindung in den Regionalbusverkehr zu prüfen.

Erläuterung: Regionalbuslinien decken Verkehrsbeziehungen zwischen dem Umland und der Landeshauptstadt Magdeburg ab, die nicht durch den SPNV bedient werden.

F.9.3.4.5 Am Universitätsplatz (Haltestelle Universität) ist eine zusätzliche Haltemöglichkeit für den Regionalbusverkehr aus dem östlichen Umland kommend speziell mit Einführung des Verkehrsverbundes zu prüfen.

Erläuterung: Der Standort Otto-v.-Guericke-Universität ist von überregionaler Bedeutung und sollte durch den Regionalbusverkehr angebunden werden. Gleichzeitig gibt es hier zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zum städtischen ÖPNV.

F.9.3.4.6 Nach der Fertigstellung des Bauabschnittes 6 der 2. Nord-Süd-Verbindung ist langfristig eine Haltemöglichkeit für den Regionalbusverkehr an der Haltestelle Kastanienstraße anstelle der Haltestelle Bebertaler Straße zu überprüfen. Voraussetzung hierbei ist die Möglichkeit der Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie die Mitnutzung des Straßenbahngleises durch den Regionalbusverkehr. Weiterhin ist sicherzustellen, dass die Aufenthaltszeit der Regionalbusse an der Haltestelle durch Ticketverkäufe etc. nicht verlängert und dass Konflikte durch Begegnungen von Bussen im Haltestellenbereich ausgeschlossen werden.

Erläuterung: Die Haltestelle Kastanienstraße ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt im städtischen ÖPNV. Ein Halt an dieser Haltestelle ermöglicht vielfältige Anbindungen an den städtischen ÖPNV, die an der Haltestelle Bebertaler Straße nicht alle gegeben sind. 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.

9.3.5 Netzkonzept städtischer ÖPNV

F.9.3.5.1 Der geplante Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung ist gemäß Anlage 14 (Investitionsplan) fortzuführen.

Erläuterung: Diese Maßnahme trägt entscheidend zur Verbesserung der Erschließungsqualität bei. Bis 2015 sollen sich die Bauabschnitte 2, 3, 4 und 5 in der Umsetzung befinden.

F.9.3.5.2 Bis 2015 sind die Baumaßnahmen entsprechend dem Investitionsplan in der Anlage 14 stufenweise fortzuführen bzw. umzusetzen.

Erläuterung: Die Baumaßnahmen dienen der Verbesserung der Erschließungsqualität und sind vor allem auf Straßenbahnstrecken ausgerichtet.

9.3.6 Linienkonzept städtischer ÖPNV

F.9.3.6.1 Das zum Fahrplan 2008 / 09 bestehende Liniennetz der Straßenbahn ist unter Einbindung der geplanten Linienänderungen nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung zu erhalten.

Erläuterung: Das Straßenbahnnetz ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und ermöglicht eine qualitativ hochwertige und für hohe Verkehrsaufkommen geeignete Beförderung.

F.9.3.6.2 Die Straßenbahnlinien sind auch zukünftig als Durchmesserlinien durch die Innenstadt zu führen.

Erläuterung: Als Durchmesserlinie wird eine durch das Ortszentrum verlaufende, durchgehende Linie des ÖPNV bezeichnet, durch die viele Direktverbindungen ermöglicht werden.

F.9.3.6.3 Die Gestaltung des Liniennetzes der Straßenbahn ist so beizubehalten, dass die Innenstadt direkt und umsteigefrei erreicht werden kann. Als Innenstadt wird das Gebiet innerhalb des City-Rings definiert. Die Straßenbahnlinien sind weiterhin als Durchmesserlinien zu gestalten. Im neuen Bedienkonzept ist daher die Linie 8 nicht nur bis zum Hauptbahnhof zu führen. Ein geeigneter Endpunkt ist durch eine Untersuchung zu definieren.

Erläuterung: Die Innenstadt ist das Hauptziel der mit dem ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg bedienten Nachfrage und sollte daher schnell und bequem erreichbar sein.

F.9.3.6.4 Aus allen Stadtteilen ohne Straßenbahnanschluss muss die Innenstadt mit einmaligem Umsteigen erreichbar sein.

Erläuterung: Diese bereits bestehende Qualität soll auch zukünftig festgeschrieben werden.

F.9.3.6.5 Der Stadtbuss 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.

Erläuterung: In der aktuellen Planung gibt es keine optimalen Verknüpfungen zwischen den Linien. Durch eine Verknüpfung untereinander und mit der Straßenbahn können weitere Direktverbindungen gewährleistet werden. Konkrete Verknüpfungspunkte sind nach Fertigstellung des 3. Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung durch eine entsprechende Untersuchung zu finden.

F.9.3.6.6 Es ist weiterhin bei Bedarf zu untersuchen, ob das Gewerbegebiet Pfahlberg durch alternative Bedienformen unter Einbindung von Einzelhandelseinrichtungen wirtschaftlich zu erschließen ist.

Erläuterung: In dem Gewerbegebiet befinden sich mehrere Einzelhandels- sowie Freizeiteinrichtungen, die ein schwaches Fahrgastpotenzial aufweisen. Bisher konnte kein tragfähiges Bedienungskonzept auch unter Einbeziehung der Händler und einer zweiten Busgesellschaft gefunden werden.

F.9.3.6.7 Für bisher nicht optimal erschlossene Gebiete mit größerem, wachsendem Nachfragepotenzial ist bei bestehendem Bedarf die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zu prüfen.

Erläuterung: Dies betrifft Neuerschließungen von Gebieten, wie Saures Tal oder Wissenschaftshafen. Der südliche Teil des Handelshafens wurde in den letzten Jahren zum Wissenschaftshafen ausgebaut. Die Umstrukturierung wird in den folgenden Jahren fortgesetzt.

9.4 Bedienungsstandards

9.4.1 Bedienungsstandards SPNV

F.9.4.1.1 Die Landeshauptstadt Magdeburg setzt sich weiterhin für eine an Werktagen halbstündliche⁶⁵ Bedienung der S-Bahn-Strecke Ziehlitz-Salzelmen sowie für eine grundsätzlich mindestens stündliche Bedienung⁶⁶ der in das Stadtgebiet einfließenden SPNV-Strecken in der HVZ unter Sicherung der Anschlüsse an den Fernverkehr am Hauptbahnhof und der Anschlüsse zum städtischen ÖPNV am Hauptbahnhof sowie nach Möglichkeit auch an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Neustadt, Eichenweiler, Herrenkrug und Buckau (nach Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung) ein.

Erläuterung: Eine stündliche Bedienung bietet einen attraktiven Grundtakt im regionalen Bereich, auf den die übrigen Angebote im ÖPNV zugeschnitten werden können, so dass das Umland angemessen an die Landeshauptstadt angebunden werden kann. Alle Stadtumlandlinien sollen Bestandteil des Regio-S-Bahnsystems werden.

9.4.2 Bedienungsstandards Regionalbusverkehr

F.9.4.2.1 Die Bedienung im Regionalbusverkehr richtet sich nach den Anforderungen im Stadt-Umland-Verkehr.

Erläuterung: Die Bedienung des Stadtgebietes der Landeshauptstadt Magdeburg erfolgt durch den Städtischen ÖPNV. Der Regionalbusverkehr hat überwiegend ergänzende Funktionen im Stadt-Umland-Verkehr.

F.9.4.2.2 Es wird eine einheitliche Bedienung am ZOB und an anderen bedeutenden Verknüpfungspunkten mit gegenseitigem Datenaustausch zur Anschlusssicherung zwischen dem städtischen ÖPNV und dem Regionalverkehr angestrebt.

Erläuterung: Stets aktuelle unternehmensübergreifende Informationen ermöglichen dem Fahrgast schnelle und komfortable Verbindungen in und aus dem Umland mit der Landeshauptstadt Magdeburg. Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt hierbei die Bereitstellung aktueller Betriebslagedaten und die Verbesserung der Ausrüstung zur Fahrgastinformation.

9.4.3 Bedienungsstandards Städtischer ÖPNV

F.9.4.3.1 Die zum jetzigen Zeitpunkt angebotenen Bedienstandards sind beizubehalten:

⁶⁵ Werktage: halbstündliche Bedienung, Sonntag: mind. stündliche Bedienung

⁶⁶ Eine Ausnahme bildet hier die KBS 259.

- Tagesverkehr täglich bis 21:00 Uhr, danach Anschlussverkehr
- Anschlussverkehr sonn- und feiertags bis 12:00 Uhr :

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	12:00 - 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 - 12:00 Uhr

Die mögliche Realisierung der Ausweitung der Bedienzeiten ist fortlaufend zu prüfen, da der Einkaufs- und Freizeitverkehr vor allem in den Abendstunden und am Wochenende aufgrund der verlängerten Öffnungszeiten im Einzelhandel (teilweise bis 22:00 Uhr) immer mehr an Bedeutung gewinnt und auch in diesen Zeiträumen die Nachfrage im ÖPNV entsprechend erhöht. Am Wochenende ist der touristische Verkehr von hoher Bedeutung. Die Landeshauptstadt Magdeburg als kulturelles und historisches Zentrum ist ein bedeutendes touristisches Ziel. Hier sollte vor allem auch sonntags ein spürbares Angebot im ÖPNV vorhanden sein. Daher ist ebenfalls fortlaufend die Möglichkeit zu prüfen, inwieweit der Tagesverkehr hier bereits ab etwa 09:00 Uhr beginnen kann.

Eine Ausweitung an Bedienzeiten ist jedoch immer mit Mehrkosten verbunden, deren Höhe vom Ausmaß dieser Veränderungen abhängen. Daher ist fortlaufend zu prüfen, inwieweit die hier genannten Empfehlungen finanzierbar sind.

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

F.9.4.3.2 Der städtische ÖPNV ist entsprechend der Nachfrage nach den folgenden Vorgaben mit möglichst wenigen Taktsprüngen durchzuführen. Dabei sollte der Grundtakt der Stadtbuslinien dem Grundtakt der Straßenbahnen bzw. einem Vielfachen davon entsprechen.

Netzkategorie	HVZ	NVZ	SVZ	Anschlussverkehr
Grundnetz G1	10	10 ⁶⁷	20	30/60
Grundnetz G2	10	20	30	30/60
Ergänzungsnetz E1	20	30	60	-
Ergänzungsnetz E2	bedarfsgesteuert	bedarfsgesteuert	bedarfsgesteuert	-

Erläuterung: Eine gleichmäßige Taktung ist für den Fahrgast leichter merkbar und Anschlüsse zwischen Straßenbahnen und Zubringerbussen können fahrplantechnologisch besser aufeinander abgestimmt werden.

F.9.4.3.3 Im Anschlussverkehr zu bedienende Haltestellen sind in Anlage 8 aufgeführt. Diese sind möglichst in einem durchgehenden 30- bzw. 60-Minuten-Takt zu bedienen.

Erläuterung: Auch im abendlichen und nächtlichen Verkehr soll taktgebundener und durchgängiger und somit attraktiver ÖPNV angeboten werden.

F.9.4.3.4 Im Anschlussverkehr sind an der zentralen Verknüpfungshaltestelle Damaschkeplatz werktags bis 00:30 Uhr halbstündliche Anschlüsse und von 00:30 bis zum Beginn des Tagesverkehrs mindestens stündliche Anschlüsse zwischen den Linien des Anschlussverkehrs untereinander und zur S-Bahn zu gewährleisten. Nach der Fertigstellung der Baumaßnahme Kölner Platz bis 2014 sind die genannten Anschlüsse an der Haltestelle Kölner Platz zu realisieren.

Erläuterung: Abgestimmte Anschlüsse vermindern besonders in gebotsschwächeren Zeiten die Warte- und Umsteigezeiten und verkürzen somit die Reisezeit.

9.4.4 Alternative Bedienung

F.9.4.4.1 Zur Verbesserung der Erschließung in nachfrageschwachen Stadtrandgebieten, besonders im Ergänzungsnetz E2, ist ein Einsatz durch bedarfsgesteuerte alternative Bedienungen weiterhin fortlaufend zu prüfen. Die bestehenden integrierten Rufbusfahrten auf einzelnen Fahrten sind weiterhin anzubieten.

Erläuterung: Alternative Bedienformen ergänzen das feste Fahrten- und Linienangebot in nachfrageschwachen Zeiten und Orten. Die ergänzenden Rufbusfahrten stellen die Mobilität in nach-

⁶⁷ Abweichungen im Takt können entsprechend der Nachfrage und in Absprache mit dem Aufgabenträger vorgenommen werden, um den unterschiedlichen Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen.

frageschwachen Zeiten und Räumen sicher. Entsprechende Untersuchungen zur Durchführbarkeit und zum Einsatz liegen vor und sind gegebenenfalls entsprechend umzusetzen.

F.9.4.4.2 Bei Angebot von alternativen Bedienformen sowie Taxirufservice durch den Fahrer sind die örtlichen Taxi- und Mietwagenangebote bei Bedarf einzubinden, soweit dies wirtschaftlich darstellbar ist.

Erläuterung: Ein systemübergreifendes Verkehrsangebot wird neben NIV und MIV ggf. auch durch die Berücksichtigung von Taxi- und Mietwagenunternehmen ergänzt.

9.5 Vernetzung

9.5.1 Verknüpfung SPNV-SPNV

F.9.5.1.1 Hauptverknüpfungspunkt von SPNV-Leistungen in der Landeshauptstadt Magdeburg ist der Hauptbahnhof.

Erläuterung: Der Hauptbahnhof Magdeburg bietet Übergangsmöglichkeiten zum Fern- und Regionalverkehr.

9.5.2 Verknüpfung SPNV-Regionalbusverkehr

F.9.5.2.1 Hauptverknüpfungspunkt zwischen SPNV und Regionalbusverkehr in der Landeshauptstadt Magdeburg ist der ZOB am Hauptbahnhof. Weiterhin von Bedeutung ist der Bahnhof Magdeburg-Neustadt.

Erläuterung: In unmittelbarer Nähe zum ZOB befindet sich der Hauptbahnhof mit Umsteigemöglichkeiten zum Fern- und Regionalverkehr.

9.5.3 Verknüpfung Regionalbusverkehr-städtischer ÖPNV

F.9.5.3.1 Relevante Verknüpfungspunkte sind in Anlage 8 dargestellt.

Erläuterung: Die Liste der Verknüpfungspunkte beinhaltet sowohl die derzeitige Praxis als auch absehbare Veränderungen aufgrund des Ausbaus der 2. Nord-Süd-Verbindung.

9.5.4 Verknüpfung innerhalb des städtischen ÖPNV

F.9.5.4.1 An den relevanten Verknüpfungspunkten (vgl. Tabelle 17) sind zwischen den einzelnen Linien der Verkehrsträger des ÖPNV möglichst kurze Wege und direkte Umsteigewege ohne Höhenüberwindung zu gewährleisten. Diese sollen 150m nicht überschreiten. Die Umsteigezeit in der HVZ und NVZ soll nicht mehr als 5 Minuten betragen.

Erläuterung: Umsteigevorgänge sollen für die Fahrgäste möglichst bequem gestaltet sein.

F.9.5.4.2 Eine Zusammenlegung der Bus- und Straßenbahnverknüpfung an einer gemeinsamen Haltestelle ist grundsätzlich anzustreben, sofern dies betriebsorganisatorisch möglich ist.

Erläuterung: Dadurch werden Umsteigevorgänge für die Fahrgäste erleichtert, da lange Wege wegfallen.

F.9.5.4.3 Im Anschlussverkehr sind geringe Übergangszeiten sowie eine hohe Anschlusssicherheit in Form eines Anschlusstreffens zu gewährleisten.

Erläuterung: Aufgrund der geringeren Bedienhäufigkeiten im Anschlussverkehr können Reisezeiten durch optimierte Anschlüsse verringert werden.

F.9.5.4.4 Als Verknüpfungspunkt zwischen Stadtverkehr und Fährverkehr bzw. Schifffahrt sind die Haltestellen Thiemstraße und Sohlener Straße auszuweisen.

Erläuterung: Das ÖPNV-Angebot der Landeshauptstadt Magdeburg umfasst ebenfalls 2 Personenfähren, die mit den Linien des städtischen ÖPNV verknüpft werden sollen.

9.6 Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot

Die hier genannten Festlegungen bezüglich der Ausstattung, Gestaltung etc. von Haltestellen beziehen sich, soweit nicht anders definiert, auf Maßnahmen im Rahmen von Um- und Neugestaltungen von Haltestellen.

9.6.1 Verknüpfungspunkte, Haltestellen

F.9.6.1.1 Es sind folgende Mindestmaße der Dimensionierung und Gestaltung bei Haltestellen einzuhalten:

- Haltestellen ohne Unterstand müssen eine Mindestbreite von 2,50m aufweisen
- Haltestellen mit Unterstand müssen eine Mindestbreite von 3,00m aufweisen

Erläuterung: Die Mindestbreite ergibt sich aus den Anforderungen für einen weitgehend barrierefreien Verkehrsraum (Empfehlungen des VDV: Verkehrliche Gestaltung von Verknüpfungspunkten bei öffentlichen Verkehrsmitteln). Der Haltestellenbereich muss ausreichend Bewegungsmöglichkeit für Rollstühle und Kinderwagen bieten.

F.9.6.1.2 Straßenbahnhaltstellen müssen eine Mindestbahnsteiglänge von 45m zuzüglich eines Zuschlages für ungenaues Halten aufweisen. Die Mindestlänge für die Neu- und Umgestaltung von Bushaltstellen ergibt sich aus der Fahrzeuglänge und dem Zuschlag für ungenaues Halten.

