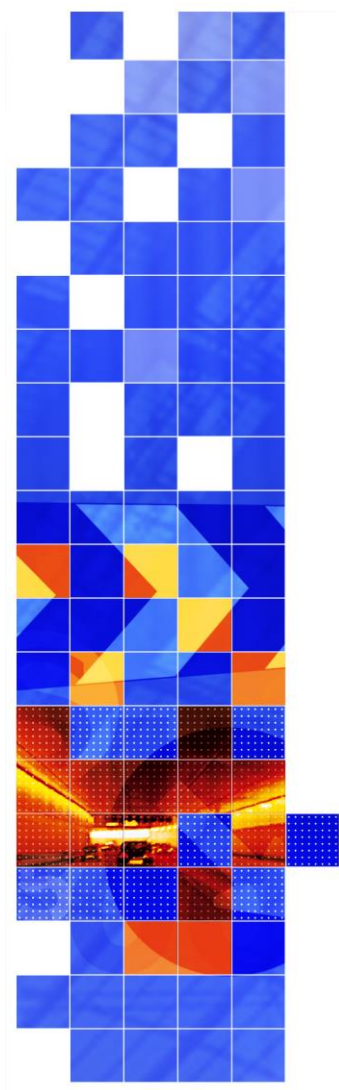




E N T W U R F

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
An der Steinkuhle 6

39128 Magdeburg

D A T U M

30. April 2018

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Anlass und Zielstellung	6
2 Rechtliche Rahmenbedingungen	7
3 Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele	8
4 Umsetzungsstand bisheriger Maßnahmen	11
5 Bestandsaufnahme	14
5.1 Stadt-Umland-Region	14
5.2 Raum- und Bevölkerungsstruktur	15
5.3 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung	24
5.4 Bildung	25
5.5 Verkehrsangebot	26
5.6 Umweltstandards	37
5.7 Barrierefreiheit	37
5.8 Tarifstruktur	38
5.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	39
5.10 Organisationsstruktur	41
5.11 Nachfrage	43
6 Bewertung	47
7 Abschätzung künftiger Entwicklungen	51
8 Linienbündelung	54
9 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV	58
9.1 Vorbemerkungen	58
9.2 Grundsätze der Angebotsgestaltung	60
9.3 Das Netz- und Linienkonzept	66
9.4 Bedienungsstandards	73
9.5 Vernetzung	76
9.6 Barrierefreiheit	82
9.7 Infrastruktur	85
9.8 Fahrzeuge	96
9.9 Tarif	99
9.10 Information, Service, Marketing	101
9.11 Kooperation Aufgabenträger - Verkehrsunternehmen	107
9.12 Finanzierung und Investitionen	107
Quellenverzeichnis	112
Anlagenverzeichnis	114

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Stadtteile und Bevölkerung	16
Abbildung 2:	Vergleich der Bevölkerungszahl in 2008 und 2016.....	20
Abbildung 3:	Vergleich Prognosen Bevölkerungsentwicklung.....	21
Abbildung 4:	Gebietstypen nach Nutzungsart.....	23
Abbildung 5:	Buslinien im Regionalverkehr (Auszug).....	30
Abbildung 6:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler und Auspendler zwischen der LH Magdeburg und dem Umland (Stand 06 / 2016)	43
Abbildung 7:	Pendlerströme von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten der Landeshauptstadt Magdeburg	44
Abbildung 8:	Entwicklung des Modal Split	46
Abbildung 9:	Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand 01/2018)	48
Abbildung 10:	Gebietstypen	61
Abbildung 11:	Zulässige Reststufenhöhe und Spaltbreite im <i>Magdeburger Standard</i>	86

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Stand der Umsetzung der Maßnahmen	13
Tabelle 2:	Strukturdaten der Region Magdeburg	14
Tabelle 3:	Bevölkerung in den Stadtteilen	18
Tabelle 4:	Entwicklung der Arbeitsmarktdaten in der Landeshauptstadt Magdeburg	24
Tabelle 5:	SPNV - Angebot in der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand: Fahrplan 2017/18)	27
Tabelle 6:	Regionalbuslinien, Stand 01/2018	29
Tabelle 7:	Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, Fahrplan 2015/2016	34
Tabelle 8:	Verknüpfungspunkte zwischen SPNV bzw. S-Bahn und innerstädtischem ÖPNV, Fahrplan 2015/2016	35
Tabelle 9:	Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbus und innerstädtischem ÖPNV, Fahrplan 2015/16	35
Tabelle 10:	Ausgewählte Tarifangebote MVB als marego- Verbundunternehmen	39
Tabelle 11:	Nachfrageniveau wichtiger SPNV-Zugangsstellen in der Landeshauptstadt Magdeburg	45
Tabelle 12:	Leistungsdaten der MVB	45
Tabelle 13:	Achsen des Grundnetzes G1	63
Tabelle 14:	Achsen des Grundnetzes G2	63
Tabelle 15:	Achsen des Ergänzungsnetzes E1	64
Tabelle 16:	Achsen des Ergänzungsnetzes E2	65
Tabelle 17:	Achsen des Ergänzungsnetzes E3	65
Tabelle 18:	Empfehlungen zu den Luftlinienentfernungen	66
Tabelle 19:	Reisezeiten nach Gebietstypen	67
Tabelle 20:	Bedienzeiten	74
Tabelle 21:	Mindeststandard für Taktung	74
Tabelle 22:	Verknüpfungspunkte im städtischen ÖPNV	78
Tabelle 23:	Ausstattungsmerkmale für Haltestellen	87
Tabelle 24:	Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen	92
Tabelle 25:	Geplante Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln für ÖPNV- Investitionen	110

Abkürzungsverzeichnis

2. NSV.	2. Nord-Süd-Verbindung
B+R	Bike und Ride
BA	Bauabschnitt
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EÜ	Eisenbahnüberführung
EW	Einwohner
HC	Kohlenwasserstoff
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
KBS	Kursbuchstrecke
LH	Landeshauptstadt
LSA	Land Sachsen-Anhalt
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVB	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NJL	Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land
NOx	Stickoxid
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM	Particulate matter (Feinstaub)
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
Vsl.	Voraussichtlich
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Wo mit dem Ziel einer besseren Lesbarkeit oder Verständlichkeit in Formulierungen des Textes auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet wird, sind ausdrücklich alle Menschen gleichermaßen eingeschlossen.

1 Anlass und Zielstellung

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist nach § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) auf ihrem Gebiet mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Aufgabenträger für den SPNV ist nach § 7 ÖPNVG LSA das Land Sachsen-Anhalt.

Seit der Fortschreibung des bisher gültigen Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg haben sich die Rahmenbedingungen und die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verändert, was eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes erfordert.

Änderungen betreffen vor allem:

- Rechtliche Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2)
- Strukturelle Rahmenbedingungen
- Verkehrsangebot
- Organisation

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden in einem ersten Arbeitsschritt zunächst die aktuellen strukturellen und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der Umsetzungsstand des Maßnahmenkatalogs aus dem Jahr 2010 benannt.

In einem weiteren Schritt werden die Zielstellungen für die weitere ÖPNV-Entwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg und der konzeptionelle Teil des Nahverkehrsplanes überarbeitet sowie die ab 2018 umzusetzenden Maßnahmen verdeutlicht. Dies beinhaltet auch die Anpassung des Finanzierungskonzeptes und der Investitionsplanung sowie präzisierende Aussagen zur Linienbündelung.

Nach der Anpassung des Maßnahmenkonzeptes wird der Nahverkehrsplan in den politischen Gremien zur Beschlussfassung gebracht.