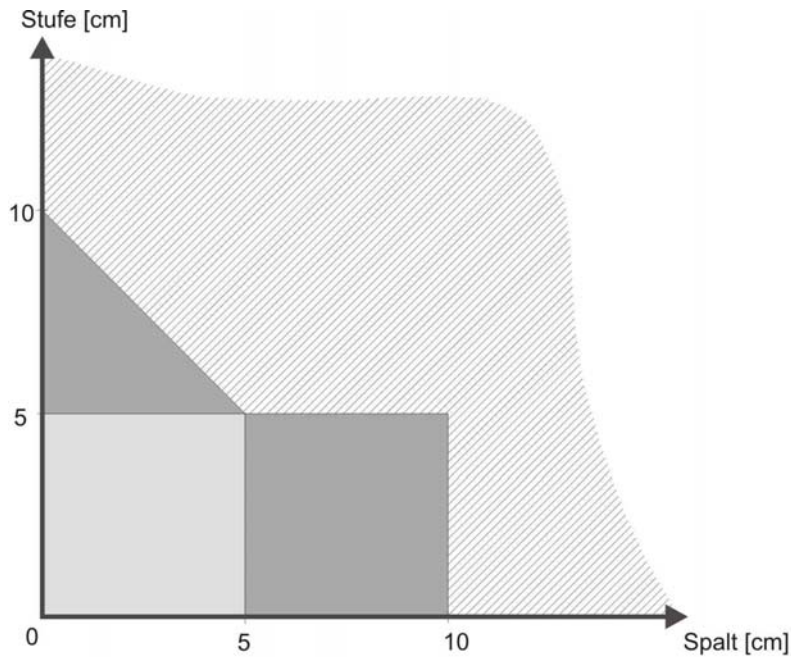
Erläuterung: Die Mindestlänge der Haltestellen orientiert sich an den zurzeit eingesetzten Fahrzeugen der MVB GmbH.

F.9.6.1.3 Bei der Einrichtung von Doppelhaltestellen erhöhen sich jeweils die Mindestlängen um die entsprechenden Fahrzeuglängen, den Sicherheitsabstand zwischen den Fahrzeugen sowie bei Bushaltstellen um den Zuschlag für unabhängiges Fahren.

Erläuterung: Die Maße sind den VDV-Empfehlungen für die verkehrliche Gestaltung von Verknüpfungspunkten bei öffentlichen Verkehrsmitteln entnommen.

F.9.6.1.4 Die Höhe bzw. Breite von Reststufen bzw. Spaltbreiten sind jeweils kleiner als 10cm zu halten. Dabei sind Kombinationen von beiden mit jeweils maximal 5 cm anzustreben (vgl. Abbildung 22). In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten wird die Art der barrierefreien Gestaltung festgelegt. Dabei können auch Haltestellen mit angehobener Fahrbahn zum Einsatz kommen.

Erläuterung: Die Spaltbreite (horizontale Lücke) und die Reststufe (Höhenunterschied) zwischen Fahrzeug und Haltestellenbord sind zugunsten eines leichten und zügigen Überganges der Fahrgäste zu minimieren.



abweichende Empfehlungen für die Maximalwerte von Reststufe und Spaltbreite:

DIN 18 024 "Barrierefreies Bauen" Teil 1:
Stufe 3 cm / Spalt 5 cm

Europäische Union COST 322 "Low floor busses":
Stufe 3,5 cm / Spalte 5 cm

Abbildung 22: Empfohlene Reststufenhöhe und Spaltbreite⁶⁸

F.9.6.1.5 Die Höhe der Wartefläche ist bei Straßenbahnen 20 bis 25 cm über der Schienenoberkante auszulegen.

Erläuterung: Die Höhe der Haltestellenwarteflächen ist bei Niederflurfahrzeugen abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp.

F.9.6.1.6 Die Höhe der Wartefläche bei Bushaltestellen am Fahrbahnrand sowie bei Kaphaltestellen sollte 18 cm über der Straßenoberfläche betragen.

Erläuterung: Haltestellenkaps und Haltestellen am Fahrbahnrand bieten gute Möglichkeiten für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen, da hier ein gerades Anfahren möglich ist.

F.9.6.1.7 Die Haltestellen sind mit taktilen Bodenindikatoren als ein Orientierungs- und Warnsystem auszustatten.

⁶⁸ Quelle: BMV (Hrsg.): direkt, Heft 51, Bonn 1997, S.24.

Erläuterung: Die taktilen Bodenindikatoren sollten gut ertastbar sein und den vorderen Einstieg in das Fahrzeug durch ein Einstiegsfeld kennzeichnen.

F.9.6.1.8 Rampen müssen eine Längsneigung von maximal 6 % aufweisen. Querneigungen sind zu vermeiden. Wenn die Rampenlänge mehr als 6 m beträgt, ist ein Zwischenpodest mit einer Länge von 1,50 m anzuordnen.

Erläuterung: Rampen dienen zur Überwindung von Höhenunterschieden und sind an Haltestellen, die nicht ebenerdig erreichbar sind, zwingend notwendig.

F.9.6.1.9 Die Radwegführung an Haltestellen ist so zu gestalten, dass genügend Wartefläche für die Fahrgäste zur Verfügung steht und ein möglicher Konfliktbereich zwischen Fahrgästen und Radfahrern minimiert wird. Besonders bei Wegverschwenkungen ist die Änderung der Radwegführung optisch erkennbar zu gestalten. Die Einsatzmöglichkeiten für sogenannte Dunkelampeln geeigneten Querungsstellen sind zu untersuchen.

Erläuterung: In Haltestellenbereichen kann es zu Konflikten zwischen Fahrgästen und Radfahrern kommen. Dies kann durch entsprechende bauliche Maßnahmen vermieden werden. Dunkelampeln werden nur bei Bedarf aktiviert.

F.9.6.1.10 Haltestellen sind je nach Fahrgastaufkommen und Funktion im Liniennetz nach den in Tabelle 26 aufgeführten Standards auszustatten. Dabei sollen sich die Haltestellen in ihrer Gestaltung in den Straßenraum einfügen, eine hohe Witterungs- und Zerstörungsbeständigkeit aufweisen sowie wartungsfreundlich und leicht zu reinigen sein.

Ausstattungsstandard	Ausstattungsmerkmal ⁶⁹
a) Mindestausstattung für alle Haltestellen	Beleuchtung Fahrgastinformationen (Haltestellenschild und -name, Liniennetz- und Fahrplan, Tarifinformationen) Ausreichende Wartefläche (mind. 1,5 m ² pro Fahrgast) Abfallbehälter
b) Zusätzliche Ausstattung für mäßig frequentierte Halte-	Witterungsschutz Sitzgelegenheit

⁶⁹ Quelle: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, FGSV, Köln 2003.

Ausstattungsstandard	Ausstattungsmerkmal ⁶⁹
stellen mit > 500 Einsteigern / Tag	dynamische Fahrgastinformation Typ 2 bzw. 3 (Großflächige Anzeiger bzw. Kleinanzeiger)
c) Zusätzliche Ausstattung für stark frequentierte Haltestellen mit > 2.000 Einsteigern / Tag und für wichtige Verknüpfungspunkte	Stadtplan / Haltestellenumgebungsplan dynamische Fahrgastinformationen Typ 1 (Großanzeiger) Erhaltung der vorhandenen Serviceeinrichtungen

Tabelle 26: Ausstattungsmerkmale für Haltestellen

Erläuterung: Haltestellen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität des ÖPNV. Daher sind bei der Planung von Haltestellen die Anforderungen der Fahrgäste zu berücksichtigen. Die Mindestausstattungen für Haltestellen sind den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2003) entnommen und tragen jeweils der Art, Größe und verkehrlichen Funktion der Haltestelle Rechnung.

F.9.6.1.11 Straßenbahnhaltestellen sind grundsätzlich mit einem Unterstand auszurüsten. Dabei sollen in erster Priorität alle Haltestellen der Kernzone Unterstellmöglichkeiten aufweisen und in zweiter Priorität wichtige Abfahrtshaltestellen, wie z.B. Schulen, soziale Einrichtungen, Einkaufszentren etc. Auf den Ästen der Straßenbahnlinien ist die Ausrüstung von Haltestellen mit Wartehäuschen stadteinwärts zu priorisieren.

Erläuterung: Wartende Fahrgäste sind vor allem auf Strecken in Richtung Innenstadt anzutreffen.

F.9.6.1.12 Es ist zu gewährleisten, dass bei 90 % der Haltestellen bei Stichprobenkontrollen keine Beanstandungen auftreten. Eine Beanstandung ist gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder drei kleine Mängel auftreten.

Kleine Mängel im Sinne einer Beanstandung sind dabei:

- offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen
- überfüllte Abfallkörbe
- keine erkennbare regelmäßige Reinigung des Haltestellenbereiches
- herumliegender Abfall in der Haltestellenumgebung

Große Mängel sind:

- offensichtliche starke Verschmutzungen oder Verunreinigungen

- Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen
- Geruchsbelästigung
- Zerstörung an den Haltestelleneinrichtungen
- nicht funktionierende Beleuchtung, undichte Dächer
- Fehlende Aktualität und Vollständigkeit der Fahrgastinformationen

Erläuterung: Da zwischen der Feststellung und Beseitigung eines Mangels eine gewisse Reaktionszeit angesetzt werden muss, ergibt sich der Wert in Höhe von 90 %.

F.9.6.1.13 Fahrgastinformationen sind so anzubringen, dass eine gute Erkennbarkeit gewährleistet ist, d.h. dass eine kontrastreiche Gestaltung mit einer ausreichenden Schriftgröße sowie eine gute Beleuchtung gewählt werden. Wesentliche Informationen sollten in einer mittleren Höhe von etwa 1,40 m angebracht werden. Es ist eine Beleuchtungsstärke von mindestens 10 Lux zu gewährleisten.

Erläuterung: Die Festsetzungen entsprechen den Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sowie Regelungen der VDV-Schrift 535.

F.9.6.1.14 Bei der Ausrüstung der Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationen (FGI) wird nach 3 Typen unterschieden:

- Typ 1: Großanzeiger (mind. 2.000 Einsteiger pro Tag)
- Typ 2: Großflächige Anzeiger mit 5 Zeilen (mind. 500 Einsteiger pro Tag)
- Typ 3: Kleinanzeigen (ca. DIN A3)

Erläuterung: Die Unterscheidung wird aufgrund der verschiedenen Fahrgastaufkommen und vorhandenen Linien vorgenommen.

F.9.6.1.15 Folgende Haltestellen sind aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens bzw. aufgrund ihrer Bedeutung beidseitig mit dynamischen Fahrgastinformationen des Typs 1 (Großanzeiger) auszustatten:

- Allee-Center
- Alter Markt
- Bahnhof Neustadt
- Braunlager Straße
- CITY CARRÉ / Hauptbahnhof
- Damaschkeplatz / ZOB
- Hasselbachplatz
- Kastanienstraße

- Kölner Platz
- Theater

Erläuterung: Bei diesen Haltestellen handelt es sich um wichtige Verknüpfungspunkte mit mehr als 2.000 Einsteigern pro Tag. Dynamische FGI vereinfachen die Informationsübermittlung zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast, was besonders wichtig bei Verspätungen, Umleitungen etc. ist.

F.9.6.1.16 In Anlage 8 sind die Haltestellen, die aufgrund des Fahrgastaufkommens beidseitig mit dynamischen Fahrgastinformationen des Typs 2 (Großflächige Anzeige) auszustatten sind, aufgeführt.

Erläuterung: Bei diesen Haltestellen wurde eine mäßige Nachfrage, d.h. mehr als 500 Einsteiger pro Tag festgestellt.

F.9.6.1.17 Weiterhin sind In Anlage 8 Haltestellen aufgeführt, die aufgrund des Fahrgastaufkommens beidseitig mit dynamischen Fahrgastinformationen des Typs 3 (Kleinanzeigen) bzw. mit verschiedenen Systemen auszustatten sind.

Erläuterung: Bei diesen Haltestellen wurde eine vertretbare Nachfrage festgestellt, um dynamische Fahrgastinformationen zukünftig vorzusehen.

F.9.6.1.18 Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen sollten 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.

Erläuterung: Schriftunkundige, sehbehinderte und blinde Menschen sind in hohem Maße auf akustische Informationen angewiesen.

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.

Erläuterung: An Doppelhaltestellen kommt es oft zu Missverständnissen unter den Fahrgästen, ob ein Fahrzeug im vorderen Bereich der Haltestelle noch einmal hält. Daher sollten eindeutige Regeln gefunden und an entsprechenden Stellen publiziert werden.

9.6.2 Fahrwege

F.9.6.2.1 Der Straßenraum, speziell die Fahrbahndecken, ist auch zukünftig so zu erhalten, dass der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Bus / Straßenbahn) möglich ist.

Erläuterung: Zukünftig ist der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen geplant. Die baulichen Einsatzmöglichkeiten müssen gesichert sein.

F.9.6.2.2 Es sind Maßnahmen zur Beschleunigung der Straßenbahnlinien fortzuführen. In erster Linie kommt hier die aktive Phasenbeeinflussung an Lichtsignalanlagen in Frage. Es sind Behinderungsanalysen und Reisezeitverlustuntersuchungen etc. durchzuführen und bei Bedarf daraus entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

Erläuterung: Die Bevorrechtigung im Straßenverkehr ermöglicht eine Verkürzung der Reisezeit für die Fahrgäste.

F.9.6.2.3 Sofern die Gestaltung des Straßenraumes, die Dimensionierung und die Nutzeranforderungen es zulassen, ist bei Neu- und Umgestaltungen von Straßenbahntrassen grundsätzlich der Bau besonderer Gleiskörper anzustreben.

Erläuterung: Eigene Gleiskörper für Straßenbahnen ermöglichen einen störungsarmen bis -freien Betrieb sowie kurze Reisezeiten für die Fahrgäste.

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.

Erläuterung: Für Fahrgäste ist es oft schwierig, die Fahrbahn ungesichert zu überqueren. Vor allem bei langen Fahrzeugfolgezeiten und schlechten Witterungsbedingungen werden an Haltestellen die Fahrgastwechsel durch den Kraftfahrzeugverkehr oft erst spät erkannt.

9.6.3 Fahrzeuge

F.9.6.3.1 Die eingesetzten Fahrzeuge im städtischen ÖPNV sollen insbesondere folgende Forderungen erfüllen:

- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung

- in den Stadtbussen bequeme Mitnahmemöglichkeiten für mindestens 2 Kinderwagen oder 1 Rollstuhl und 1 Fahrrad sowie schweres Gepäck
- in den Straßenbahnen bequeme Mitnahmemöglichkeiten für mindestens 4 Kinderwagen oder 2 Rollstühle und 2 Fahrräder sowie schweres Gepäck
- Gewährleistung einer sicheren Aufbewahrungs- bzw. Befestigungsmöglichkeit
- Kennzeichnung Parkposition Rollstuhl bzw. Behindertensitzplatz
- Festhaltungsmöglichkeiten auch für kleine Kinder
- fahrzeugseitig geringe Belastung durch Geräusche, Gerüche, Erschütterungen
- akustische und optische Anzeige von Fahrtziel, Linie, nächster und weitere Haltepunkte im Fahrzeug sowie Störungen / Änderungen an Haltestellen im Linienverlauf (außer Fahrzeuge ≤ 15 Sitzplätze)
- gleichmäßige Anordnung von Haltewunschtastern im Fahrzeug
- Freihaltung von 2/3 der Fensterflächen und 100 % der Türfensterflächen von Beklebung durch Werbung, dabei Verwendung von Lochrasterfolien um ein Mindestmaß an Transparenz in den beklebten Glasbereichen zu gewährleisten
- geeignete Türöffnungstaster mit Sperrfunktion am Fahrzeug außen und innen mit Rollstuhlsymbol
- Kennzeichnung der barrierefreien Zu- / Ausstiege

Erläuterung: Die genannten Anforderungen gewährleisten moderne, kundenfreundliche und barrierefreie Fahrzeuge.

F.9.6.3.2 Der Anteil der Niederflurfahrzeuge bei den Straßenbahnen ist weiterhin zu erhöhen. Ziel ist es, bis 2012 hochflurige Wagen nur noch als Beiwagen einzusetzen. Langfristig sollen nur noch Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.

Erläuterung: Diese Forderung orientiert sich an dem bisher erreichten und auch zukünftig realisierbaren Stand.

F.9.6.3.3 Das Fahrzeugalter der Busse soll zu 60 % nicht mehr als 12 Jahre betragen.

Erläuterung: Moderne und attraktive Fahrzeuge sind unabdingbar für das Image des Verkehrsunternehmens und somit für die Bereitschaft der Fahrgäste, das ÖPNV-Angebot zu nutzen.

F.9.6.3.4 Es ist anzustreben, dass die Stehplatzauslastung im Mittelwert pro Stunde in den Fahrzeugen in der HVZ nicht größer als 25 %

und in der NVZ nicht größer als 10 % ist. In der SVZ sollten für alle Fahrgäste Sitzplätze zur Verfügung stehen. Als Maßgabe gilt hier jeweils der am stärksten belastete Mittelwert.

Erläuterung: Die Festsetzung entspricht den Empfehlungen des VDV. Es wird dabei ein Stehplatzbedarf von 4 Personen je m² angesetzt.

F.9.6.3.5 Es ist zu gewährleisten, dass bei 90 % der Fahrzeuge bei Stichprobenkontrollen keine Beanstandungen auftreten. Eine Beanstandung ist gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder drei kleine Mängel auftreten.

Kleine Mängel im Sinne einer Beanstandung sind dabei:

- offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen und Fenstern
- leichte Verschmutzungen am Boden
- eine defekte Tür
- Abgasgeruch im Fahrzeug
- kleine Verschleißerscheinungen im Fahrzeug

Große Mängel sind:

- offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen, Haltegriffen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt
- keine erkennbare regelmäßige Reinigung der anderen Komponenten im Fahrgastraum
- Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, der Haltewunsch- und Notruftasten
- Zerstörung bzw. starke Verschleißerscheinungen im Fahrzeug
- ungenügende Beleuchtung
- herumliegender Abfall

Erläuterung: Da zwischen der Feststellung und Beseitigung eines Mangels eine gewisse Reaktionszeit angesetzt werden muss, können nicht 100 % angesetzt werden. Daher wurde ein Wert in Höhe von 90 % festgelegt. Durch diese Anforderungen soll die Attraktivität der Fahrzeuge bewertbar und kontrollierbar gemacht werden.

F.9.6.3.6 Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den jeweiligen Anforderungen und dem Stand der Technik bezüglich Abgasemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Beschaffung. Die CO-, HC-, NOx- und PM-Emissionen sind weiterhin entsprechend dem Stand der Technik zu reduzieren.

Erläuterung: Moderne und attraktive Fahrzeuge sind für die Stärkung des Umweltverbundes wichtig.