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

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung sind:

- 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 4 Abs. 4 des Gesetzes vom 20.07.2017
- Landesentwicklungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 23.04.2015
- Zweites Funktionalreformgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 05.11.2009
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes am 17.12.2014
- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Zeitraum 2010 bis 2015/2025 vom 08.02.2011

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

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

Mit dem ersten 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 gibt Standards für die Angebotsgestaltung vor, die auch bei einer Direktvergabe zu beachten sind.

Die Bearbeitung des Nahverkehrsplanes folgt den im ÖPNV-Gesetz Sachsen-Anhalt, insbesondere in § 6 ÖPNVG LSA, 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 Ende 2010 geltende ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt.

3 Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele

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

- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Zeitraum 2010 bis 2015/2025 vom 08.02.2011
- Landesentwicklungsplan für das Land Sachsen-Anhalt 2010 vom 16.02.2011
- Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand letzte Änderung: 02/2016
- Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2030*plus*, Stand: 02/2014
- bisher gültige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010 vom 28.01.2010
- Strukturdaten und Daten zur ÖPNV-Finanzierung
- Daten zu ÖPNV-Angebot, Nachfrage, Infrastruktur, Investitionen usw.

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. Eine maßgebliche Grundlage bilden die im **Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*** abgeleiteten Ziele für die kommunale Verkehrsplanung. Die für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg relevanten Ziele sind:

Chancengleicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen:

- Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln ungeachtet individueller Mobilitätseinschränkungen
- Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen
- Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr mit Blick auf die Schaffung barrierefreier Wegeketten
- Barrierefreier Ausbau der Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad- /Fußverkehr) unter Berücksichtigung der Belange von Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen
- Gewährleistung einer attraktiven Tür-zu-Tür Reisezeit unter Beachtung der umweltpolitischen Ziele

- Angebotsverbesserung beim ÖPNV vor allem in zentrumsfernen Bereichen sowie in vereinzelten Fällen bei der Feinerschließung
- Beachtung der Belange aller Verkehrsarten bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen

Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems:

- Dimensionierung von Verkehrsanlagen nach strengen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenkriterien
- Präferenz von Bestandsentwicklung und Qualifizierung bestehender Verkehrsinfrastruktur gegenüber Neubau
- Angebotsverbesserung im ÖPNV bei Steigerung der Produktivität und Wirtschaftlichkeit

„Stadt der kurzen Wege“ – Maximum an Mobilität und Minimum an umweltschädlichem Verkehr

- Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Magdeburg im schienenengebundenen Fernverkehr
- Sichere Einbindung der Landeshauptstadt Magdeburg in das Fernbus-Netz sowie Kanalisierung des Fernbus-Verkehrs auf ausgewählte Verkehrsachsen und zentrale Haltepunkte
- Langfristige Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Magdeburg im ÖPNV
- Weiterentwicklung des Tarifsystems im ÖPNV, zwecks multi- und intermodaler Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger sowie Reduzierung der Nutzungshemmnisse.
- Abstimmung bestehender SPNV-Angebote mit dem ÖSPV auch in den Tagesrand- und Nachtzeiten im Interesse eines durchgängig hohen Mobilitätsstandards.
- Bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Bike & Ride- und Park & Ride-Angeboten in Kooperation mit dem Umland.
- Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kooperation mit dem Umland.
- Sicherung von Trassenkorridoren und Flächen für alle Verkehrsarten
- Einrichtung diebstahlsicherer und witterungsgeschützter Radabstellanlagen an Schnittstellen mit dem ÖPNV und an öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Einrichtungen.
- Sicherstellung einer verlässlichen ÖPNV-Anbindung der Wirtschaftsstandorte
- Stärkung der Nahmobilität

Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten:

- Senkung der Verkehrsunfälle mit getöteten und verletzten Personen um 50 % (Basisjahr 2011) / Vision Zero (keine Verkehrstoten und Schwerverletzten)
- Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung der Verkehrskultur und der Öffentlichkeitsarbeit
- Sichere Gestaltung der Zuwege und Aufenthaltszonen des ÖPNV

Städtebauliche Integration des Verkehrs:

- Neue bauliche Entwicklungen vorrangig entlang vorhandener und künftiger Achsen des schienengebundenen ÖPNV
- Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie deren gute Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbunds
- Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes unter Einbeziehung einer intelligenten Verknüpfung umweltgerechter neuer Mobilitätsformen

Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas:

- Enge Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung lokaler Klimaziele
- Senkung verkehrsbedingter Klimagasemissionen (CO₂) entsprechend des Grundsatzbeschlusses Neues Energie- und Klimaschutzprogramm (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13)
- Senkung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen entsprechend des Grundsatzbeschlusses Neues Energie- und Klimaschutzprogramm (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13)
- Förderung alternativer Antriebsarten
- Schutz vorhandener Grünzüge und stadtklimatisch relevanter Flächen vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und Eingriffen sofern kein Ausgleich stattfindet

4 Umsetzungsstand bisheriger Maßnahmen

In der folgenden Tabelle sind bisher geplante Maßnahmen sowie deren Umsetzungsstand aus dem bisherigen Nahverkehrsplan 2001 (NVP) und dessen Fortschreibung 2010 sowie aus 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 (Euro-paring), BA 2a und BA 3 BA 2 – in Umsetzung	BA 4,6, 7 – in Vorbereitung BA 5 – im Planfeststellungsverfahren	BA 4,7: ab 2018
Ausbau Diesdorfer Straße	NVP 2001		x	Vsl. nach Fertigstellung 2. NSV.
Ausbau Ernst-Reuter-Allee (Abschnitt zw. O.-v.-Guericke-Str. u. Strombrückenzug)	NVP 2001	x		
Ausbau Endschleife Kroatenweg	NVP 2001		x	Vsl. nach Fertigstellung 2. NSV.
Ausbau Leipziger Straße Abschnitt zw. Wiener Str. und Halberstädter Str.	NVP 2001		x	Vsl. nach Fertigstellung 2. NSV.
Ausbau Otto-v.-Guericke-Straße	NVP 2001	x		
b) Haltestellengestaltung				
Gem. Hst. Bus/ Bahn Kroatenweg	ÖPNV-Konzept		x	Vsl. nach Fertigstellung 2. NSV.
Gem. Hst. Bus/ Bahn Leipziger Chaussee	ÖPNV-Konzept	(x)		Realisierung als getrennte Haltestellen
Gem. Hst. Bus/ Bahn Süd- ring/Halberstädter Straße	ÖPNV-Konzept	x		
Gemeinsame Hst. der Linien 4 und 6 „Heumarkt“	ÖPNV-Konzept		x	Mit Ersatzneubau Strombrückenzug
Hst. Damaschkeplatz/Kölner Platz	ÖPNV-Konzept		Hst. Kölner Platz	mit Fertigstellung EÜ Ernst-Reuter-Allee ab 2019, Hst. Damaschkeplatz entfällt
Neuordnung der Haltestelle Domplatz im Breiten Weg	ÖPNV-Konzept	x		
Neubau Haltestelle Olvenstedter Platz	NVP 2001		x (stadteinwärts)	Mittelfristig
Ausbau Haltestelle Blumenberger Straße	Anforderungen d. Behindertenbeauftragten	x		