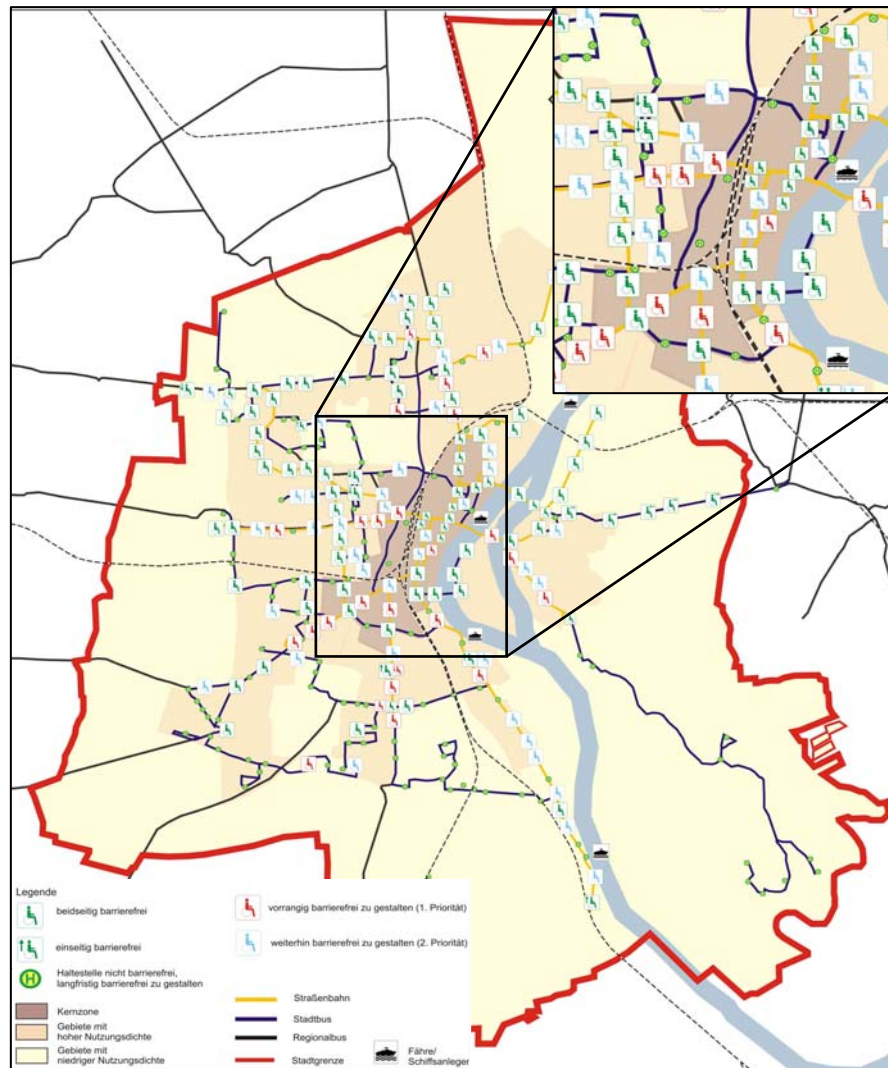
9.6.4 Barrierefreiheit

F.9.6.4.1 In Abbildung 23 sind die Haltestellen dargestellt, die im Rahmen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen barrierefrei zu gestalten sind. Folgende Haltestellen sind dabei vorrangig zu berücksichtigen:

- Agnetenstraße
- Am Cracauer Tor*
- Am Fuchsberg*
- Am Stadtblick*
- Ambrosiusplatz*
- Arndtstraße
- Bördepark*
- Braunlager Straße
- Brenneckestraße*
- Buckau (Wasserwerk)
- Damaschkeplatz / ZOB
- Domplatz*
- Eiskellerplatz
- G.-Hauptmann-Straße
- Jordanstraße*
- Kirschweg*
- Kroatenweg*
- Leipziger Chaussee
- Milchweg (Bus)*
- Neustädter Friedhof
- Nicolaiplatz
- Pfeifferstraße*
- Universitätsklinikum
- Warschauer Straße
- Westfriedhof
- Zollhaus*
- Zoo*

Erläuterung: Bei diesen Haltestellen wurde eine hohe Nachfrage, d.h. mehr als 2.000 Einsteiger pro Tag festgestellt bzw. liegen wichtige Einrichtungen, wie Krankenhäuser oder Seniorenheime im Einzugsgebiet, somit ist mit einem erhöhten Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu rechnen.

* An diesen Haltestellen liegen wichtige Einrichtungen, wie Krankenhäuser oder Seniorenheime im Einzugsgebiet, somit ist mit einem erhöhten Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu rechnen.

Abbildung 23: Barrierefrei zu gestaltende Haltestellen⁷⁰

F.9.6.4.2 Weitere bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen barrierefrei zu gestaltende Haltestellen sind in den Anlagen 7 und 13 gekennzeichnet.

Erläuterung: Bei diesen Haltestellen wurde eine Nachfrage von mehr als 500 Einsteigern pro Tag festgestellt bzw. liegen wichtige Einrichtungen, wie Krankenhäuser, Arztpraxen, Seniorenheime oder Freizeiteinrichtungen im Einzugsgebiet.

F.9.6.4.3 Des Weiteren ist eine barrierefreie Gestaltung der verbleibenden Straßenbahnhaltestellen anzustreben. Dabei ist sicherzustellen, dass auf jeder Linie zumindest in regelmäßigen Abständen barrierefreie Haltestellen eingerichtet sind.

⁷⁰ Quelle: ISUP GmbH, Dresden 2009.

Erläuterung: Bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen mit vergleichsweise geringem Fahrgastaufkommen sind die Straßenbahnhaltestellen gegenüber den Bushaltestellen zu priorisieren.

F.9.6.4.4 Ferner ist eine barrierefreie Gestaltung der verbleibenden Bushaltestellen anzustreben. Dabei ist sicherzustellen, dass auf jeder Linie zumindest in regelmäßigen Abständen barrierefreie Haltestellen eingerichtet sind.

Erläuterung: Bei Linien, die nicht auf dem gesamten Linienweg barrierefrei gestaltet sind, ist es wichtig, zumindest an wichtigen Punkten, dies zu gewährleisten.

9.6.5 Betrieblich-technische Einrichtungen

F.9.6.5.1 Der Umbau und Erneuerung des Betriebshofes Nord und weitere Maßnahmen sind vorzubereiten und gemäß dem Investplan durchzuführen.

Erläuterung: Verbesserte Arbeitsbedingungen führen langfristig zu positiven Effekten für die Wirtschaftlichkeit der Betriebsabläufe.

9.6.6 Intermodale Vernetzung

F.9.6.6.1 Durch die Errichtung komfortabler Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV können neue Kundenpotenziale für den ÖPNV erschlossen werden. Bereits bestehende Standorte von B+R und P+R sind zu erhalten (vgl. Anlage 6).

Erläuterung: Die Nutzung von Pkw bzw. Rad als Zu- und Abbringer zum ÖPNV können Reiseketten im ÖPNV optimieren und damit Reisezeitverkürzungen erreichen.

F.9.6.6.2 Die Entfernung zur nächsten Haltestelle sollte bei Bike + Ride-Standorten nicht mehr als 50m betragen. Bei Fahrradstationen und bei P+R-Anlagen erhöht sich dieser Wert auf maximal 150m.

Erläuterung: Bei größeren Entfernungen zu den Haltestellen sinkt die Attraktivität und Bereitschaft der Fahrgäste, diese Angebote anzunehmen.

F.9.6.6.3 Sowohl an den B+R- als auch an den P+R-Standorten sind Informationen für die Nutzung des ÖPNV auszuweisen. Bei größeren Anlagen geschieht dies durch dynamische Anzeigen von Abfahrtszeiten des ÖPNV. Weiterhin sollten Informationen über Standorte, Abfahrtszeiten, Reisezeiten etc. über das Internet verfügbar sein. Speziell bei

P+R-Standorten ist im Straßenverkehr mit dynamischen Anzeigen auf die Standorte und deren Auslastung hinzuweisen.

Erläuterung: Die Individualverkehrsmittel müssen in die Vermarktung des ÖPNV mit einbezogen werden.

F.9.6.6.4 An folgenden Haltestellen bzw. in deren unmittelbarer Nähe sollten P+R-Plätze eingerichtet werden:

- Bördepark (nach Fertigstellung 2. Nord-Süd-Verbindung)
- Eisvogelstraße
- Messegelände (Standortoptimierung)

An folgenden Haltestellen bzw. in deren unmittelbarer Nähe sollten weitere B+R-Plätze eingerichtet werden:

- Bhf. Neustadt
- Bördepark (nach Fertigstellung 2. N/S-V.)
- Kroatenweg

Erläuterung: Verkehrsmittel des Individualverkehrs sind nachhaltig sinnvoll in die Wegekettten zu integrieren.

F.9.6.6.5 Weiterhin sind vor allem in Gebieten mit großen Haltestellenabständen an Haltestellen Fahrradabstellmöglichkeiten anzubieten. Die Abstellanlagen sind so anzulegen, dass sie gegebenenfalls schrittweise bedarfsgerecht erweitert werden können.

Erläuterung: Durch die Einbindung des Fahrradverkehrs können Einzugsgebiete von Haltestellen vergrößert werden.

F.9.6.6.6 Grundsätzlich ist bei der Einrichtung von B+R-Anlagen sicherzustellen, dass Fahrräder witterungsgeschützt und sicher abgestellt werden können. Als Fahrradständer sollen stabile Bügelkonstruktionen mit einem zusätzlichen Querbügel für Kinderfahrräder verwendet werden. Weiterhin ist auf ausreichende Beleuchtung sowie auf kurze und sichere Wege zum Bahn- bzw. Bussteig zu achten.

Erläuterung: Sichere und einfache Abstellmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität und bieten Anreize zur Nutzung. Dabei ist auf gleichmäßige Standards zu achten, um auch langfristig ein einheitlich hohes Niveau zu erreichen. Sofern Anlagen dabei innerhalb des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt gefördert werden sollen, sind Rahmenhalterungen und eine Überdachung Voraussetzungen für die Förderung.

F.9.6.6.7 Es ist eine Untersuchung zur Optimierung der Mitnahmezeiten von Fahrrädern in den Straßenbahnen durchzuführen. Kurzfristig ist zumindest eine Ausweitung der Mitnahmezeiten in der HVZ anzustreben. Langfristiges Ziel ist die ganztägige Mitnahmemöglichkeit von

Fahrrädern in Straßenbahnen. Die entgeltfreie Mitnahme von Fahrrädern bei Abo-Monatskarten ist beizubehalten.

Erläuterung: Die Ausweitung der Mitnahmezeiten ist ein wirkungsvoller Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

F.9.6.6.8 Die Planung für die Errichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof ist weiterzuführen. Die Fahrradstation sollte

- ein witterungsgeschütztes, sicheres Abstellen der Fahrräder
- eine Fahrradvermietung
- einen Reparaturservice

anbieten. Zusätzlich können zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit geeignete Dienstleistungen wie Fahrradwäsche, Verkauf von Informationsmaterial etc. angeboten werden.

Erläuterung: Fahrradstationen bieten einen hochwertigen Service gegen ein Entgelt und verknüpfen den ÖPNV und das Verkehrsmittel Fahrrad.

F.9.6.6.9 Es ist eine erneute Kooperation des Verkehrsunternehmens mit Car-Sharing-Anbietern anzustreben. Dadurch können durchgängige Verkehrsangebote bereitgestellt werden.

Erläuterung: Die gemeinschaftliche Nutzung von Pkw ergänzt das Mobilitätsangebot in Gebieten oder Zeiten mit ungenügendem ÖPNV-Angebot. Durch Vergünstigungen für ÖPNV-Kunden wird der Zugang erleichtert, was durch eine Kooperation erreicht werden kann.

F.9.6.6.10 An Übergangsstellen vom ÖPNV zum Individualverkehr ist spezifisch zu prüfen, ob und wie das örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe in das Gesamtsystem ÖPNV integriert werden kann.

Erläuterung: Ein integriertes Verkehrsangebot beinhaltet neben dem Individualverkehr auch das Taxi als Verkehrsmittel. Eine Möglichkeit besteht darin, an wichtigen Haltestellen Stellplätze für Taxis in fußläufiger Entfernung zur Haltestelle einzurichten.

9.7 Tarif

F.9.7.1 Die Landeshauptstadt Magdeburg setzt sich zusammen mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern und Unternehmen 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 Magdeburg ein.

Erläuterung: Ein gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsangebote ist die Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung. Der geplante Verbund wird voraussichtlich 2010 eingeführt.

F.9.7.2 Vereinbarungen zur Anerkennung des Tarifangebotes City-Ticket der Deutschen Bahn AG auf den Linien des städtischen ÖPNV sind fortzuführen.

Erläuterung: Die Verknüpfung der Angebote der DB AG und des städtischen ÖPNV wurden auch bisher angeboten und sollen beibehalten werden.

9.8 Information, Service, Marketing

9.8.1 Liniennetz-, Fahrplan- und Tariffinformationen

F.9.8.1.1 Die Herausgabe des Fahrplanheftes für den Stadtverkehr soll auch weiterhin beibehalten werden. Informationen zu B+R und P+R sind zu integrieren. Außerdem sind Anschlusszeilen für wichtige Verknüpfungspunkte in den entsprechenden Tabellen einzufügen. Der Vertrieb ist so zu gestalten, dass für alle Nutzer ein unkomplizierter und rechtzeitiger Erwerb möglich ist. Für das künftige Verbundgebiet soll ebenfalls ein Fahrplanheft mit Fahrplantabellen für den SPNV herausgegeben werden.

Erläuterung: Das Fahrplanheft ist auch weiterhin eine wichtige Grundlage für Fahrgastinformationen. Es ist deshalb verständlich und übersichtlich zu gestalten.

F.9.8.1.2 Der Liniennetzplan muss alle Linien des städtischen ÖPNV, die S-Bahn sowie relevante Linien des Regionalverkehrs enthalten. Weiterhin sind Informationen über Verknüpfungspunkte, barrierefreie Haltestellen, B+R- und P+R-Plätze und Fähren zu integrieren. Die getrennte Darstellung von Tages- und Anschlussverkehr soll beibehalten werden. Im Liniennetzplan für das Verbundgebiet sollen des Weiteren die SPNV-Strecken sowie die Zugangsstellen ausgewiesen werden.

Erläuterung: Der bestehende Standard soll gehalten und weiterentwickelt werden.

F.9.8.1.3 Durch das Verkehrsunternehmen sind nach Möglichkeit handliche Liniennetze bzw. Fahrpläne für den Anschlussverkehr regelmäßig herauszugeben. Außerdem sind den Fahrgästen handliche Übersichten zum Liniennetz und zum Tarif zur Verfügung zu stellen.

Erläuterung: Kleine, zielgruppenspezifische Informationsmaterialien ermöglichen den Fahrgästen das Mitführen der für sie wichtigen Informationen.

F.9.8.1.4 Aktuelle Netz-, Angebots- und Tarifinformationen sind den Kunden in bewährter Weise unter Nutzung aller dazu geeigneter Medien (Presse, Rundfunk, Internet, Broschüren, etc.) durch das Verkehrsunternehmen zu übermitteln. Größere Fahrplanänderungen, v. a. bei Baustellen, sind in Berichtigungs- bzw. Ergänzungsblättern deutlich gekennzeichnet darzustellen (z.B. durch komplementäre Farbgebung).

Erläuterung: Änderungen im ÖPNV-Angebot sind so bekannt zu machen, dass sie rechtzeitig einen möglichst großen Kundenkreis erreichen.

F.9.8.1.5 Der an jeder Haltestelle anzubringende Aushangfahrplan muss mindestens die Abfahrtszeiten enthalten. Weiterhin sind grundlegende Tarifinformationen und wenn möglich, Liniennetzpläne anzubringen. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Fahrpläne und Verkehrsinformationen an den Haltestellen ständig aktualisiert und gegebenenfalls ausgetauscht werden.

Erläuterung: Aktuelle Informationen an den Haltestellen sind unabdingbar für die Fahrgastinformation.

F.9.8.1.6 Die Integration der ÖPNV-Leistungen in regionale und überregionale elektronische Fahrplanauskünfte ist durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen und die entsprechenden Daten bereitzustellen. Dabei ist die Kooperation im landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem „INSA“ weiterhin zu gewährleisten.

Erläuterung: Die elektronische Fahrplanauskunft hat neben den Privathaushalten auch große Bedeutung für Beratungen durch Fremdenverkehrsämter und ermöglicht übergreifende Auskünfte zum ÖPNV-Angebot zum Beispiel in Form von persönlichen Fahrplänen, Haltestellenfahrplänen und adressbezogenen Fahrplanauskünften.

F.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. Diese ist über eine landesweit einheitliche Telefonnummer erreichbar und ermöglicht auch Rufbusbestellungen.

Erläuterung: Eine funktionierende telefonische Auskunft bleibt weiterhin unerlässlich.

F.9.8.1.8 Bei allen Informationsträgern soll sichergestellt werden, dass sie den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste nach einer barrierefreien Nutzung Rechnung tragen. Das betrifft u.a.:

- gut lesbare Schriftgrößen und kontrastreiche Gestaltung der Informationen.
- Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie eine ausreichende Beleuchtung
- Ergänzung optischer durch akustische Informationen

Erläuterung: Der Informationszugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kann so vereinfacht werden.

F.9.8.1.9 In allen Fahrzeugen sowie an allen Haltestellen sind grundlegende Informationen zum Tarif, vor allem zu Fahrkarten zum Sofortgebrauch, einschließlich Hinweise zum Fahrscheinerwerb anzubringen.

Erläuterung: Übersichtliche und verständliche Tarifinformationen an relevanten Stellen tragen zum Abbau von Zugangsbarrieren bei Gelegenheitskunden bei.

9.8.2 Fahrscheinerwerb

F.9.8.2.1 Es ist dauerhaft sicherzustellen, dass in allen Fahrzeugen Fahrscheine erworben werden können. Weiterhin sind im Kundenzentrum und in den Verkaufsstellen Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs mit persönlicher Beratung und kundenfreundlichen Öffnungszeiten durch das Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Erläuterung: Durch persönliche Beratung wird es auch Kunden, die mit Fahrscheinautomaten nicht vertraut sind, ermöglicht, Fahrscheine zu erwerben.

F.9.8.2.2 Der Erwerb des gesamten Fahrscheinsortiments soll an möglichst vielen Stellen des Netzes ermöglicht werden. Das hierzu 2009 bestehende Netz von Fahrscheinautomaten und Verkaufsstellen ist weiterzuführen. Innovative Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs mittels neuer Medien (Handyticket, elektronischer Fahrausweis) sind zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.

Erläuterung: Ein möglichst dichtes Vertriebsnetz ermöglicht einen schnellen und unkomplizierten Fahrscheinerwerb.

9.8.3 Personal

F.9.8.3.1 Das in den Fahrzeugen des ÖPNV und im Service eingesetzte Personal muss:

- fachliche Kompetenz (Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betriebli-

chen Einrichtungen, Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des lokalen ÖPNV)

- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)
- Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu raschem Handeln)

aufweisen.