Maßnahme	Konzept	realisiert	noch nicht realisiert	Bemerkung
Ausbau Haltestelle Pfeifferstraße	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		
Ausstattung von Haltestellen mit DFI	NVP 2010	In Umsetzung		F.6.6F.9.7.12 ff
c) Linienführung/ Erschließung				
Buslinienverlängerungen Harsdorfer Platz - Diesdorf/ Diesdorf - Olvenstedt	ÖPNV-Konzept	x		Anbindung von Olvenstedt (Saures Tal) durch Linie 71, Weiterführung einiger Fahrten der Linie 72 bis Diesdorf
Erschließung GETEC-Arena, MDCC-Arena 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	Einsatz B+R, solange alternative Bedienung nicht umsetzbar
Erschließung Reform	ÖPNV-Konzept	x		
Erschließung Stadthalle/Stadtpark über Sternbrücke	ÖPNV-Konzept	Buslinie 59		Langfristig als Straßenbahnbetrieb zu prüfen
Streckenverlängerung Halberstädter Straße - Ottersleben	ÖPNV-Konzept		x	Langfristig
Streckenverlängerung Leipziger Chaussee - Flugplatz - Ottersleber Chaussee	ÖPNV-Konzept		x	Langfristig Prüfbedarf, abh. von Entwicklung des Gewerbegebietes Hopfengarten und Flugplatz
Verbesserte Erschließung von Randau-Calenberge, Pechau durch alternative Bedienung	ÖPNV-Konzept	x	alternative Bedienung	Zusatzfahrten auf der Linie 56
Haltemöglichkeit für aus Osten einfahrenden Regionalbus an der Haltestelle Universität	NVP 2010	x (Haltestelle Opernhaus)		
Verbesserte Verknüpfung Stadtbus-Strab Linie 54, 57	NVP 2010	x		
Prüfung Erschließung von Gebieten mit wachsendem Nachfragepotenzial (Wissenschaftshafen, Saures Tal etc)	NVP 2010	x		Führung Linie 73 bis Wissenschaftshafen

Maßnahme	Konzept	realisiert	noch nicht realisiert	Bemerkung
d) Betriebshöfe				
Ausbau Betriebshof Nord	NVP 2001		x	
e) Alternative Bedienung				
Alternative Bedienung Ottersleben-West - Benneckenbeck	ÖPNV-Konzept		x	
Prüfung Erschließung Gewerbegebiet Pfahlberg	NVP 2010	(x)		Prüfung erfolgte; Anbindung durch Regionalbusverkehr, Hst. in Barleber Chaussee realisiert
f) Bike+Ride / Park+Ride - Anlagen				
B+R Bhf. Neustadt	ÖPNV-Konzept	x		
B+R Bördepark	ÖPNV-Konzept	x		
B+R Kroatenweg	ÖPNV-Konzept		x	Vsl. nach Realisierung 2. NSV.
Fahrradparkhaus Hauptbahnhof	ÖPNV-Konzept		x	Variantenuntersuchung vorliegend
P+R Bördepark	NVP 2010		x	
P+R Eisvogelstraße	NVP 2010		x	
P+R Messegelände (Optimierung)	NVP 2010		x	
g) Fahrzeuge				
Bis 2012: Einsatz von Hochflurfahrzeugen i. d. R. nur. noch als Beiwagen (Straßenbahn)	NVP 2010	x		Im Bedarfsfall werden einzelne Hochflurfahrzeuge eingesetzt

Tabelle 1: Stand der Umsetzung der Maßnahmen

Etwa die Hälfte der geplanten Maßnahmen wurde bereits umgesetzt bzw. befindet sich aktuell in der Umsetzung. Die wichtigste Maßnahme, der Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung, befindet sich aktuell in der Umsetzungsphase und wird sich voraussichtlich bis 2021 erstrecken.

5 Bestandsaufnahme

5.1 Stadt-Umland-Region

Die Landeshauptstadt Magdeburg bzw. die Stadt-Umland-Region Magdeburg in den Grenzen des marego-Verbundraumes bildet einen der drei Verdichtungsräume in Sachsen-Anhalt.

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist 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 31.12.2015	Einwohner 31.12.2016	Fläche in km ² 31.12.2016	Bevölkerungsdichte [Einw./ km ²]
Jerichower Land	91.693	91.345	1.577	58
Salzlandkreis	196.695	194.575	1.427	136
Landkreis Börde	173.473	172.959	2.367	73
Landeshauptstadt Magdeburg	235.723	238.136	201	1.185
Gesamtgebiet	697.584	697.015	5.571	125

Tabelle 2: Strukturdaten der Region Magdeburg¹

An die Landeshauptstadt Magdeburg angrenzende Gemeinden sind:

- die Einheitsgemeinden Möser, Biederitz und Gommern im Landkreis Jerichower Land
- Schönebeck (Elbe) und die kreisangehörige Gemeinde Bördeland im Salzlandkreis
- die Städte Wanzleben-Börde und Wolmirstedt sowie die Einheitsgemeinden Sülzetal, Hohe Börde und Barleben im Landkreis Börde

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

Es existieren zahlreiche Verflechtungen zwischen Magdeburg als Oberzentrum und dem Umland aufgrund der gemeinsamen Nutzung der sozialen Infrastrukturen, wie z. B. Sportstätten, Kulturstätten, Schulen und Krankenhäuser. Weitere Verflechtungen bestehen angesichts des

¹ Quelle: Daten des Statistischen Landesamtes unter <http://www.stala.sachsen-anhalt.de/> Daten des Statistischen Landesamtes unter <http://www.statistik.sachsen-anhalt.de/>; Einwohnerzahlen für 2016 vorläufig

Ein- und Auspendelns von Arbeitskräften sowie durch Einkaufs- und Freizeitverkehr.

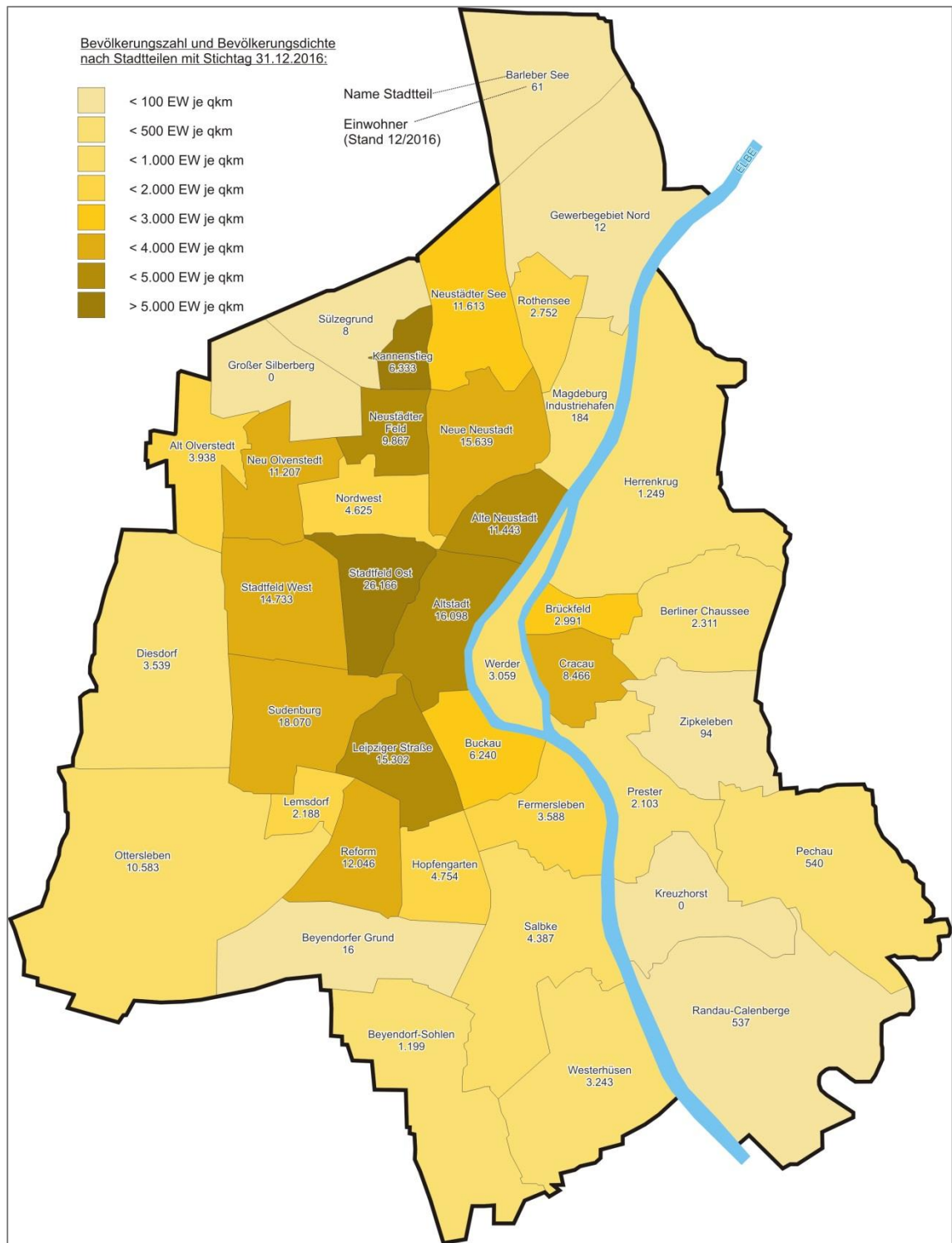
Besondere Beachtung kommt neben dem Industrie- und Logistikzentrum Rothensee den Gewerbe- und Industriegebieten Osterweddingen in der Einheitsgemeinde Sülzetal zu. Auf der rd. 300 ha großen zusammenhängenden Industriefläche des „Gewerbegebietes Nord“ haben sich in den letzten Jahren mehrere große Unternehmen niedergelassen, u.a. das Briefverteilzentrum der Deutschen Post AG oder die Glas Trösch Gruppe. 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, Ixleben, 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.