Erläuterung: Das eingesetzte Personal sollte grundsätzlich den allgemeinen Anforderungen im Dienstleistungsgewerbe entsprechen und darüber hinaus über spezifische Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen, wie sie bei einer Tätigkeit in einem Verkehrsunternehmen erforderlich sind.

9.8.4 Marketing

F.9.8.4.1 Durch das Verkehrsunternehmen sind regelmäßig vergleichbare Messungen der Kundenzufriedenheit durchzuführen, deren Ergebnisse dem Aufgabenträger zu übermitteln sind.

Erläuterung: Messungen der Kundenzufriedenheit erlauben Rückschlüsse auf die Wünsche der Kunden und eventuelle Schwachpunkte in der Angebotsgestaltung.

F.9.8.4.2 Aspekte des Marketings sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen. Dazu gehören eine klare Produktpolitik, ein Corporate Design und Serviceleistungen, die das Image des ÖPNV stärken.

Erläuterung: Ein einheitliches Erscheinungsbild verbessert die Wahrnehmbarkeit und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV.

F.9.8.4.3 Die Gestaltung des Angebotes im ÖPNV und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern regelmäßige Analysen des Verkehrsnachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen und -befragungen sowie Analysen des Verkehrsverhaltens und der Mobilität der Bürger insgesamt.

Erläuterung: Die Berücksichtigung veränderter Kundenwünsche sichert die Attraktivität des ÖPNV für den Fahrgast und die Wirtschaftlichkeit für das Verkehrsunternehmen.

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 Bera-

tung aber auch Testmöglichkeiten gewonnen. Dazu gehören z.B. Schnuppertickets, 2-für-1-Aktionstage⁷¹, aber auch die Vermarktung von Kombitickets und verstärkt Hinweise auf Linien und Ziele für Ausflüge in und um Magdeburg.

Erläuterung: Aufgrund der zukünftigen Abnahme der Bevölkerungszahl ist es nicht nur wichtig, Fahrgäste zu halten, sondern vor allem auch neue Kunden zu gewinnen.

F.9.8.4.5 Im Anschlussverkehr ist weiterhin das „Halten auf Zuruf“ (Busstopp) anzubieten, und auch publik zu machen, um Fahrgästen einen kürzeren Weg zu ihrem Ziel zu ermöglichen.

Erläuterung: Dieser Service besteht bereits. Die Verkürzung von Wegen trägt auch dazu bei, Angstgefühle auf den Wegen zu vermeiden.

F.9.8.4.6 Das Verkehrsunternehmen soll auch weiterhin 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.

Erläuterung: Ziel ist es, die Akzeptanz des ÖPNV bei den Schülern zu erhöhen und diese somit als zukünftige Fahrgäste zu gewinnen. Weitere Aspekte sind die Vermeidung von Vandalismus und Unfällen.

9.9 Organisation (Kooperation AT-VU)

F.9.9.1 Die Vorbereitungen zur Einführung des geplanten Unternehmensverbundes Magdeburger Verkehrsverbund marego ab 2010 sind fortzusetzen.

Erläuterung: Der Verkehrsverbund ermöglicht ein einheitliches Tarifsystem für alle Verkehrsmittel des ÖPNV, eine bessere Abstimmung der Verkehrsmittel untereinander sowie eine gemeinsame Vermarktung. Das Verbundgebiet soll sich auf das Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg, die Landkreise Börde und Jerichower Land sowie des Salzlandkreises erstrecken.

F.9.9.2 Grundlage des Organisationsmodells ist die klare Trennung von Besteller- und Erstellerebene. Die bestehende Organisationsstruktur

⁷¹ Auf jedem (normalen) Ticket können 2 Personen fahren. Durchgeführt von der EVAG (Erfurt) am 20.09.08 anlässlich der Europäischen Woche der Mobilität.

tur des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg in Form eines Zwei-Ebenen-Modells ist beizubehalten.

Erläuterung: Die Landeshauptstadt Magdeburg als Aufgabenträger bildet die politische Ebene und schafft rechtliche und planerische Voraussetzungen für das ÖPNV-Angebot. Das Verkehrsunternehmen übernimmt die Vorbereitung und Durchführung der Verkehrsleistungen.

F.9.9.3 Die seit 2007 bestehende Betrauungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der MVB GmbH ist fortzuführen und entsprechend den Laufzeiten der Busliniengenehmigungen im Bedarfsfall anzupassen.

Erläuterung: Mit dieser Vereinbarung sollten vorrangig die Voraussetzungen des Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in der Rechtssache Altmark Trans vom 24.07.2003 (Rs. C 280/00) für gemeinschaftsrechtskonforme Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfüllt werden.

F.9.9.4 Die Landeshauptstadt Magdeburg beabsichtigt, bei Erfordernis einer Neuregelung der Finanzierung und Vergabe nach VO (EG) 1370/2007 die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an einen internen Betreiber durchzuführen, sofern nationales Recht nicht entgegensteht.

Erläuterung: Ab dem 03.12.2009 tritt die VO (EG) 1370/2007 in Kraft, deren Regelungen zu beachten sind.

F.9.9.5 Die Vergabe der Liniengenehmigungen erfolgt in einem Linienbündel, das alle Buslinien umfasst (einschließlich der Buslinien im Anschlussverkehr). Die Bildung von Teillinienbündeln ist nicht vorgesehen. Zum Zeitpunkt des Auslaufens der gewerberechtlichen Liniengenehmigungen für den Busverkehr werden diese nach PBefG neu vergeben.

Erläuterung: Durch die Bildung eines Linienbündels soll vermieden werden, dass nur für einzelne wirtschaftlich attraktive Linien Genehmigungsanträge eingereicht werden.

F.9.9.6 Das mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft bei der Landeshauptstadt Magdeburg befasste Personal ist auf seine wachsenden Aufgaben (resultierend aus dem neuen EU-Recht) durch Schulung und Weiterbildung vorzubereiten.

Erläuterung: Änderungen des EU-Rechtes lassen erwarten, dass zukünftig erheblich neue Aufgaben auf den Aufgabenträger zukom-

men, von deren anspruchsgerechter Erfüllung die zukünftige Qualität des Nahverkehrs wesentlich abhängen kann.

9.10 Finanzierung / Investitionen

9.10.1 Finanzierungsgrundsätze

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt auf der Basis des § 8 Abs. 2-4 ÖPNVG-LSA den Aufgabenträgern und Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltes zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung sowie Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen und zur Förderung von Verkehrskooperationen, die zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote beitragen sollen. Die Höhe des Anteils der auf die einzelnen Aufgabenträger entfallenden Mittel ist in entsprechenden Förderrichtlinien geregelt.

Der Aufgabenträger Landeshauptstadt Magdeburg unterstützt auch künftig die mit eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen in der Landeshauptstadt Magdeburg tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und damit der Sicherung einer qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung durch Bereitstellung von Finanzhilfen zum Ausgleich verbleibender Fehlbeträge.

9.10.2 Entwicklung der Betriebskosten

Bezüglich Kenngrößen, die Einfluss auf die Entwicklung der Betriebskosten im ÖPNV haben, wird von folgenden allgemeinen Tendenzen ausgegangen:

- Das Wachstum der Energiepreise wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen, wird jedoch die Wettbewerbssituation des ÖPNV gegenüber dem MIV verbessern.
- Die jährlichen Lohnabschlüsse wirken kostensteigernd. Zu beachten ist, dass neues Personal seine Tätigkeit häufig zu kostengünstigeren Konditionen aufnimmt.
- Die Lohnnebenkosten werden nicht in entscheidendem Maße sinken.

Insgesamt ist für den Planungszeitraum von einer leichten Steigerung der Betriebskosten auszugehen. In Abhängigkeit des gewählten Szenarios bzgl. der Bedienzeiten und Takte sind diese Änderungen in verschiedenen Größenordnungen zu erwarten.

9.10.3 Entwicklung der Einnahmen

Hinsichtlich der Entwicklung der Erlöse im ÖPNV sind folgende allgemeine Feststellungen zu treffen:

- Der zu erwartende Bevölkerungsrückgang wird sich nach derzeitiger Einschätzung wahrscheinlich auch in der ÖPNV-Nachfrage und damit in der Erlössituation negativ niederschlagen. Bei einer Verminderung der ÖPNV-Leistung wird dieser Fahrgastrückgang möglicherweise noch verstärkt. Andererseits kann er jedoch durch Maßnahmen im Bereich Marketing und Serviceorientierung abgeschwächt werden. Hierzu gehören insbesondere die weitere Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes durch Fahrplanverdichtung bei starker Nachfrage und höhere Flexibilität bei bedarfsorientierter Bedienung sowie der Abbau von Nutzungshemmschwellen.
- Analog der Stabilisierung der Schülerzahlen ab dem Schuljahr 2009 / 10 wird sich die Schülerbeförderung annähernd auf gleichem Niveau darstellen, durch leichten Anstieg der Geburten und damit der Schülerzahl sind geringe Steigerungsraten zu erwarten.
- Zur Verbesserung der Fahrgeldeinnahmesituation sind regelmäßige Fahrpreisanpassungen zu prüfen und ggf. umzusetzen.
- Infolge politischer Entscheidungen ist eine Verminderung der gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und der Landeszuweisung nach ÖPNV-Gesetz nicht auszuschließen.
- Durch die Einführung des Verkehrsverbundes marego in 2010 sind Verbundeffekte zu erwarten, die die Einnahmesituation positiv beeinflussen können.

Insgesamt ist für den Planungszeitraum mit geringfügig rückläufigen Einnahmen zu rechnen.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Einschätzung der MVB GmbH zur Entwicklung der Finanzsituation im ÖSPV bis zum Jahr 2013 dargestellt. Das Finanzierungskonzept stellt dabei lediglich einen Planungsrahmen dar. Eine Präzisierung erfolgt auf dieser Grundlage im Sinne einer jährlichen Fortschreibung des Finanzierungsplans. Die hier dargestellten steigenden Erlöse sind auf Änderungen der Tarifstruktur, gezielte Marketingmaßnahmen und hier bereits berücksichtigte Verbundeffekte aus dem Verkehrsverbund marego zurückzuführen.

Werte in TEuro	2009	2010	2011	2012	2013
Aufwendungen	50.472,30	49.928,70	49.381,90	48.877,80	47.984,60
Erträge gesamt	51.288,60	50.763,10	50.177,20	49.752,50	48.799,60
davon:					
Zuwendungen LH Magdeburg	17.211,20	16.479,00	15.508,50	15.157,50	14.498,40

Tabelle 27: Geschätzte Entwicklung der Finanzierung im ÖSPV⁷²

Insgesamt ergibt sich, dass ein ausreichendes, flächendeckendes und weitestgehend attraktives ÖPNV-Angebot, dessen Realisierung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse ist, allein durch Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen und sonstigen betrieblichen Erlösen nicht finanzierbar ist.

9.10.4 Finanzierung nach VO (EG) 1370/2007

Nach dem „Altmark-Trans“-Urteil des Europäischen Gerichtshofes sind grundsätzlich alle Zahlungen von Subventionen und Zuschüssen der öffentlichen Hand staatliche Beihilfen. Ausnahmen sind Zahlungen, die den folgenden Kriterien entsprechen:

- Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden.
- Die Parameter, anhand derer der finanzielle Ausgleich berechnet wird, müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden.
- Der finanzielle Ausgleich darf unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns keine finanzielle Überkompensation darstellen.
- Die Höhe des finanziellen Ausgleichs ist auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die bei einem durchschnittlichen, gut geführten Verkehrsunternehmen entstehen würden.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird eine beihilfekonforme Zuschussleistung durch die konsequente Anwendung der 4 Kriterien des EuGH-Urteils „Altmark-Trans“ in der Betrauungsvereinbarung der Landeshauptstadt Magdeburg mit der MVB GmbH erreicht.

Die VO (EG) 1370/2007 klärt erstmalig neben Art und Weise der Durchführung des ÖPNV auch Regelungen über beihilfekonforme Zuschussleistungen.

Beihilfekonforme Ausgleichsleistungen bei einer Direktvergabe, wie sie in der Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführt werden soll, müssen den Vorgaben des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 entsprechen. Dabei dürfen die Ausgleichsleistungen den finanziellen Netto-Effekt nicht

⁷² Quelle: MVB GmbH, Mittelfristiger Erfolgsplan 2009-2013, Stand 25.08.2008, Hinweis: In den Planungen sind Verbundeffekte, die aus der Einführung des Verkehrsverbundes in 2010 resultieren, bereits berücksichtigt.

überschreiten. Der finanzielle Netto-Effekt berechnet sich nach den Angaben des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 aus den Kosten abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des betriebenen Netzes entstehen, abzüglich der Einnahmen aus Tarifentgelten und zuzüglich eines angemessenen Gewinns (in der Regel als Kapitalrendite und Risikoabdeckung in der Höhe von 5-10 % p. a. von der EU akzeptiert).

Über die Art und Weise der Nachweise an den Aufgabenträger sowie zur Überkompensationskontrolle sind entsprechende Regularien zu finden und anzuwenden.

Quellenverzeichnis

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20. 01.2005 (GVBl. LSA 2005, S. 16)
- /2/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990 in der aktuellen Fassung
- /3/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt -ÖPNV- Plan- Zeitraum 2005 bis 2008/2015 vom 20. Dezember 2005
- /4/ 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005- 2025 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt
- /5/ BO- Kraft vom 21.06.1975 in der aktuellen Fassung
- /6/ StVO vom 16.11.1970 in der aktuellen Fassung
- /7/ Leitbild für die Stadtentwicklung 2020 - Entwicklungsziele Verkehr (Entwurf, Stand: 12.02.2009)
- /8/ Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV Heft 6, 2001
- /9/ Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, direkt-Heft 51, BMV, 1997.
- /10/ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs - EAÖ, FGSV, Köln 2003.
- /11/ Verkehrliche Gestaltung von Verknüpfungspunkten öffentlicher Verkehrsmittel, VÖV Schriften 1.15.1, 1981

Weiterführende Quellen

/12/ Internetauftritt der MVB GmbH: www.mvbnet.de

/13/ Internetauftritt der LH Magdeburg: www.magdeburg.de

/14/ Internetauftritt der NASA GmbH: www.nasa.de

/15/ Internetauftritt des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt:
www.stala.sachsen-anhalt.de

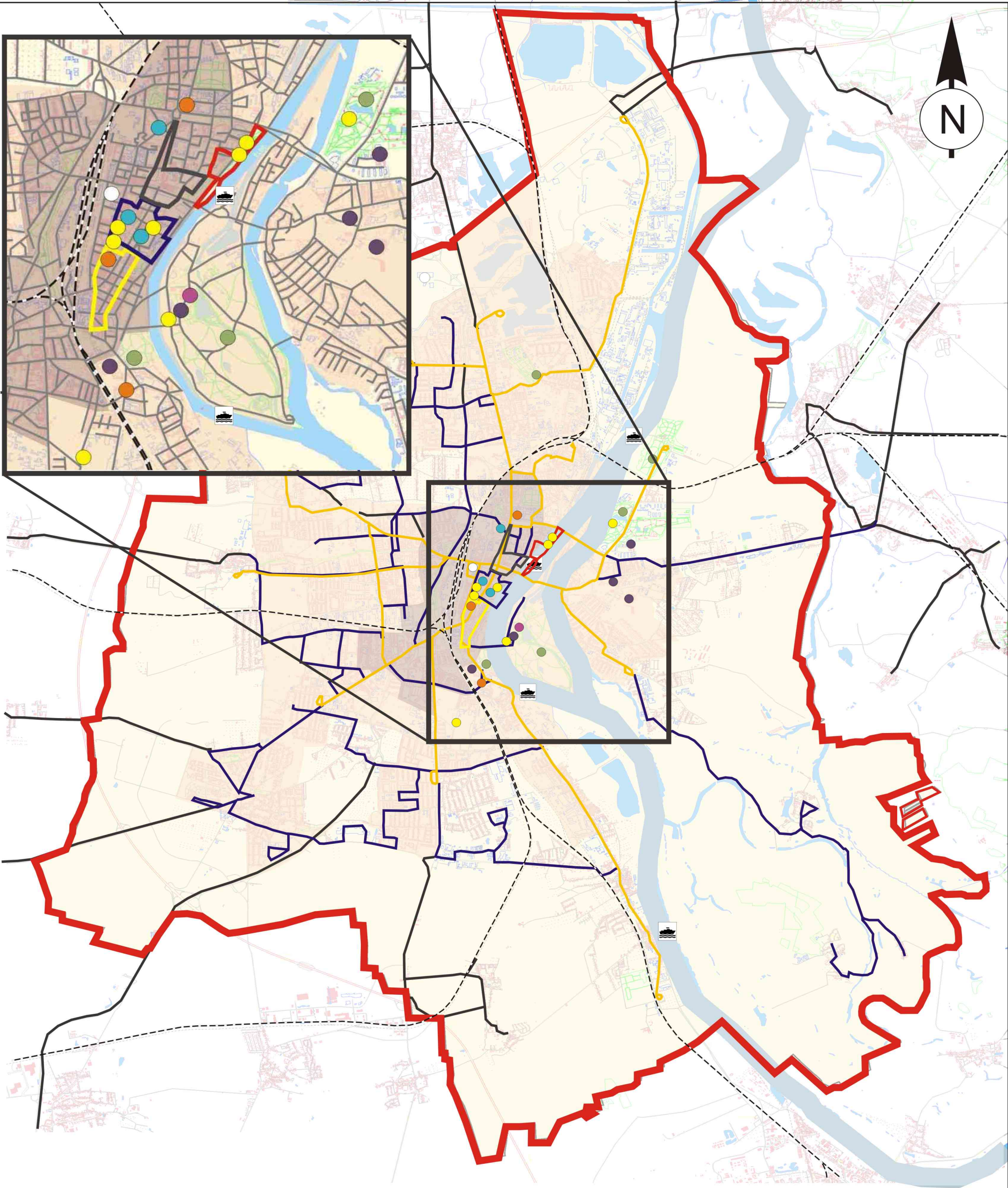
/16/ Internetauftritt des Statistischen Bundesamtes: www.destatis.de

/17/ Internetauftritt Bundestransferstelle Stadtumbau Ost:
www.stadtumbau-ost.info