5.2 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. Dargestellt sind Bevölkerungszahl und Bevölkerungsdichte (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Stadtteile und Bevölkerung²² Quelle: LH Magdeburg, 2016, Darstellung: ISUP GmbH 2017

Die Strukturdaten der einzelnen Stadtteile sind in der Tabelle 3 wiedergegeben:

Stadtteil	Fläche [km ²]	Bevölkerung (31.12.2008)	Bevölkerung (31.12.2016)	Veränderung		EW-Dichte [EW / km ²] (31.12.2008)	EW-Dichte [EW / km ²] (31.12.2016)
				absolut	relativ		
Alt Olvenstedt	3,20	4.199	3.938	-261	-6%	1.312	1.231
Alte Neustadt	2,57	9.641	11.443	1.802	19%	3.751	4.453
Altstadt	3,77	14.532	16.098	1.566	11%	3.855	4.270
Barleber See (Stadtteil)	5,41	66	61	-5	-8%	12	11
Berliner Chaussee	5,02	2.174	2.311	137	6%	433	460
Beyendorfer Grund	6,04	14	16	2	14%	2	3
Beyendorf- Sohlen	8,14	1.167	1.199	32	3%	143	147
Brückfeld	1,46	3.041	2.991	-50	-2%	2.083	2.049
Buckau	2,18	4.638	6.240	1.602	35%	2.128	2.862
Cracau	2,63	7.427	8.466	1.039	14%	2.824	3.219
Diesdorf	10,13	3.387	3.539	152	4%	334	349
Fermersleben	3,38	3.367	3.588	221	7%	996	1062
Gewerbegebiet Nord	9,39	4	12	8	200%	0	1
Großer Silber- berg (St.-teil)	3,87	0	0	0	0%	0	0
Herrenkrug	12,05	980	1.249	269	27%	81	104
Hopfengarten	2,79	4.635	4.754	119	3%	1.661	1.704
Kannenstieg	1,14	6.383	6.333	-50	-1%	5.599	5.555
Kreuzhorst	4,72	0	0	0	0%	0	0
Leipziger Straße	3,38	14.243	15.302	1.059	7%	4.214	4.527
Lemsdorf	1,33	2.137	2.188	51	2%	1.607	1.645
Magdeburg Industriehafen	3,63	51	184	133	261%	14	51
Neue Neustadt	4,54	13.757	15.639	1.882	14%	3.030	3.445
Neu Olven- stedt	3,37	11.741	11.207	-534	-5%	3.484	3.326
Neustädter Feld	2,03	9.847	9.867	20	0%	4.851	4.861

Stadtteil	Fläche [km ²]	Bevölkerung (31.12.2008)	Bevölkerung (31.12.2016)	Veränderung		EW-Dichte [EW / km ²] (31.12.2008)	EW-Dichte [EW / km ²] (31.12.2016)
				absolut	relativ		
Neustädter See	4,79	11.557	11.613	56	0%	2.413	2.424
Nordwest	2,73	4.609	4.625	16	0%	1.688	1.694
Ottersleben	16,53	10.226	10.583	357	3%	619	640
Pechau	7,61	571	540	-31	-5%	75	71
Prester	5,16	2.004	2.103	99	5%	388	408
Randau-Calenberge	13,72	549	537	-12	-2%	40	39
Reform	3,19	12.946	12.046	-900	-7%	4.058	3.776
Rothensee	2,12	2.738	2.752	14	1%	1.292	1.298
Salbke	7,74	3.866	4.387	521	13%	499	567
Stadtfeld Ost	3,28	24.170	26.116	1.946	8%	7.369	7.962
Stadtfeld West	4,67	14.703	14.733	30	0%	3.148	3.155
Sudenburg	5,29	17.041	18.070	1.029	6%	3.221	3.416
Sülzegrund	3,37	10	8	-2	-20%	3	2
Werder	3,59	2.709	3.059	350	13%	755	852
Westerhüsen	7,23	3.082	3.243	161	5%	426	449
Zipkeleben	4,65	21	94	73	348%	5	20
Stadtgebiet gesamt	201,84	228.233	241.134	12.901	6%	1.131	1.195

Tabelle 3: Bevölkerung in den Stadtteilen³

Über 60 % der Einwohner der Landeshauptstadt Magdeburg wohnen in den 11 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 bilden hier die Stadtteile Ottersleben und Neustädter See. Auf die Stadtteile mit weniger als 2.000 Einwohnern verteilt sich etwa 18% der Bevölkerung.

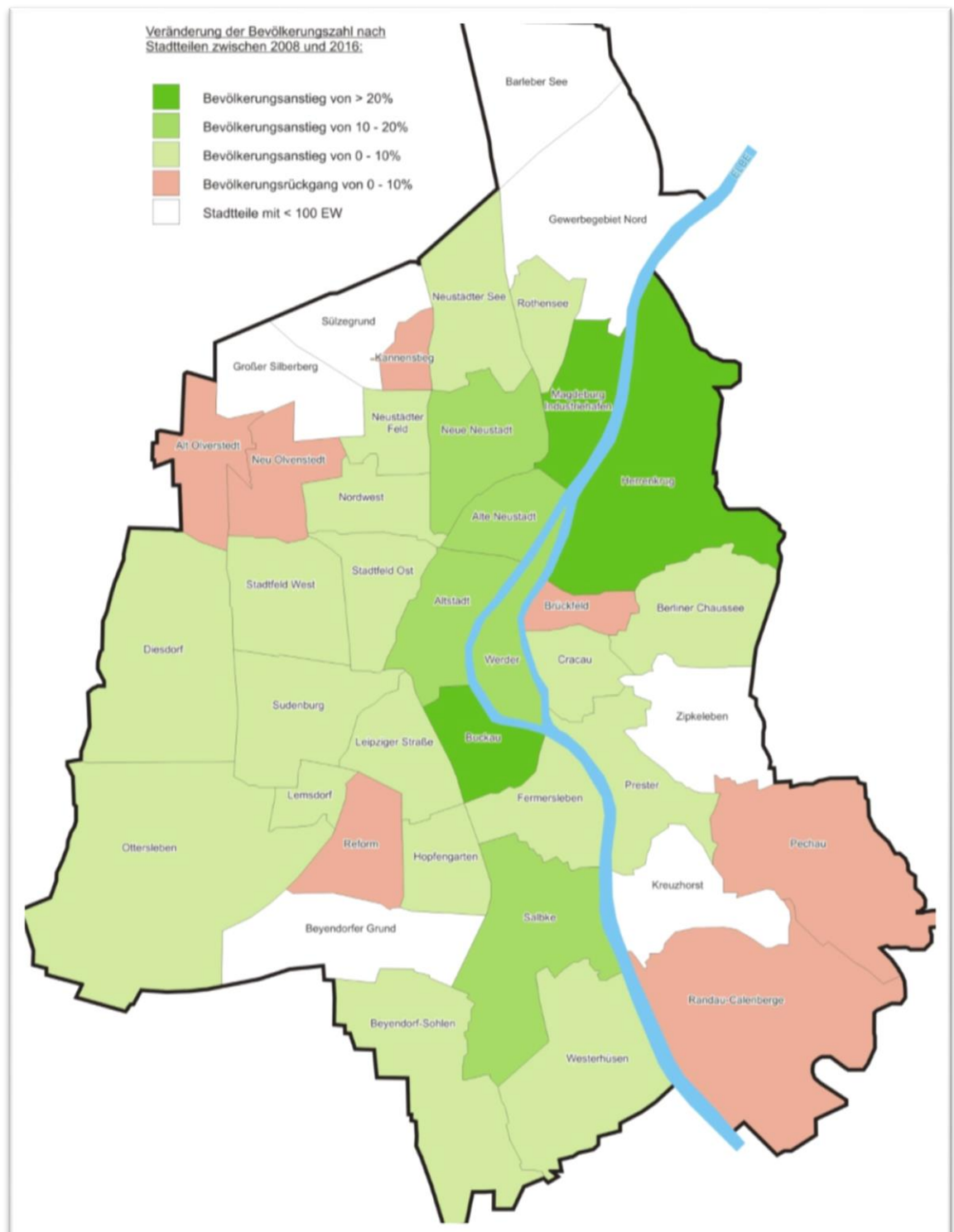
Besondere Bedeutung als Wohnstandort besitzen im Norden der Stadt die Stadtteile Neustädter Feld und Kannenstieg, die mit 4.861 EW / km² (Neustädter Feld) bzw. 5.555 EW/km² (Kannenstieg) eine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen. Eine höhere Dichte weist nur noch der Stadtteil Stadtfeld Ost auf (7.962 EW/km²). Die Stadtteile Neue Neustadt und Neustädter See weisen eine höhere Bevölkerungszahl als die beiden

³ Quelle: LH Magdeburg, 2016.

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. Hier können leichte Zuwächse in der Bevölkerung verzeichnet werden. Stadtfeld Ost ist dabei weiterhin 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 2008 etwa 7 % der Einwohner verloren hat. Im Stadtteil Leipziger Straße konnten leichte Zuwächse verzeichnet werden. Beide Stadtteile gehören zu den am dichtesten besiedelten Stadtteilen Magdeburgs. Durch den Bau neuer Eigenheimsiedlungen gewann der Stadtteil Ottersleben im Laufe der letzten Jahre ebenfalls als Wohnstandort an Bedeutung.

Abbildung 2: Vergleich der Bevölkerungszahl in 2008 und 2016⁴⁴ Quelle: LH Magdeburg, 2016, Darstellung: ISUP GmbH 2017

Auf einer Fläche von etwa 202 km² hat die Landeshauptstadt Magdeburg eine Bevölkerung von 241.134 Einwohnern⁵, was einer Bevölkerungsdichte von etwa 1.195 EW / km² entspricht. Im Vergleich zum Vorjahreswert von 238.212 Einwohnern⁵ stellt dies einen leichten Anstieg dar.

Generell ist festzustellen, dass die Bevölkerungszahl in den letzten Jahren nach einem relativ starken Rückgang bis 2005 nun wieder deutlich Zuwächse zu verzeichnen hat. Dieser Anstieg ist zum einen auf die Besteuerung des Zweitwohnsitzes und zum zweiten auf die gestiegenen Umzüge aus dem Umland in die Stadt zurückzuführen. Weitere Ursachen für die positive Entwicklung der letzten Jahre auch die gestiegene Zahl an Studenten.

Die jährlichen Veränderungen betrugen seit 2009 im Schnitt +0,6 %; in den letzten beiden Jahren lag der Bevölkerungszuwachs bei 1,4 % bzw. 1,2 % und damit deutlich über dem der Vorjahre. Das Amt für Statistik der Landeshauptstadt Magdeburg prognostiziert dementsprechend auch für die kommenden Jahre eine leicht steigende Einwohnerzahl (Prognosestand 2017). Die 6. Regionalisierte Landesprognose des Landes Sachsen-Anhalt von 2016 (Bezugsjahr 2014) geht ebenfalls von einem weiteren Bevölkerungszuwachs bis 2024 aus (vgl. Abbildung 3). Bei beiden Prognosen schwächen sich die jährlichen Zuwächse kontinuierlich ab.