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Kulturelle und Touristische Einrichtungen
- Anlage 2 Medizinische und Soziale Einrichtungen
- Anlage 3 Gewerbegebiete
- Anlage 4 Schulstandorte und Schülerzahlen im Schuljahr 2008/09
- Anlage 5 Verkehrssysteme
- Anlage 6 B+R-Anlagen, P+R-Anlagen
- Anlage 7 Verkaufsstellen der MVB GmbH
- Anlage 8 Haltestellen der Landeshauptstadt Magdeburg
- Anlage 9 Haltestelleneinzugsgebiete
- Anlage 10 ÖPNV-Nachfrage 2005
- Anlage 11 ÖPNV-Nachfrage 2015
- Anlage 12 Bedienachsen
- Anlage 13 Barrierefrei gestaltete Haltestellen
- Anlage 14 Mittelfristiger Investitionsplan der MVB GmbH

Anlagen



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg**

Benennung:
Kulturelle und Touristische Einrichtungen



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:
08.05.09

Aktualisierung:
08.09.09

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 1

Legende

Museen

Kabarettts

Parks/ Grünanlagen

Veranstaltungsorte

Theater/Oper

Kino

Aussichtsturm

Domviertel

Elbviertel

Marktviertel

Gründerzeit-
viertel

Straßenbahn

Stadtbus

Regionalbus

Kernzone

Gebiete mit
hoher Nutzungsdichte

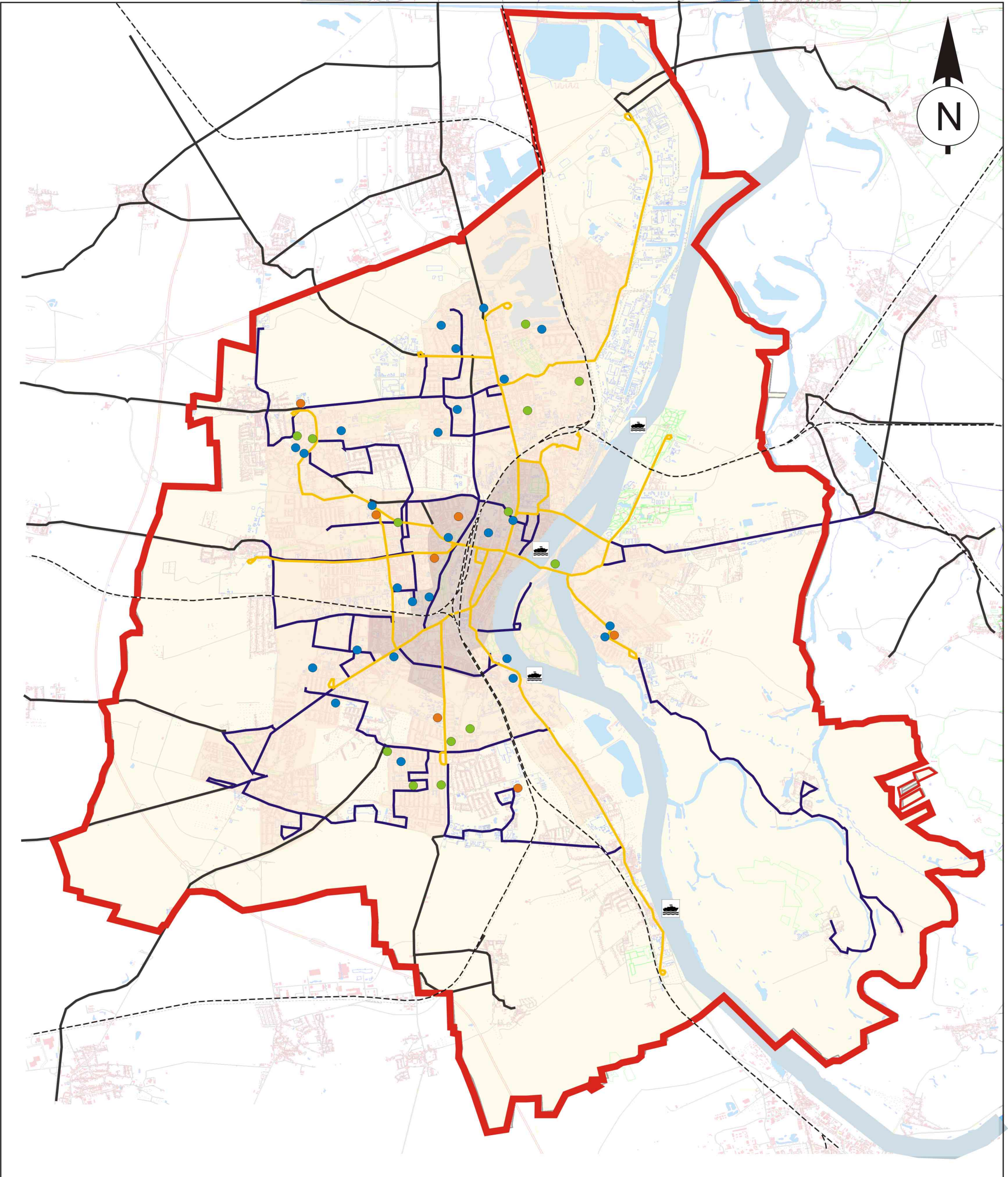
Gebiete mit
niedriger Nutzungsdichte

SPNV

Stadtgrenze



Fähre/
Schiffsanleger



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg**

Benennung:
Medizinische und Soziale Einrichtungen

 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:
08.05.09

Aktualisierung:

08.09.09

Zeichnungs-Nr.:
Anlage 2

Legende

-  Medizinische Einrichtung
-  Betreutes Wohnen
-  Pflegeheim

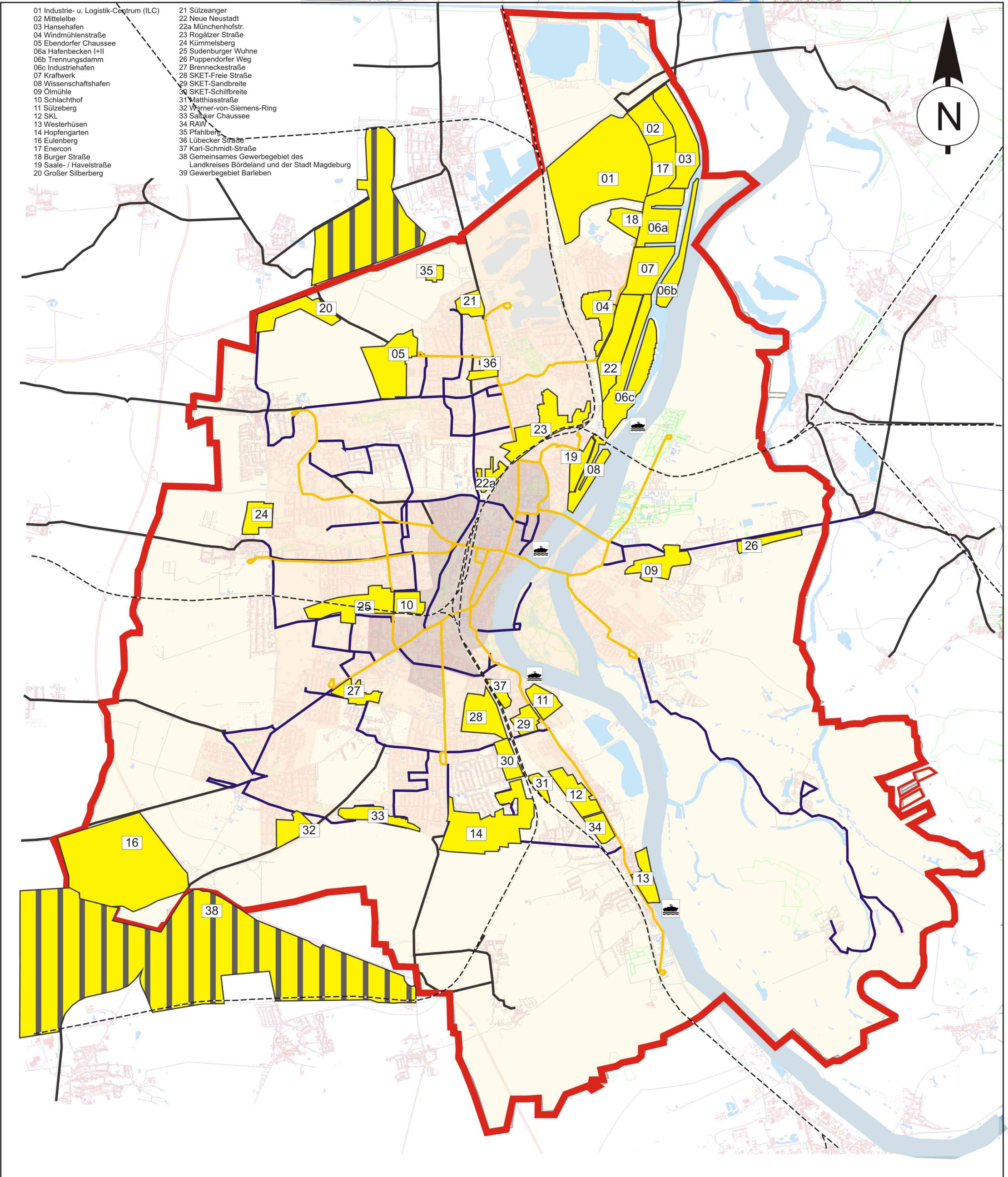
-  Straßenbahn
-  Stadtbus
-  Regionalbus

-  Kernzone
-  Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
-  Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte

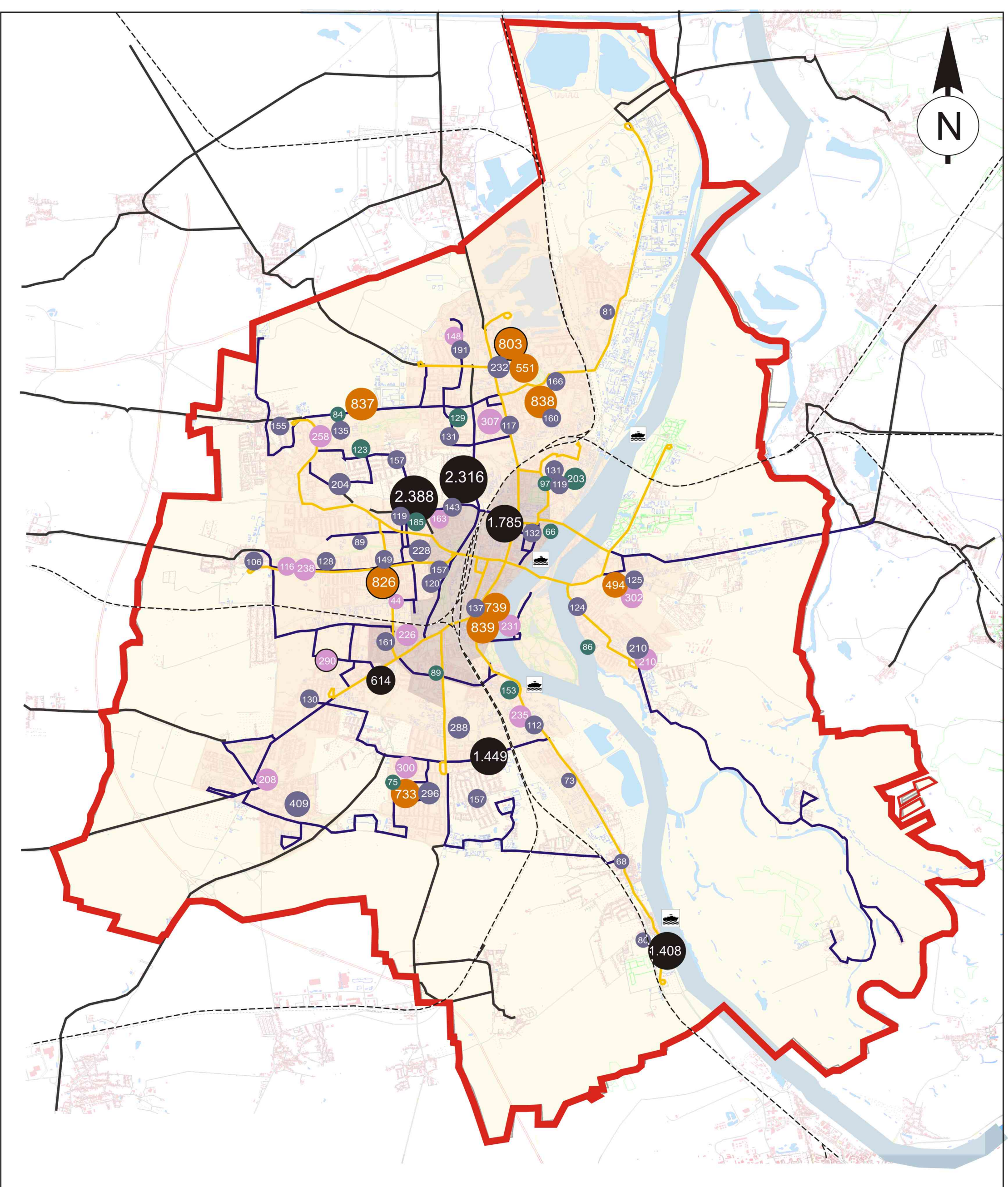
-  SPNV
-  Stadtgrenze



Fähre/
Schiffsanleger



	Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt	H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09	
Vorhaben: Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg			
Benennung: Gewerbegebiete			
	ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH	Bearbeitungsstand: 08.05.09 Aktualisierung: 08.09.09	Zeichnungs-Nr.: Anlage 3



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg**

Benennung: **Schulstandorte und Schülerzahlen im Schuljahr 2008/09**

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:
08.05.09

Aktualisierung:

08.09.09

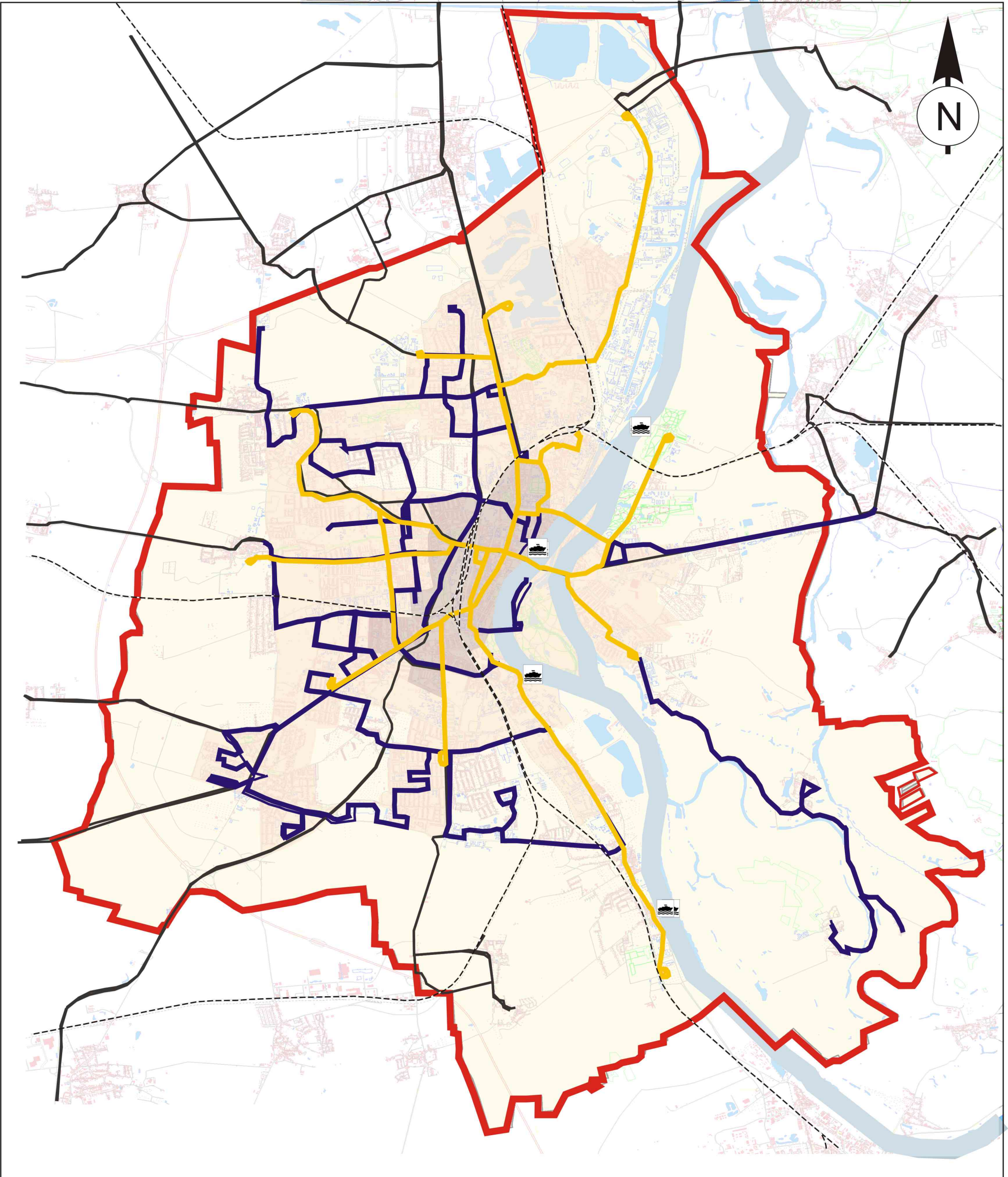
Zeichnungs-Nr.:
Anlage 4

Legende

- Grundschule
- Sekundarschule
- Gymnasium
- IGS
- Förderschule
- Berufsbildende Schule
- Freie Waldorfschule

- Kernzone
- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte

- Straßenbahn
- Stadtbus
- SPNV
- Stadtgrenze
- Regionalbus
- Fähre/Schiffsanleger



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg**

Benennung:
Verkehrssysteme

 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:
08.05.09

Aktualisierung:

08.09.09

Zeichnungs-Nr.:
Anlage 5

Legende

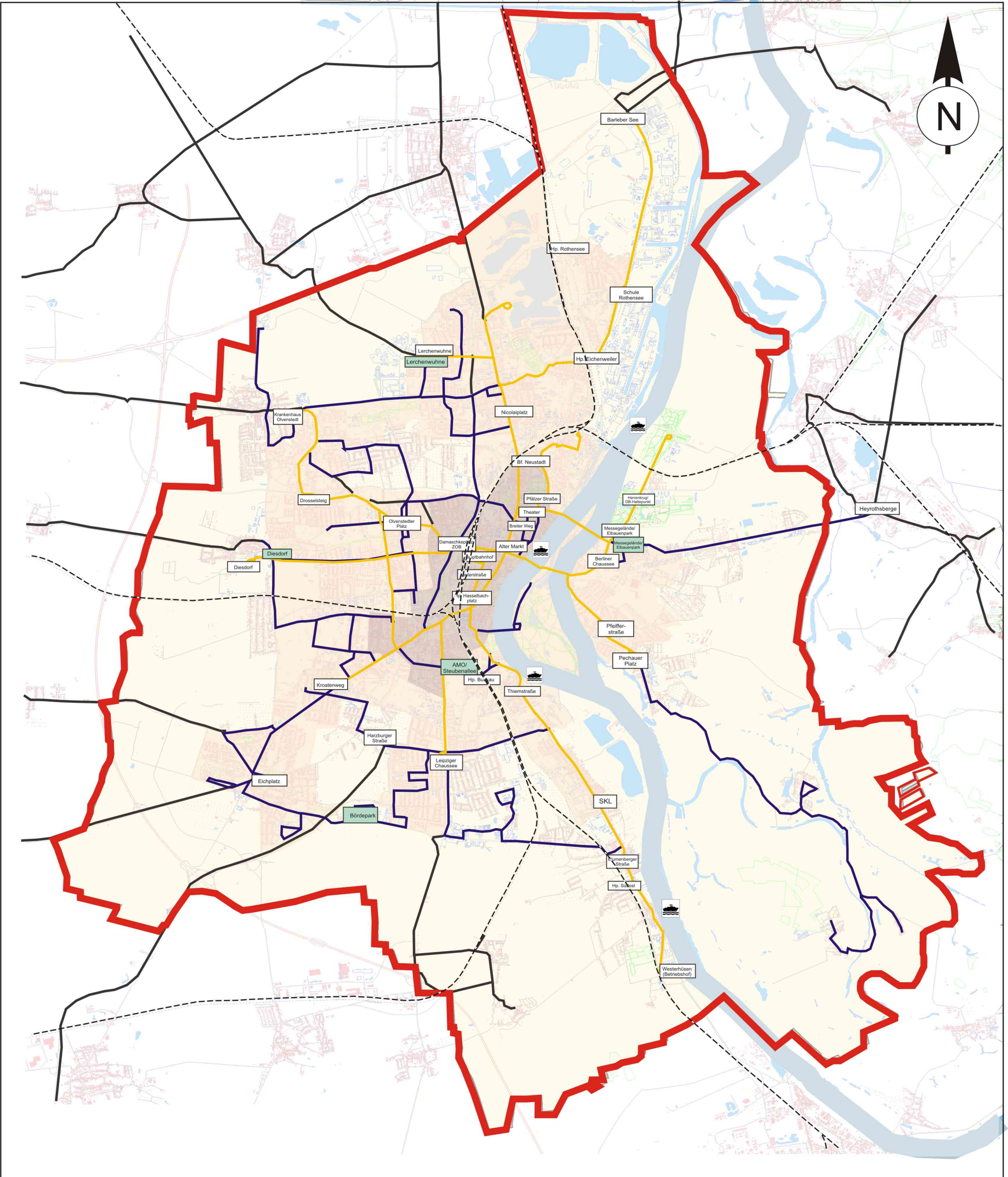
-  Straßenbahn
-  Stadtbus
-  Regionalbus

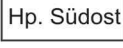
-  Kernzone
-  Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
-  Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte

-  SPNV
-  Stadtgrenze



Fähre/
Schiffsanleger



 Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt		H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09	
Vorhaben: Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg			
Benennung: B+R-Anlagen, P+R-Anlagen			
 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH		Bearbeitungs- stand: 08.05.09 Aktualisierung: 22.10.09	Zeichnungs-Nr.: Anlage 6
 Kernzone Gebiete mit hoher Nutzungsdichte Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte		Legende  in Haltestellennähe sind Fahrradabstellanlagen vorhanden  in Haltestellennähe sind Pkw-Abstellmöglichkeiten vorhanden  Straßenbahn Stadtbus Regionalbus  Stadtgrenze  Fähre/ Schiffsanleger	

Verkaufseinrichtung	Öffnungszeiten	Schließzeiten
Otto-von-Guericke-Straße	Mo-Do 08:00-17:00 Uhr Di bis 18:00 Uhr Fr 08:00-14:00 Uhr	keine Schließzeiten
Ernst-Reuter-Allee	Mo-Fr 06:30-19:00 Uhr Sa 08:00-17:00 Uhr	keine 15:50-16:05 Uhr
Hasselbachplatz	Mo-Fr 06:30-18:00 Uhr Di bis 18:30 Uhr Sa 08:00-12:30 Uhr	11:30-11:45 Uhr 16:35-16:50 Uhr 10:45-11:00 Uhr
Quittenweg	Mo-Fr 06:30-18:00 Uhr Di bis 18:30 Uhr Sa 08:00-12:30 Uhr	11:45-12:00 Uhr 16:50-17:05 Uhr 11:15-11:30 Uhr
Kastanienstraße	Mo-Fr 06:30-18:00 Uhr Di bis 18:30 Uhr Sa 08:00-12:30 Uhr	11:30 -11:45 Uhr 16:00-16:15 Uhr 11:40-11:55 Uhr
Neustädter Platz	Mo-Fr 06:30-18:00 Uhr Di bis 18:30 Uhr Sa 08:00-12:30 Uhr	11:45-12:00 Uhr 15:50-16:05 Uhr 11:45-12:00 Uhr
Hauptbahnhof	Mo-Fr 06:30-18:00 Uhr Di bis 18:30 Uhr Sa 08:00-12:30 Uhr	11:15-11:30 Uhr 17:15-17:30 Uhr 11:15-11:30 Uhr
Am Stern	Mo-Fr 06:30-18:00 Uhr Di bis 18:30 Uhr Sa 08:00-12:30 Uhr	11:15-11:30 Uhr 15:35-15:50 Uhr 11:15-11:30 Uhr
ZOB	Mo-Fr 05:00-18:30 Uhr	keine Schließzeiten

Haltestelle	Verknüpfung					Barrierefreie Gestaltung			Haltestellen- ausstattung IST	Frequentierung			Haltestellenausstattung SOLL			B+R	P+R	Anschluss- verkehr
	Stadt - Stadt	Stadt-Fähre	Stadt-Regional	ÖSPV-SPNV	Bahnhöfe	beidseitig	stadt-einwärts	stadt-auswärts	dyn. FGI (in Planung)	stark (>2000 Einsteiger/d)	mäßig (500- 2000 Einsteiger/d)	< 500 Einsteiger/d	dyn. FGI-Typ (Richtung)	geplante Realisierung	barrierefrei (Priorität 1, 2, 3)			
Adolf-Jentzen-Straße												x	3		3			x
Agnetenstraße						x				x			3					x
Agrarstraße												x			3			
Akener Weg*															3			x
Albert-Einstein-Gymnasium ²⁾						x												
Albert-Vater-Straße			x			x						x	3					x
Alexander-Puschkin-Straße						x						x	3					
Allee-Center	x					x			x	x			1	2010				x
Alt Prester												x			3			
Alte Neustadt (Lostauer Straße)						x						x	3 (süd)					x
Alter Markt	x					x			x	x			1			x		x
Am Cracauer Tor											x		3		1			(x)
Am Fuchsberg											x		2 (n) / 3 (s)		1			x
Am Hopfengarten ¹⁾											x		3	2012				
Am Pfahlberg												x			3			
Am Sportplatz												x	3 (süd)		2			
Am Stadtblick											x		3		1			x
Am Stern	x					x				x			2 (n) / 3 (s)	x		x		x
Am Teich						x						x	3 (nordost)					x
Ambrosiusplatz											x		2		1			x
AMO / Steubenallee						x						x	3					x
An der Elbaue ²⁾															3			
An der Lake								x				x	3 (west)		3			
Annastraße												x			3			
AOK						x					x		2					x
Arndtstraße										x			3	2017	1			x
Askanischer Platz						x					x		3					
Aßmannstraße						x						x	3 (nordost)					x
Auf den Höhen												x	3 (nordost)		3			
Bahnhof Buckau				x	x							x	3 (west)	2019	3	x		
Bahnhof Neustadt			x	x	x	x				x			1					x
Bahnhof Sudenburg												x			3			
Bahnhof Südost				x	x						x		3		2	x		x
Bahr-Baumarkt												x	3 (nord)		2			(x)
Barleber See			x			x						x	3 (süd)			x		(x)
Bebertaler Straße											x		2 (s) / 3 (n)		2			x
Beimsstraße						x						x						
Berliner Chaussee						x				x			2 (west)	x		x	x	x
Betriebshof Nord												x	3 (süd)	2013	3			(x)
Beyendorfer Straße												x			3			
Birnengarten												x	3		3			x
Blankenburger Straße ²⁾													3		3			(x)
Blumenberger Straße						x						x	3	2009				x
Bodestraße												x	3		3			(x)
Boquet-Graseweg												x	3 (süd)		3			

Haltestelle	Verknüpfung					Barrierefreie Gestaltung			Haltestellen- ausstattung IST	Frequentierung			Haltestellenausstattung SOLL			B+R	P+R	Anschluss- verkehr
	Stadt - Stadt	Stadt-Fähre	Stadt-Regional	ÖSPV-SPNV	Bahnhöfe	beidseitig	stadt-einwärts	stadt-auswärts	dyn. FGI (in Planung)	stark (>2000 Einsteiger/d)	mäßig (500- 2000 Einsteiger/d)	< 500 Einsteiger/d	dyn. FGI-Typ (Richtung)	geplante Realisierung	barrierefrei (Priorität 1, 2, 3)			
Bördegarten												x			3			
Bördelandhalle												x			2			
Bördepark	(x)										x		3	2012	1		x	(x)
Bördepark Ost												x	3 (ost)		3			(x)
Braunlager Straße	x		x							x			1	2017	1			x
Braunschweiger Straße												x			3			
Breiter Weg						x			x	x			x			x		x
Breitscheidstraße / Fachhochschule						x				x			3 (süd)					x
Brenneckestraße											x		2/3	2010	1			x
Brunnenstieg						x				x			2 (s) / 3 (n)					x
Buckau (Wasserwerk)										x			2/3		1			x
Calenberge												x			3			
Carl-Miele-Straße												x			3			(X)
Camotstraße												x	3 (südwest)		3			
CITY CARRÉ / Hauptbahnhof	x			x		x				x			1	x		x	x	x
Cracau (Pechauer Platz)						x				x			2/3			x		(x)
Damaschkeplatz / ZOB	x		x	x					x	x			1	2011	1	x	x	x
Danziger Dorf						x						x	3 (ost)					x
Diesdorf			x			x					x		3 (west)			x	x	x
Diesdorfer Wuhne												x			3			
Dodendorfer Str						x						x	3 (nordwest)					
Domplatz											x		3	2009	1			x
Drews-Privatweg												x			3			
Drosselsteig						x					x		3			x	x	x
Ebendorfer Straße											x		2 (o) / 3 (w)		2			x
Eichplatz						x					x		3			x		x
Eiskellerplatz	(x)									x			2	x	1			x
Eisnerstraße											x		2 (o) / 3 (w)	2017	2			x
Eisvogelstraße						x					x		3					x
ENERCON						x						x	3 (süd)					(x)
Fermersleber Weg										x			2/3	2009	2			x
Fichtestraße						x						x						
Flechtinger Straße											x		2 (o) / 3 (w)	2017	2			x
Florapark-Garten						x					x		3					x
Flughafen												x			3			
Förderanlagenbau												x			3			
Friedenshöhe ²⁾															3			
Friedensweiler								x				x	3 (südwest)		3			
Friedhof Klein Ottersleben												x			2			
Friedrich-List-Straße											x		3		2			x
Friesenstraße											x		3 (nord)		2			
G.-Hauptmann-Straße											x		2	2017	1			x
G.-Ricker-Straße												x	3 (süd)		3			

Haltestelle	Verknüpfung					Barrierefreie Gestaltung			Haltestellen- ausstattung IST	Frequentierung			Haltestellenausstattung SOLL			B+R	P+R	Anschluss- verkehr
	Stadt - Stadt	Stadt-Fähre	Stadt- Regional	ÖSPV-SPNV	Bahnhöfe	beidseitig	stadt- einwärts	stadt- auswärts	dyn. FGI (in Planung)	stark (>2000 Einsteiger/d)	mäßig (500- 2000 Einsteiger/d)	< 500 Einsteiger/d	dyn. FGI-Typ (Richtung)	geplante Realisierung	barrierefrei (Priorität 1, 2, 3)			
Gagernstraße											x		3		2			
Galileostraße												x	3		3			x
Gartenstraße						x						x	3 (west)					
Georg-Heidler-Straße												x			3			
Goethe-Park												x	3 (nordost)		3			x
Goethestraße											x		2 (ost)		2			x
Goldschmiedebrücke						x					x		2 (nord)					x
Grenzweg												x			3			
Großer Silberberg												x			3			
Grünstraße												x	3 (nordost)		3			x
Guts-Muths-Stadion ³⁾															2			
H.-Bruse-Platz						x					x		3	2015				x
H.-Eisler-Platz						x					x		3					x
H.-Gieseler-Halle												x	3		2			
H.-Grundig-Straße												x	3 (süd)		3			x
H.-Hesse-Straße												x	3		3			(x)
H.-Landwehr-Straße												x	3 (ost)		3			
Haeckelstraße / Museum												x	3	2012	2			x
Halberstädter Straße											x		2		2			x
Haltepunkt Eichenweiler					x							x	3		3			
Hammersteinweg ²⁾						x												
Hängelsbreite												x			3			
Hannoversche Straße						x					x		3 (südseite)					x
Hansa-Park												x	3 (ost)		2			(x)
Hans-Grade-Straße						x						x	3					
Harsdorfer Platz												x	3		3			
Harsdorfer Straße						x						x	3 (süd)					
Hasenpflugstraße												x			3			
Hasselbachplatz	x			x	x	x			x	x			1			x		x
Hauptbahnhof				x	x	x			x	x			x			x	x	x
Havelstraße						x						x	3 (südwest)					x
Hebewerk			x									x			3			
Helmstedter Straße												x			3			
Herrenkrug (Tram)						x						x	2/3 (süd)					x
Herrenkrug / DB-Haltepunkt				x	x	x						x	2 (süd)			x		x
Hertzstraße												x	3	2012	3			
Hettstedter Straße												x			3			
Heumarkt						x					x		3					x
Heyrothsberge ³⁾													3 (west)		3	x		
Hohefeld-Privatweg							x					x	3 (südwest)		3			
Hohendodeleber Weg						x						x						
Hohenwarther Straße						x						x	3 (süd)					x
Hopfenbreite												x	3		3			
Husumer Straße												x	3 (nordwest)		3			x
Industrie -u. Logistik-Centrum						x						x	3 (süd)					(x)
J.-Göderitz-Straße												x	3 (nordwest)		3			
Jerichower Platz			x			x					x		2 (w) / 3 (o)					x
Jordanstraße											x		2/3	2012	1			x

Haltestelle	Verknüpfung					Barrierefreie Gestaltung			Haltestellen- ausstattung IST	Frequentierung			Haltestellenausstattung SOLL			B+R	P+R	Anschluss- verkehr
	Stadt - Stadt	Stadt-Fähre	Stadt- Regional	ÖSPV-SPNV	Bahnhöfe	beidseitig	stadt- einwärts	stadt- auswärts	dyn. FGI (in Planung)	stark (>2000 Einsteiger/d)	mäßig (500- 2000 Einsteiger/d)	< 500 Einsteiger/d	dyn. FGI-Typ (Richtung)	geplante Realisierung	barrierefrei (Priorität 1, 2, 3)			
Junoweg ¹⁾																		
Kalenberger Straße												x			3			
Kannenstieg											x		3	2018	2		x	x
Kastanienstraße	x					x				x			1	2010				x
Kirschweg											x		3 (stadtauswärts)		1			
Kischweg / Magdeburger Ring												x	3	2010	3			
Kleiststraße ²⁾													3		3			
Klosterwuhne						x				x			2			x		x
Kölner Platz ¹⁾	x		x	x		x							1	2011		x	x	x
Krähenstieg						x					x		2 (süd)					x
Kritzmannstraße						x					x		3	2015				x
Kroatenvogel										x			2 (südost)	2017	1	x		x
Leipziger Chaussee	x		x							x			2	x	1	x		
Leipziger Straße											x		3		2			x
Leiterstraße						x				x			2					x
Lemsdorf (Harzburger Straße)												x	3		3	x		(x)
Lerchenwuhne			x			x					x		3 (ost)			x		x
Libellenweg												x			3			
Liebknechtstraße						x					x		2 (n) / 3 (s)					(x)
Lilienweg												x	3 (west)		3			(x)
Lindenhof												x	3 (nord)		3			
Lindenplan ¹⁾													3	2012				
Listemannstraße						x					x		2 (nw) / 3 (o)					
Lorenzweg												x	3		3			
Luisenthal												x			3			
Lüttgen-Ottersleben												x			3			
Mariannenstraße											x		3		2			x
Marienstift												x			2			
Maybachstraße ²⁾															3			
MDR-Funkhaus						x						x						
Mehringstraße											x		2 (nw) / 3 (so)		2			(x)
Merkurweg ¹⁾													3	2012				
Messe- und Elbauenpark						x					x		2 (sw) / 3 (n)			x		x
Milchstraße ¹⁾													3	2012	1			
Milchweg	(x)					x					x		2/3	2015				
Milchweg (Bus)											x		2/3		3			x
Mittagstraße						x				x			2					x
Narzissenweg ²⁾													3 (südwest)		3			(x)
Neptunweg												x	3 (nord)		3			
Neue Straße							x				x		2 (nw) / 3 (so)		2	x		x
Neuer Sudenburger Friedhof												x			2			
Neustädter Friedhof	x									x			2/3	x	1			x
Neustädter Platz						x				x			2 (s) / 3 (n)					x
Neustädter See						x					x		2 (süd)					x
Nicolaipark										x			2		1	x		x
Nordstraße												x			3			
Olvenstedt (Klusweg)												x	3 (west)		3			
Olvenstedt (Krankenhaus)			x			x				x			2 (s) / 3 (o)	x		x		x
Olvenstedter Grund												x	3 (ost)		3			
Olvenstedter Platz							x			x			2/3	2011	3			x
Olvenstedter Scheid												x	3 (ost)		3			
Osterweddinger Straße												x	3 (nord)		3			x
Ostrowskistraße												x	3 (nord)		3			
Ottersleber Chaussee												x			3			
Otto-Baer-Str ¹⁾													3	2012				
Otto-Richter-Straße												x	3 (nord)		3			