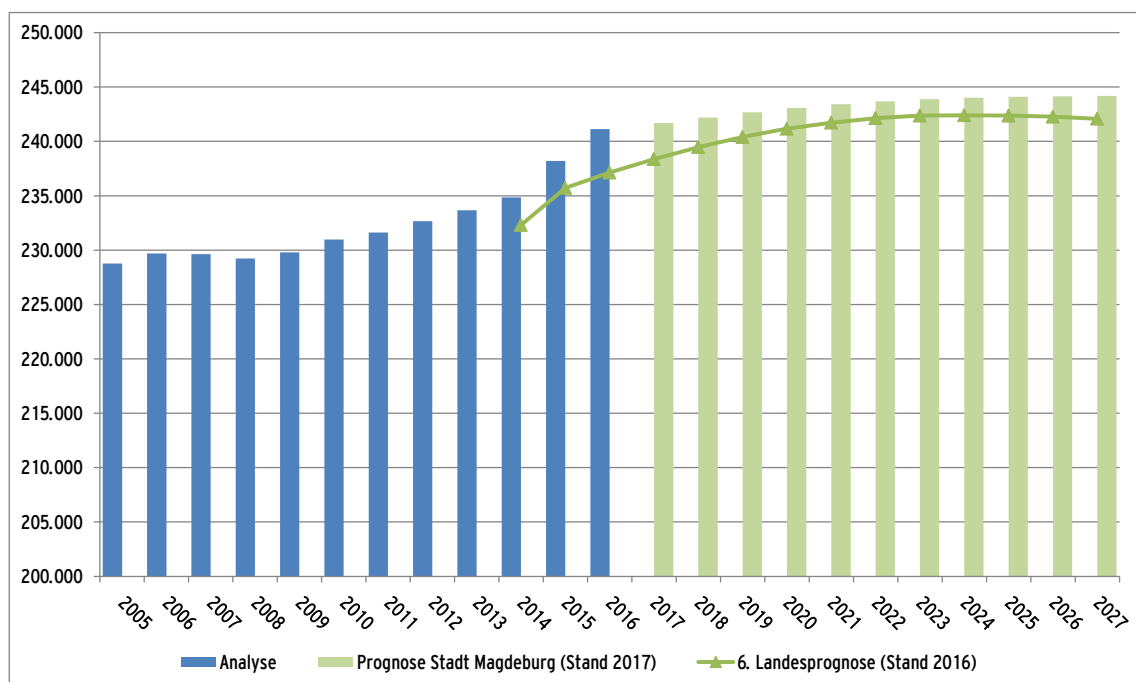


Abbildung 3: Vergleich Prognosen Bevölkerungsentwicklung⁶

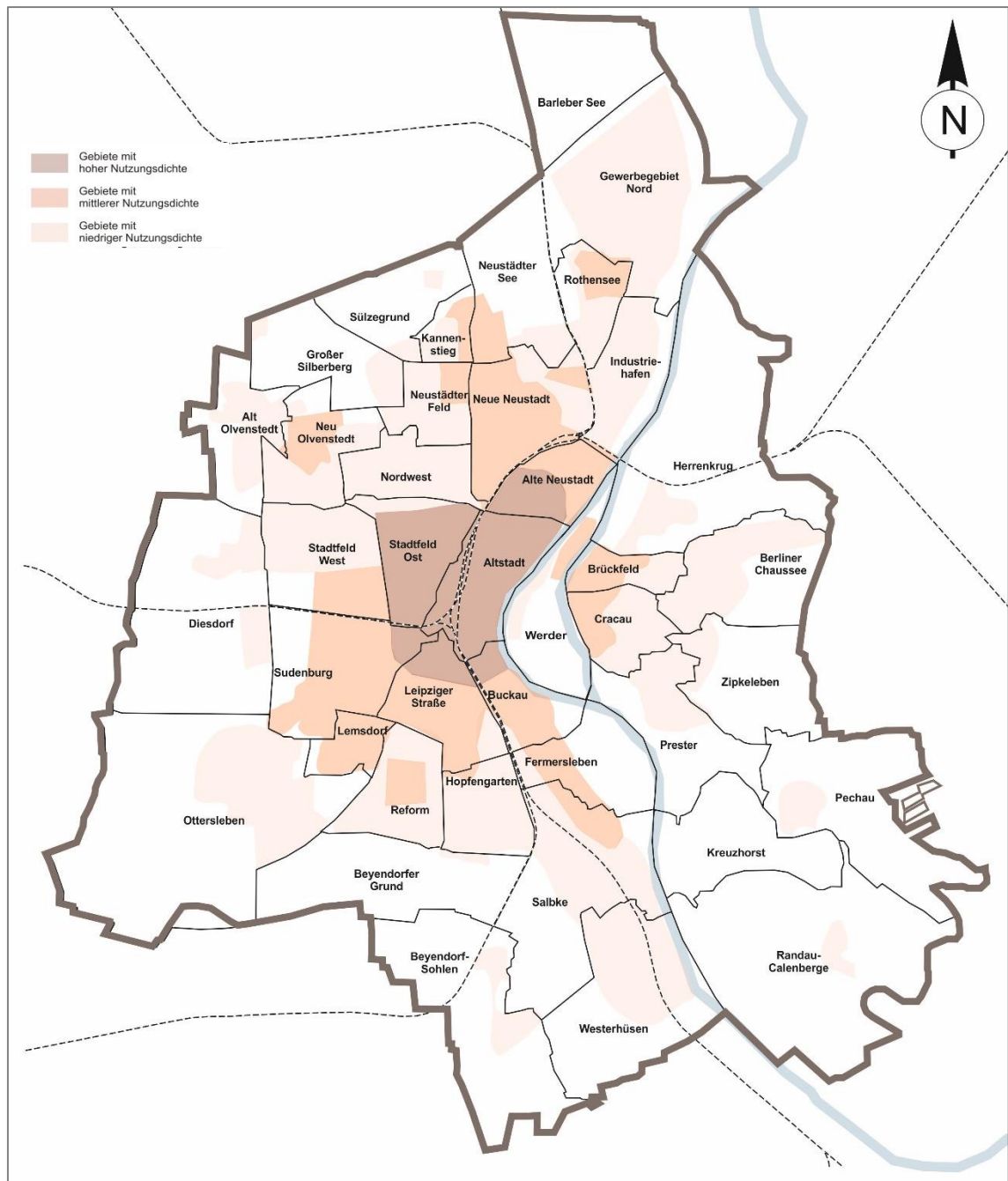
⁵ Quelle: Amt für Statistik, Landeshauptstadt Magdeburg

⁶ Quelle: Amt für Statistik der Stadt Magdeburg sowie Landesamt für Statistik Sachsen-Anhalt

Gemäß der Prognose der Landeshauptstadt Magdeburg sind die höchsten Bevölkerungsgewinne in den Stadtteilen Alte und Neue Neustadt, Neu Olvenstedt, Buckau, Salbke und Herrenkrug zu erwarten; die höchsten Verluste werden für Neustädter See, Stadtfeld West, Reform und Rothensee prognostiziert.

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

Die Beschäftigungsschwerpunkte konzentrieren sich neben der Innenstadt auf die Industrie- und Gewerbeflächen (siehe Anlage 2). 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.

Abbildung 4: Gebietstypen nach Nutzungsart⁷⁷ Quelle: Stadtplanungsamt Magdeburg 2017

5.3 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der verfügbaren Arbeitsmarktdaten für die Landeshauptstadt Magdeburg.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016 zu 2011
Sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Arbeitsort	104.864	103.903	104.008	105.109	105.231	106.762	+ 1,8 %
Sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Wohnort	81.621	83.292	83.978	85.694	86.861	88.573	+ 8,5 %
Einpendler ¹⁾	46.736	44.607	44.163	44.122	44.138	44.840	- 4,1 %
Auspendler ¹⁾	23.675	24.290	24.709	25.318	25.939	26.845	+ 13,4 %
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	13.602	13.946	13.769	13.726	13.453	12.802	- 5,9 %
Arbeitslosenquote (abhängige zivile Erwerbspersonen, Jahresdurchschnitt)	12,5 %	12,8 %	12,5 %	12,4 %	12,0 %	11,4 %	- 1,1 %-Pkt.
Arbeitslosenquote Sachsen-Anhalt (abhängige zivile Erwerbspersonen, Jahresdurchschnitt)	12,5 %	12,4 %	12,1 %	11,6 %	11,1 %	10,4 %	- 2,1 %-Pkt.
Datenstand jeweils zum 30.06. ¹⁾ Pendler über die Gemeindegrenzen hinweg Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistische Ämter des Bundes und der Länder							

Tabelle 4: Entwicklung der Arbeitsmarktdaten in der Landeshauptstadt Magdeburg

Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weisen sowohl nach Arbeits- als auch nach Wohnort eine leichte aber kontinuierlich steigende Tendenz auf.

Die vergleichsweise hohe Anzahl von Beschäftigten mit dem Arbeitsort in Magdeburg verdeutlicht die Bedeutung des Arbeitsplatzangebotes in der Landeshauptstadt Magdeburg für die Wohnstandorte im Umland.

Die Arbeitslosenzahl sowie die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt sind seit 2012 fortwährend gesunken.

Schwerpunktbranchen in Industrie und Gewerbe der Landeshauptstadt Magdeburg sind:

- Logistik
- Maschinen- und Anlagenbau
- Umwelttechnologien und Kreislaufwirtschaft
- Gesundheitswirtschaft
- Informations- und Kommunikationstechnologie
- Kultur- und Kreativwirtschaft

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

5.4 Bildung

Das Schulangebot in der Landeshauptstadt umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen (siehe Anlage 3). Zu den allgemeinbildenden Schulen zählen:

- Grundschulen
- Sekundarschulen
- Gemeinschaftsschulen
- Integrierte Gesamtschulen (IGS)
- Gymnasien
- Förderschulen
- Schulen des zweiten Bildungsweges (Abendsekundarschule, Abendgymnasium, Kolleg)

Insgesamt stehen zum Schuljahr 2017/18 für rd. 21.250 Schüler 70 allgemeinbildende Schulen zur Verfügung. Davon befinden sich 11 Schulen mit rd. 3.600 Schülern in freier Trägerschaft. Hinzu kommen 4 berufsbildende Schulen mit rd. 7.250 Schülern (Voll- und Teilzeit) sowie 2 Hochschulen. Die Standorte der allgemeinbildenden Schulen verteilen sich weitgehend gleichmäßig über das Stadtgebiet mit Schwerpunkten in der Innenstadt bzw. den Innenstadtrandbereichen und Stadtteilen hoher Bevölkerungsdichte. Die Schulen mit den meisten Schülern 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.

Es ist davon auszugehen, dass die Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen wie in den letzten Jahren weiter ansteigen werden⁸.

Magdeburg ist ein bedeutender Hochschulstandort. Neben der Universität Otto-von-Guericke (ca. 14.000 Studierende) befindet sich auch ein Standort der Hochschule Magdeburg-Stendal (ca. 4.000 Studierende) in der Stadt. Die Studierendenzahlen sind in den letzten Jahren leicht gestiegen. Studenten werden also auch künftig einen wichtigen Bestandteil der Bevölkerung bilden.

⁸ Quelle: Magdeburger Statistik, Quartalsbericht 4/2016, Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik .

5.5 Verkehrsangebot

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist ein zentraler Verknüpfungspunkt zwischen großräumigen und regionalen Verkehrssystemen sowie zwischen den Ost-West- und Nord-Süd-Relationen (siehe Anlage 4).

5.5.1 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. Er wird zum Fahrplan 2017/18 durch folgende Linien des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) bedient (Stand Januar 2018):

- IC Leipzig - Halle - Magdeburg - Hannover - Bremen - Emden - Norddeich Mole (zweistündlich)
- IC Dresden - Leipzig - Halle - Magdeburg - Hannover - Düsseldorf - Köln (zweistündlich)

Weiterhin verkehren täglich ein Intercity-Express von Berlin über Magdeburg nach Düsseldorf/Köln, ein Intercity von Emden über Magdeburg und Berlin nach Cottbus sowie der NightJet von Berlin über Magdeburg nach Zürich.

Darüber hinaus gibt es an bestimmten Verkehrstagen bzw. saisonal begrenzt IC-Verbindungen nach Oberstdorf und Rostock/Warnemünde sowie einen ICE von Berlin über Magdeburg nach München.

An Wochenenden und Feiertagen hält außerdem der auf Touristen ausgerichtete Harz-Berlin-Express der Transdev Sachsen-Anhalt GmbH in Magdeburg.

Weitere Ziele können durch Umstieg mit kurzen Übergangszeiten im Fernverkehrsnetz erreicht werden; dies gilt u.a. für ICE/IC-Verbindungen nach Berlin mit Umstieg in Stendal.

Magdeburg ist über den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof an das Fernbus-Liniennetz angebunden. Der derzeitige deutsche Marktführer Flixbus bietet von hier Verbindungen in zahlreiche deutsche Großstädte an (u.a. Berlin, München, Hamburg, Hannover, Frankfurt (Main), Dortmund). Darüber hinaus verkehren auch Fernbuslinien in das Ausland (u.a. nach Paris, Amsterdam, Bukarest, Warschau, Amsterdam, Wien), die von verschiedenen Anbietern betrieben werden.

5.5.2 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und dem Umland wird bis auf die Strecken über Halberstadt nach Thale, Blankenburg und Goslar, welche vom Harz-Elbe-Express der Transdev Sachsen-Anhalt

GmbH bedient wird, durch die DB Regio AG Südost bzw. durch deren Marke Elbe-Saale-Bahn durchgeführt. Das bestehende Fahrtenangebot zeigt die nachfolgende Tabelle.

(KBS)	Produkt	von - über - nach	Betreiber	Takt [Min]		
				Mo-Fr	Sa	So/Fei
201	RE 1	Magdeburg - Berlin - Frankfurt (O.) (- Cottbus)	DB Regio	60	60	60
254	RE 13	Magdeburg - Dessau - Leipzig Hbf	Elbe-Saale-Bahn	120	120	120
	RE 14	Magdeburg - Zerbst - Lutherstadt Wittenberg - Annaburg	Elbe-Saale-Bahn	eF	-	-
	RB 42	Magdeburg - Dessau	Elbe-Saale-Bahn	120 + (v)	120	120
305	RE 20	Magdeburg - Stendal - Salzwedel - Uelzen	DB Regio	120 + (v)	120	120 + (v)
308	RE 6	Magdeburg - Haldensleben - Wolfs- burg	Elbe-Saale-Bahn	eF	-	-
	RB 36	Magdeburg - Haldensleben - Wolfs- burg	Elbe-Saale-Bahn	60	60	60
309	S 1	Schönebeck-Bad Salzelmen - Mag- deburg - Zielitz - Stendal (- Witten- berge)	DB Regio	60	60	60
		Schönebeck-Bad Salzelmen - Mag- deburg - Zielitz	DB Regio	60	-	-
310	RB 40	Burg - Magdeburg - Braunschweig	DB Regio	60	120	120
315	HEX 11	Magdeburg - Halberstadt - Thale	Transdev	60	60	60
	HEX 21	Magdeburg - Halberstadt - Goslar	Transdev	120	120	120
	HEX 31	Magdeburg - Halberstadt - Blanken- burg	Transdev	120	120	120
	HEX 43	Magdeburg - Oschersleben	Transdev	120 + (v)	120	120
335	RE 10	Magdeburg - Güsten - Sangerhausen - Erfurt	Elbe-Saale-Bahn	120	120	120
	RB 41	Magdeburg - Güsten - Aschersleben	Elbe-Saale-Bahn	120	120	120
340	RE 30	Magdeburg - Calbe Ost - Köthen - Halle	DB Regio	60	60	60
	RB 48	Magdeburg - Calbe Ost - Bernburg	DB Regio	(120)	-	-
Quelle: Fahrplan 2017/2018, abgerufen 12/2017 (v) ... Verstärkerfahrten; (120) ... mit Taktlücken; eF ... einzelne Fahrten						

Tabelle 5: SPNV - Angebot in der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand: Fahrplan 2017/18)

Die S-Bahn S 1 verkehrt täglich einmal pro Stunde bis Stendal und zwei-
stündlich weiter bis Wittenberge. Montag-Freitag wird sie verstärkt

durch stündliche Fahrten von Schönebeck - Bad Salzelmen bis Zielitz, wodurch ein 30-Minuten-Takt entsteht. Die übrigen Bahnlinien, Die Magdeburg mit dem Umland verbinden, werden stündlich bzw. zweistündlich bedient, wobei sich durch Überlagerungen verschiedener Linien bzw. Produkte zumindest auf den Hauptachsen ein 1-Stunden-Takt ergibt.

Gegenüber dem Fahrplan 2008/2009 (Basis für die Analyse im Nahverkehrsplan ab 2012) sind nur vergleichsweise geringe Veränderungen im Angebot zu verzeichnen. Verbesserungen betreffen u.a. die Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Magdeburg und Oschersleben/Halberstadt, die Realisierung einer umsteigefreien Verbindung nach Goslar und die Aufnahme einiger Direktfahrten von Magdeburg nach Bernburg Montag-Freitag. Leichte Reduzierungen im Fahrtenangebot sind auf dem Abschnitt Magdeburg - Zielitz zu verzeichnen. Die RB 35 Magdeburg - Loburg wurde im Dezember 2011 abbestellt und durch die landesbedeutsame Buslinie 720 ersetzt.

5.5.3 Regionalbusverkehr

Die Stadt-Umland-Verbindung im straßengebundenen ÖPNV wird zurzeit durch 17 Regionalbuslinien sichergestellt, von denen 15 bis zum ZOB westlich des Hauptbahnhofes geführt werden (Stand 01/2018).