Haltestelle	Verknüpfung					Barrierefreie Gestaltung			Haltestellen- ausstattung IST	Frequentierung			Haltestellenausstattung SOLL			B+R	P+R	Anschluss- verkehr
	Stadt - Stadt	Stadt-Fähre	Stadt- Regional	ÖSPV-SPNV	Bahnhöfe	beidseitig	stadt- einwärts	stadt- auswärts	dyn. FGI (in Planung)	stark (>2000 Einsteiger/d)	mäßig (500- 2000 Einsteiger/d)	< 500 Einsteiger/d	dyn. FGI-Typ (Richtung)	geplante Realisierung	barrierefrei (Priorität 1, 2, 3)			
Pablo-Picasso-Straße						x						x	3 (süd)					x
Pechau ³⁾													3					
Peter-Paul-Straße											x		2		2			x
Pettenkoferstraße											x		2 (w) / 3 (o)		2			x
Pfälzer Straße											x		2		2			x
Pfeifferstraße											x		2 (nordwest)	2009	1	x		(x)
Planckstraße						x			x		x		2/3	2009				x
Porsestraße											x		3		2			
Poststraße ²⁾															3			
Quittenweg ¹⁾													3 (nord)	2010				
Raiffeisenstraße						x				x			2/3	2010/2019				x
Randau/Müllerbreite ³⁾													3 (nord)		3			
Randau/Ortsmitte ³⁾															3			
Randau/Schloss ³⁾															3			
Reform (Pallasweg) ^{3)*}															3			(x)
Reiterweg								x				x	3 (süd)		3			
Rembrandtweg							x					x			3			
Rennetal						x						x	3					x
Ringfurther Weg												x	3 (süd)		3			
Robert-Koch-Straße												x	3		3			
Rostocker Straße												x	3		3			x
Rothensee						x						x	3 (süd)			x	x	(x)
Saarbrücker Straße												x			3			
Salbker Platz											x		3		2			x
Sankt Petri												x	3 (südwest)	3	3			x
Schäferbreite												x	3 (nord)		3			x
Scharnhorstring												x	3		3			
Schilfbreite	x					x			(x)	x			2/3					x
Schlachthof												x	3	3	2			
Schleswiger Straße											x		2 (nordwest)		2			x
Schmeilstraße											x		2 (ost)	2017	2			x
Schreberstraße												x	3 (nordwest)		3			(x)
Schule Alt-Olvenstedt			x									x			2			
Schule Nordwest												x	3 (ost)		2			
Schule Rothensee						x					x		2 (südwest)			x		x
Seumestraße						x						x						
Sieverstorstraße												x	3 (west)		3			x
Simonstraße											x		3		2			(x)
SKET Industriepark				x								x			3			
SKL											x		3	2011	2	x		x
Skorpionstraße												x			3			(x)
Sohlener Straße												x	3 (nordwest)		3			x
Sonnenanger												x	3 (ost)		3			
Spielhagenstraße						x					x		2 (n) / 3 (s)					(x)
St.-Josef-Straße						x						x	3 (ost)					
St.-Michael-Straße												x			3			
Stadion Neue Welt								x				x			3			
Stadthalle						x						x						
Stadtparkstraße						x						x						
Steinigstraße												x			3			
Stendaler Straße						x						x	3 (west)					x
Stephan-Schütze-Platz ²⁾							x								3			

Haltestelle	Verknüpfung					Barrierefreie Gestaltung			Haltestellen- ausstattung IST	Frequentierung			Haltestellenausstattung SOLL			B+R	P+R	Anschluss- verkehr
	Stadt - Stadt	Stadt-Fähre	Stadt-Regional	ÖSPV-SPNV	Bahnhöfe	beidseitig	stadt-einwärts	stadt-auswärts	dyn. FGI (in Planung)	stark (>2000 Einsteiger/d)	mäßig (500- 2000 Einsteiger/d)	< 500 Einsteiger/d	dyn. FGI-Typ (Richtung)	geplante Realisierung	barrierefrei (Priorität 1, 2, 3)			
Sternbogen / Bürgerbüro						x					x		3					x
Stormstraße						x						x	3					
Sudenburger Wuhne												x	3 (ost)		3			
Südring	x					x					x		2/3	2012				x
Theater	x					x			x	x			1			x		x
Thiemstraße		x							(x)		x		2	unklar	2			x
Tismarstr											x		2 (o) / 3 (w)		2			x
Turmpark												x	3	2012	3			x
Turmschanzenstraße / Friedensbrücke						x						x	3 (west)	2014				
Umfassungsstraße												x	3		2			x
Universität						x				x			2					x
Universitätsklinikum			x				x			x			2	x	1			x
Verkehrsbetriebe											x		3	2012	2			x
W.-Külz-Straße												x	3		3			
W.-Rathenau-Straße												x	3 (west)	2015	3			
W.-v.-Siemens-Ring												x	3		3			(x)
Wanzleber Chaussee												x	3 (ost)		3			x
Warschauer Straße	x									x			2	x	1			x
Weinbrennerallee ¹⁾													3	2012				
Weitlingstraße												x			2			
Werner-Seelenbinder-Straße						x					x		2					x
Westerhüsen (Betriebshof)							x					x	3 (nordwest)		3	(x)		x
Westernplan												x	3 (ost)		3			
Westfriedhof											x		3 (ost)	2017	1			x
Westring	x									x			3	x	2			x
Westringbrücke						x					x		3					(x)
Wörlitzer Straße								x				x			3			
Zentrum für Heilberufe												x	3 (west)		3			
Zinckestraße											x		2 (nw) / 3 (so)		2			x
Zollhaus											x		2		1			x
Zoo											x		3	2010	1			x

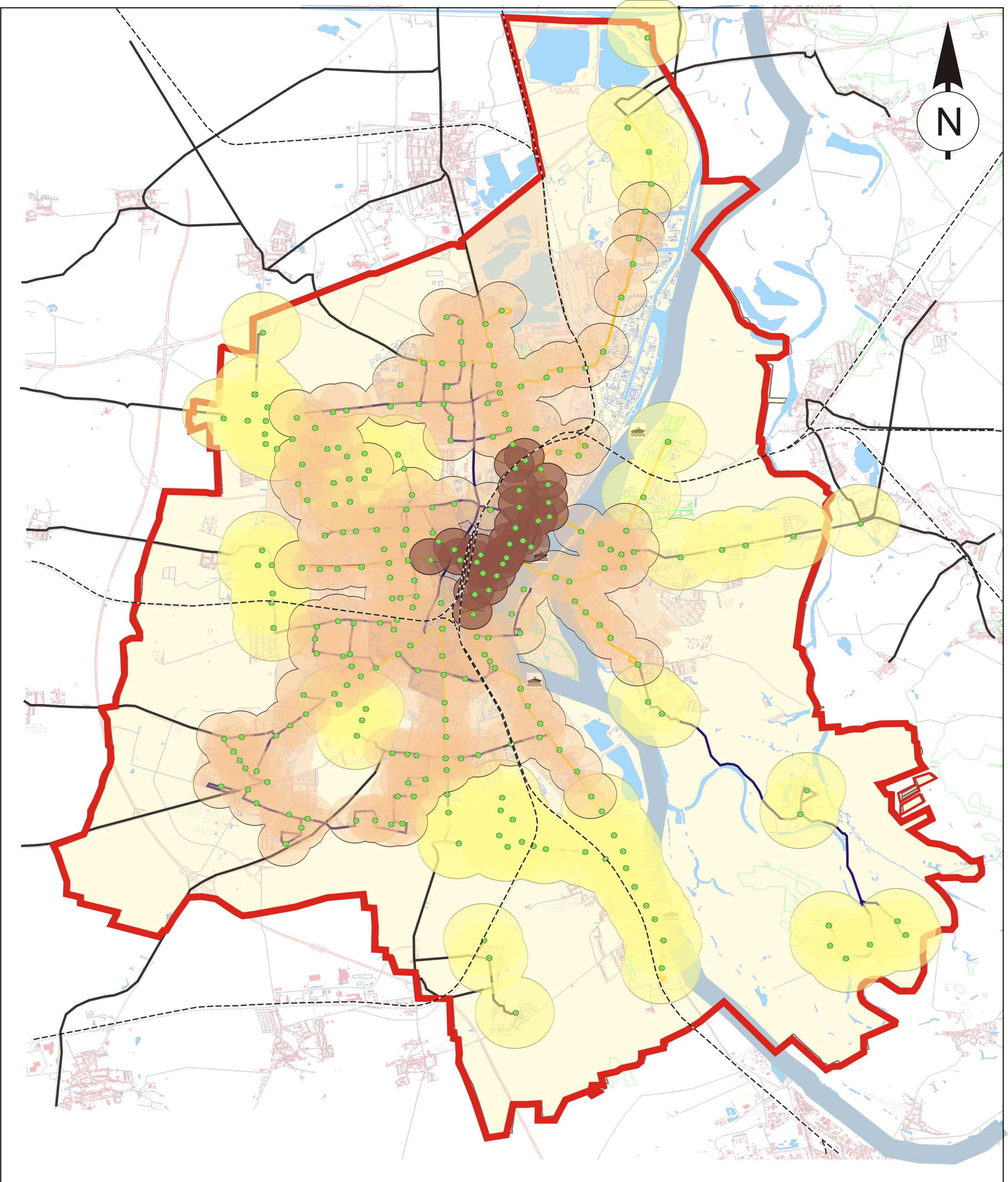
1) ... neue Haltestellen geplant

2) ... neue Haltestelle nach Erhebung

3) ... keine Zählzeiten

* wird nur im Anschlussverkehr bedient

(x)... keine durchgehende Bedienung im Anschlussverkehr



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg**

Benennung:
Haltestelleneinzugsgebiete

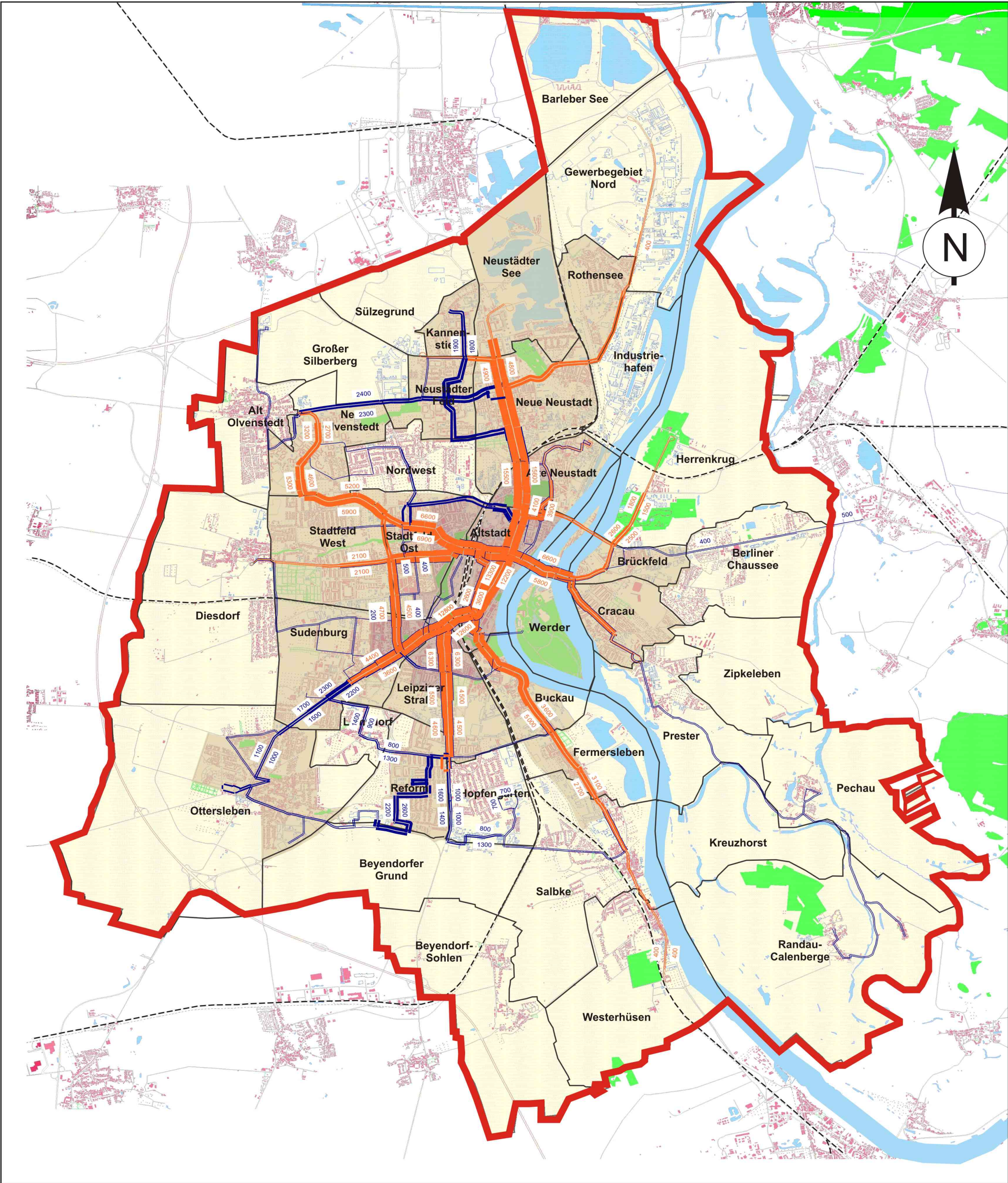
ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:
08.05.09
Aktualisierung:
22.10.09

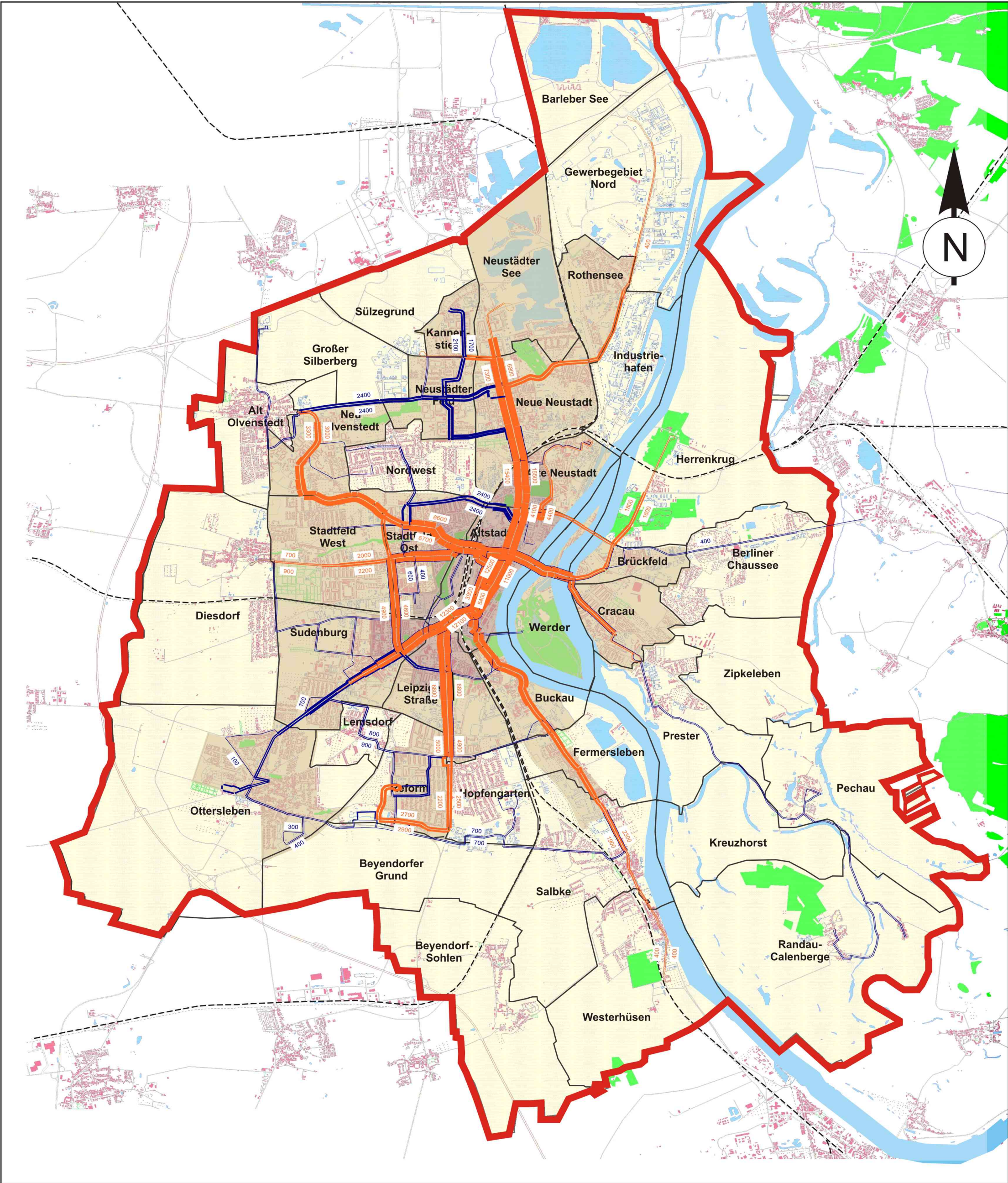
Zeichnungs-Nr.:
Anlage 9

Legende

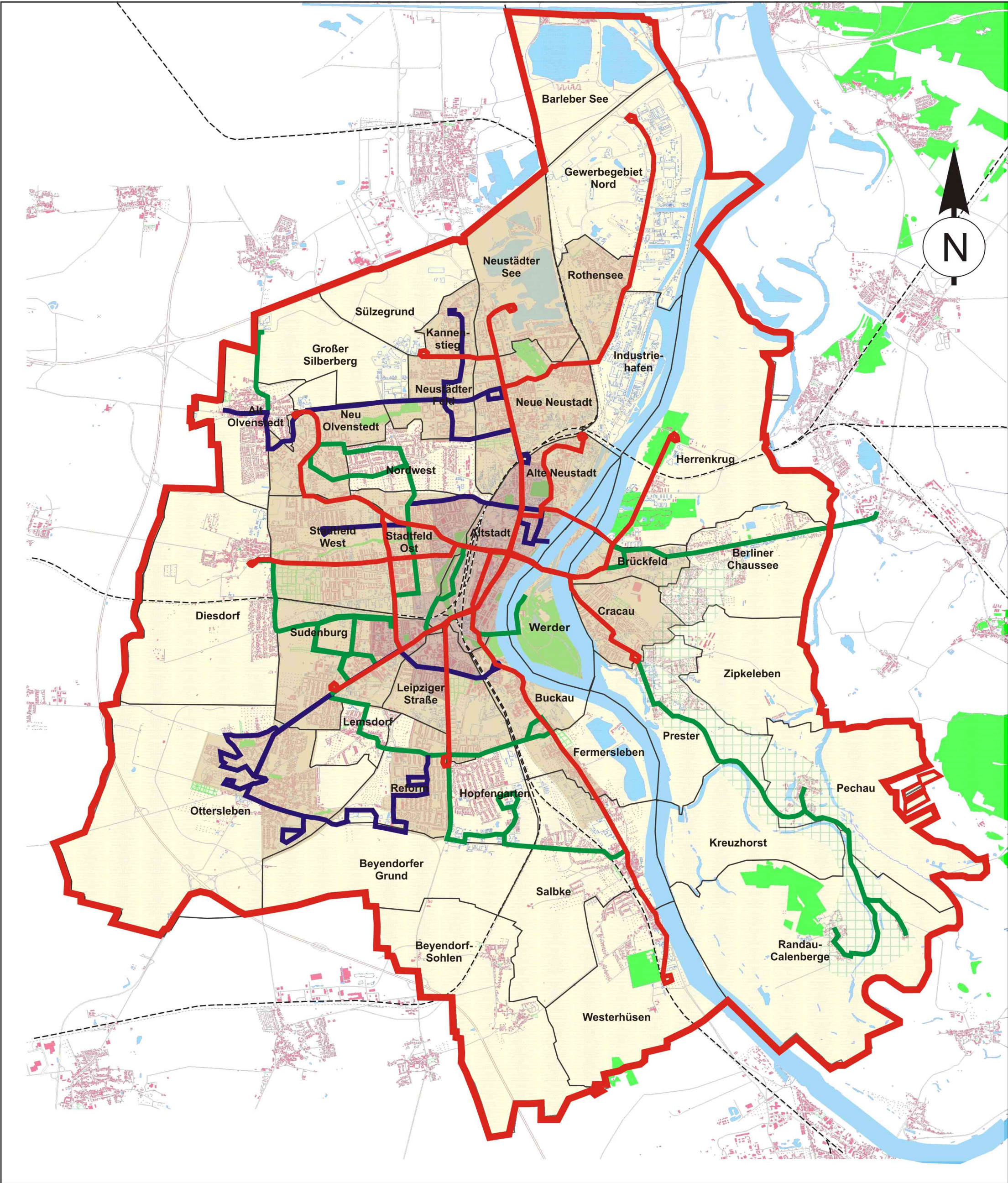
- 360 m
- 480 m
- 720 m
- Kernzone
- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte
- Straßenbahn
- Stadtbus
- SPNV
- Stadtgrenze
- Regionalbus
- Fähre/
Schiffsanleger



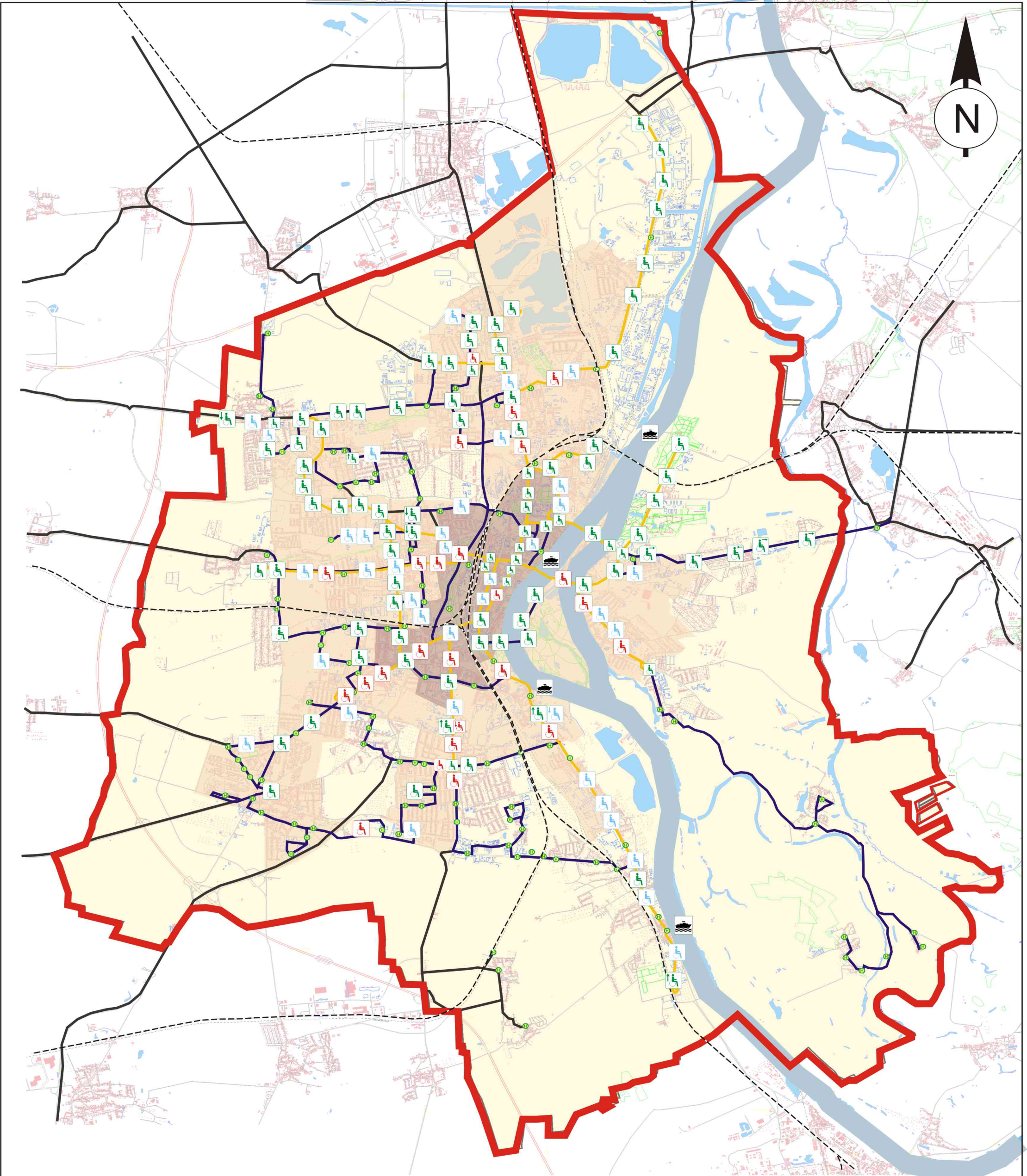
 Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt		H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mai 09		Legende Straßenbahn Stadtbus Kernzone Gebiete mit hoher Nutzungsdichte Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte Stadtteilgrenze Stadtgrenze
Vorhaben: Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg				
Benennung: ÖPNV-Nachfrage 2005 (mittlerer Werktag)				
 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH	Bearbeitungsstand: 05.05.09 Aktualisierung 22.10.09	Zeichnungs-Nr.: Anlage 10		



 Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt		H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mai 09		Legende Straßenbahn Stadtbus Kernzone Gebiete mit hoher Nutzungsdichte Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte Stadtteilgrenze Stadtgrenze
Vorhaben: Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg				
Benennung: ÖPNV-Nachfrage 2015 (mittlerer Werktag)				
 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH		Bearbeitungsstand: 05.05.09 Aktualisierung 22.10.09	Zeichnungs-Nr.: Anlage 11	



 Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt		H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mai 09	
Vorhaben: Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg			
Benennung: Bedienungssachsen			
 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH		Bearbeitungs- stand: 05.05.09 Aktualisierung 22.10.09	Zeichnungs-Nr.: Anlage 12
Legende			
 Achsen Grundnetz G1		 Achsen Ergänzungsnetz E1	
 Achsen Grundnetz G2		 Achsen Ergänzungsnetz E2	
 Kernzone		 Stadtteilgrenze	
 Gebiete mit hoher Nutzungsdichte		 Stadtgrenze	
 Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte			



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg**

Benennung:
Barrierefrei gestaltete Haltestellen



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:
08.05.09

Aktualisierung:
22.10.09

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 13

Legende



beidseitig barrierefrei



einseitig barrierefrei



Haltestelle nicht barrierefrei,
langfristig barrierefrei zu gestalten



Kernzone



Gebiete mit
hoher Nutzungsdichte



Gebiete mit
niedriger Nutzungsdichte



vorrangig barrierefrei zu gestalten (1. Priorität)



weiterhin barrierefrei zu gestalten (2. Priorität)



Straßenbahn



Stadtbus



Regionalbus



Stadtgrenze



Fähre/
Schiffsanleger

15.07.2009

Investitionsplan - mittelfristig 2009 - 2014 (Gesamtobjektsummen)

Stand vom

15.07.2009

Investitionsplan - mittelfristig 2009 - 2014 (Gesamtobjektsummen)			Stand vom		15.07.2009						Werte T€ (Nettobeträge)	
Maßnahmen	Gesamt- wert	Vorjahre	2008 Überhan- EF 2008		2009	2010	2011	2012	2013	2014 Folge- jahre	Plan	Plan
			Plan (TEuro)	Ist (TEuro)								
1. Wegeprogramm												
2.Nord-Südverbindg. Europaring BA 1 /GUW Europ.	10.802,1	10.802,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.Nord-Südverbindg. Wiener Str. BA 2 /GUW W. Str.	13.012,6	1.172,2	224,5	4,7	45,5	841,4	2.350,0	3.550,0	4.824,3	0,0	0,0	0,0
2.Nord-Südverb. Leipz.Str. BA 2a /GUW Leipziger Str	19.012,4	2.428,7	2.801,2	472,2	5.100,0	6.040,0	2.170,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.Nord-Südverbindg. Leipz. Ch. - EKZ Bördepark BA 3	22.222,1	161,7	61,9	138,1	2.433,4	5.850,0	6.050,0	4.050,0	3.020,0	457,0	0,0	0,0
2.Nord-Südverbindg. Breiter Weg - Neust. Feld BA 4	43.312,1	454,9	7,9	495,5	760,0	1.100,0	2.916,7	5.200,0	5.432,5	9.500,0	17.444,6	
2.Nord-Südverbindg. Neust. Feld - Ebendorfer Ch. BA 5	11.091,6	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	100,0	100,0	100,0	100,0	10.641,6	
2.Nord-Südverbindg. Ebendorfer Ch. - Kannenstieg BA 6	7.304,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	100,0	100,0	0,0	7.054,3	
2.Nord-Südverbindg. Raiffeisenstr. -Buckau BA 7	7.924,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	7.724,5	
Eisenbahnunterfg. E.-R.-Allee Damaschkepl- Hst. Weinark.Hst.-	6.159,1	51,8	10,7	0,0	10,0	130,0	720,0	3.800,0	1.436,6	0,0	0,0	
Eisenbahnunterfg. E.-R.-Allee Hst.-ausstattg.	1.608,4	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	81,6	226,8	664,4	579,7	50,9	
Ausbau Bahnenergieversorgung GUW Neustadt	1.230,5	0,0	0,0	40,0	825,0	365,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Aus- u. Neubau GUW August-Bebel-Damm	1.800,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	740,0	1.060,0	0,0	
Ausbau GUW Turmschanzenstr.	900,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	740,0	160,0	
Ausbau GUW Buschfeldstr.	900,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	900,0	
Ausbau GUW Ost	900,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	900,0	
Ausbau GUW Geißlerstr.	900,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	900,0	
Ausbau Betriebshof Nord	29.450,0	212,2	31,8	0,0	800,0	3.400,0	3.900,0	5.100,0	5.100,0	3.900,0	7.006,0	
Ausbau Haltestelle Danzstr.	105,0	0,0	0,0	0,0	0,0	105,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ausbau Haltestelle SKL (Unterhorstweg u. Turmpark)	255,0	0,0	0,0	0,0	0,0	110,0	0,0	145,0	0,0	0,0	0,0	
Umgestaltung Haltestelle Planckstr.	170,0	0,0	83,4	86,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ausbau Haltestelle Pfeifferstr.	706,3	0,0	0,4	0,0	38,0	667,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ausbau Ernst-Reuter-Allee	9.830,0	6.640,3	1.867,6	51,8	0,0	1.270,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ausbau Gleisanlage Diesdorfer Str	6.300,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.300,0	
Ausbau Leipziger Str. V. Halberstädter Str. - Raiffeisenstr.	7.773,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	7.572,9	
Ausbau Otto-v.-Guericke-Str.	5.025,0	140,5	4,4	0,0	0,0	0,0	25,0	2.765,8	2.089,3	0,0	0,0	
Ausbau Zwischenschleife Sandbreite	4.216,8	4.037,3	29,5	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ausbau Endschl. Kroatenweg u. Fahrh. Halberst. Str.	4.580,0	86,1	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4.491,8	
Fahrleitungsanlage Olivenst.Platz-Endst. Olivenstedt	2.601,0	1.725,5	683,3	113,8	78,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Strombrückenverlängerung Zollbrücke, Alte Elbe												
Barrierefreie Straßenbahnhalttestelle am Zoo												
Wegeprogramm Gesamtobjektwert	220.091,8	27.913,4	5.808,7	1.552,7	10.090,3	19.935,1	18.363,6	25.037,6	23.657,1	16.586,7	71.146,6	

Maßnahmen	Gesamt- wert	Vorjahre	2008	Überhan- EF 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Folge- jahre
	Plan (TEuro)	Ist (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)	Plan (TEuro)
Fahrzeugprogramm											
11 St. NF-GTW /Umrüstg.Beiw.6. LS(je NGT 2.802 T €)	31.832,0	0,0	0,0	0,0	8.060,9	8.247,9	7.817,7	7.705,5	0,0	0,0	0,0
NF-Linienbusse Euro IV (ab 2007 EP ca. 210 TEuro)	5.852,7	5.013,7	209,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	630,0	0,0
NF-Gelenkbusse Euro IV(ab 2007 EP ca. 300 TEuro)	7.035,1	3.138,2	596,9	0,0	600,0	900,0	900,0	600,0	900,0	0,0	0,0
Fahrzeugprogramm Gesamtobjektwert	44.719,8	8.151,9	805,9	0,0	8.660,9	9.147,9	8.717,7	8.305,5	900,0	630,0	0,0
diverse Maßnahmen											
Verkehrsverbund in der Region Magdeburg (Marego)	682,4	0,0	0,0	0,0	0,0	682,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fahrgastinformationssystem im Stadtgebiet Magd.	280,0	0,0	0,0	0,0	110,0	139,0	31,0	0,0	0,0	0,0	0,0
div. betriebliche Investitionen	13.131,5	1.544,8	2.634,7	0,0	1.452,0	2.000,0	1.500,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0
Reisebus (Rand- und Nebengeschäfte)	350,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	350,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	14.443,9	1.544,8	2.634,7	0,0	1.562,0	2.821,4	1.881,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0
Wegeprogramm u. Fahrzeugprogramm u. div. Maßn.											
gesamt	286.541,8	44.529,7	9.596,0	1.552,7	20.333,2	31.904,4	28.962,3	34.343,1	25.557,1	18.216,7	72.146,6
davon Konzessionsvertr. LH §11(6)b	3.015,8	0,0	0,0	31,2	5,0	60,0	350,0	1.880,0	689,6	0,0	0,0
davon zwf.Kosten	241.776,4	37.388,6	5.697,0	812,0	17.112,6	27.667,1	24.504,0	29.143,1	21.237,2	15.128,3	63.086,5
davon Fördermittel / Land	61.105,0	9.937,0	1.365,3	132,0	4.392,3	6.160,4	5.254,0	8.350,5	5.290,1	3.656,9	16.566,5
davon Fördermittel / Land 15 %	18.135,7	1.950,8	408,7	67,5	1.100,0	2.031,2	1.928,2	1.800,0	1.890,9	1.417,3	5.541,1
davon Landeshaush.-mittel ab 2008 15%	18.785,6	2.600,8	408,7	67,5	1.100,0	2.031,2	1.928,2	1.800,0	1.890,8	1.417,3	5.541,1
davon Fördermittel / Bund 60 %	72.542,4	7.803,2	1.634,7	270,1	4.400,0	8.124,8	7.712,8	7.200,1	7.563,2	5.669,2	22.164,3
davon EFRE / Land 60%	1.726,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	192,0	1.104,0	430,5	0,0	0,0
davon Fördermittel / Stadt	21.375,4	7.113,6	761,0	139,5	1.094,3	1.392,5	1.030,5	1.334,1	1.334,1	1.008,0	6.167,8
davon Fördermittel/ Schnittstellenpr. 80%	1.282,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	65,3	181,4	531,5	463,8	40,7
davon Fördermittel / Nasa Land	511,8	0,0	0,0	0,0	0,0	511,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Fördermittel / soziale Stadt	222,5	0,0	0,0	0,0	0,0	125,8	0,0	96,7	0,0	0,0	0,0
davon TBA/SpA zwf. Kosten	166,0	81,0	0,0	0,0	0,0	36,7	0,0	48,3	0,0	0,0	0,0
davon Eigenfinanzierung zwf. Kosten	45.922,7	7.902,1	1.118,6	135,4	5.026,0	7.252,7	6.393,0	7.228,0	2.306,1	1.495,8	7.065,0
davon nzwf. Kosten	41.749,6	7.141,1	3.899,0	709,5	3.215,6	4.177,3	4.108,3	3.320,0	3.630,3	3.088,4	9.060,1
davon TBA/SpA nzwf. Kosten	50,5	50,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Leistungen Dritter nzwf. Kosten	4.451,0	46,8	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	279,5	0,0	3.724,7
davon Eigenfinanzierung nzwf. Kosten	37.248,1	7.043,8	3.899,0	709,5	3.215,6	4.177,3	4.008,3	3.020,0	3.350,8	3.088,4	5.335,4
Gesamt											
zwf. u. nzwf. Kosten											
TbA/SpA	216,5	131,5	0,0	0,0	0,0	36,7	0,0	48,3	0,0	0,0	0,0
gesamt LVWA (ohne Bundesmittel)	99.752,8	14.488,6	2.182,7	267,0	6.592,3	10.222,8	9.302,4	13.054,5	9.502,3	6.491,5	27.648,7
gesamt Eigenfinanzierung	83.170,8	14.945,9	5.017,6	844,9	8.241,6	11.430,0	10.401,3	10.248,0	5.656,9	4.584,2	12.400,4