Folgende Regionalbuslinien verkehren als landesbedeutsame Linien und werden von der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) entsprechend gefördert:

- Linie 100 der PVGS Salzwedel (Salzwedel - Gardelegen - Haldensleben - Magdeburg⁹)
- Linie 602 der BördeBus Verkehrsgesellschaft (Eilsleben - Seehausen (Börde) - Wanzleben - Hohendodeleben - Magdeburg)
- Linie 603 der BördeBus Verkehrsgesellschaft (Oschersleben - Wanzleben - Schleibnitz - Magdeburg)
- Linie 720 der NJL (Loburg - Möckern - Magdeburg)

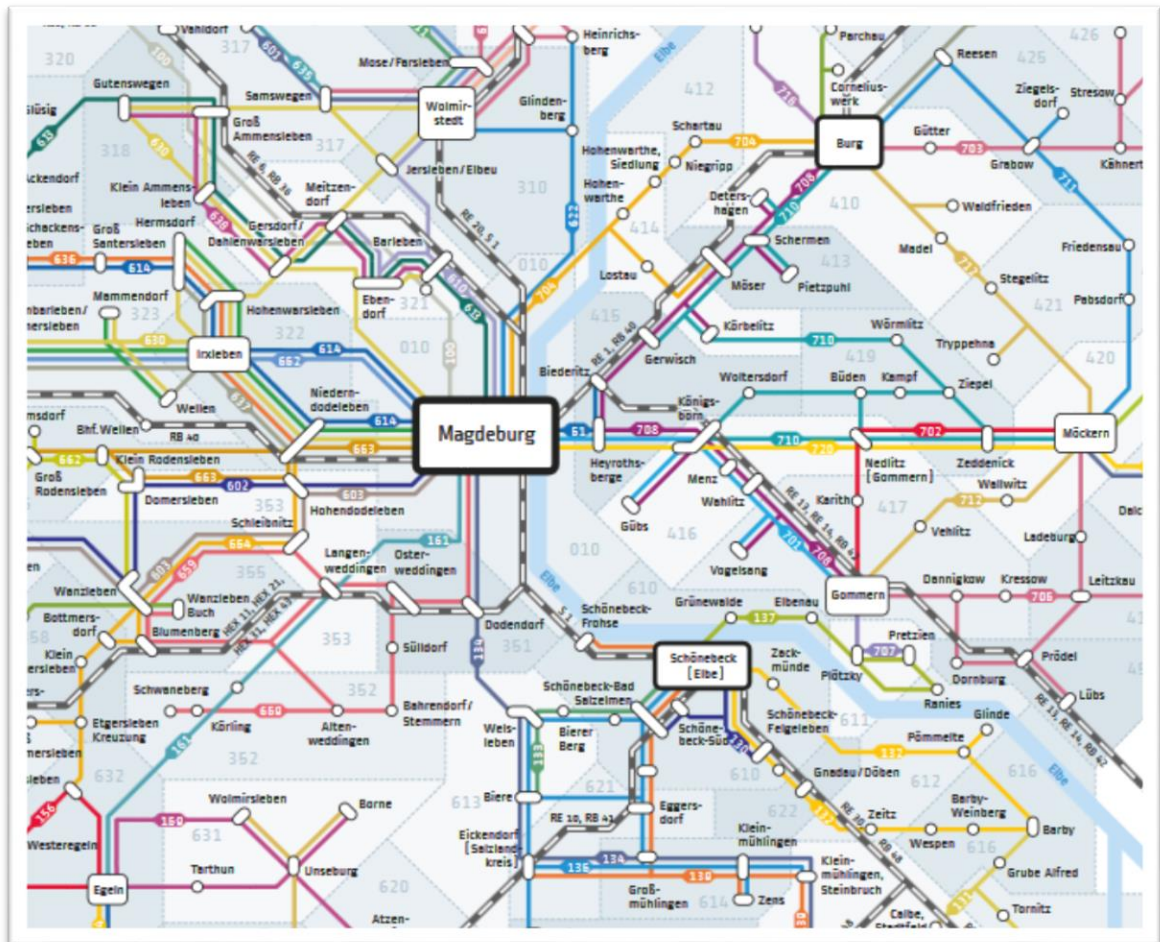
Dabei bestehen am ZOB Übergangsmöglichkeiten zwischen den Stadtverkehrslinien und den Regionalbuslinien sowie unter den Regionalbuslinien. Neben dem ZOB werden weitere Bus- oder Straßenbahnhaltestellen im städtischen ÖPNV bedient. Das Servicegebäude am ZOB, das von der Landeshauptstadt Magdeburg vorgehalten und von der MVB betrieben wird, ist montags-freitags von 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr geöffnet.

Der marego-Tarif erlaubt eine wahlfreie Nutzung aller ÖPNV-Angebote des Stadt- und Regionalverkehrs und ermöglicht somit eine gute Vernetzung dieser Angebote.

⁹Der Abschnitt Haldensleben - Magdeburg wird vom Land nicht finanziell unterstützt, verkehrt aber mit den gleichen Standards

Linie	aus Richtung	Betreiber	Anzahl der Ankünfte/Abfahrten je Tag (bezogen auf Magdeburg, ZOB)			
			Mo-Fr	Mo-Fr	Sa	SF
			(Schule)	(Ferien)		
100	Salzwedel – Kalbe - Gardelegen - Hal- densleben – Magdeburg	PVGS mbH	7	7	4	5
134	Calbe – Großmühlingen – Biere - Magde- burg	KVG Salz- land mbH	3	3	0	0
161	Egeln – Magdeburg	PNVG Salz- land	8	8	0	0
701	Gommern – Heyrothsberge - Magdeburg	NJL mbH	8+1	6+1	0+6	0+6
704	Burg – Hohenwarthe – Lostau - Magde- burg		10	9	2	2
720	Loburg – Möckern - Magdeburg		16	16	9	8
602	Eilsleben – Seehausen - Wanzleben – Hohendodeleben - Magdeburg	BördeBus Verkehrsge- sellschaft mbH	17	17	8	6
603	Oschersleben – Kl. Wanzleben – Wanzle- ben – Schleibnitz - Magdeburg		7	7	(0+7)	(0+4)
610	Wolmirstedt – Elbeu – Barleben - Mag- deburg		5 / 6	4 / 6	7 / 6	7 / 6
612	Rottmersleben - Nordgermersleben – Bornstedt - Magdeburg		15+4 / 14+2	14+4 / 14+2	0+9 / 0+8	0+9 / 0+8
613	Rottmersleben – Ackendorf – Kl. Am- mensleben – Ebendorf – Barleben - Magdeburg		18 / 19	18 / 19	1 / 3	1 / 2
614	Rottmersleben - Schackensleben – Hermisdorf – Irxleben – Magdeburg		17+1	17+1	6+4 / 6+3	5+5 / 5+4
622	Wolmirstedt – Glindenberg - Magdeburg		(2+8 / 2+5)	(2+8 / 2+5)	0	0
630	Wolmirstedt – Gr. Ammensleben – Irxle- ben – Magdeburg - Wellen		(2 / 1)	(2 / 1)	(0+1)	(0+1)
652	Hötensleben – Eilsleben - Magdeburg		5 / 4	4	0+1	0
659	Wanzleben – Altenweddingen/ Langen- weddingen - Osterweddingen - Magde- burg		16+8 / 15+11	14+9 / 13+11	0+10 / 0+11	0+8 / 0+9
663	Neindorf – Eilsleben – Gr. Rodensleben - Magdeburg		5+3 / 7	5+3 / 6	0	0
Mo-Fr ... Montag – Freitag Sa ... Samstag SF ... Sonn-/Feiertag x+y ... Anzahl der festen Fahrten + Anzahl der Rufbusfahrten / ... Trennung in Hin- und Rückrichtung, wenn sich diese in der Fahrtenzahl unterscheiden () ... Fahrten verkehren nicht bis ZOB Nicht alle Kurse, die in Magdeburg ankommen/abfahren, verkehren über die gesamte je Linie angegebene Strecke.						

Tabelle 6: Regionalbuslinien, Stand 01/2018¹⁰¹⁰ Quelle: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen

Abbildung 5: Buslinien im Regionalverkehr (Auszug)¹¹

5.5.4 Stadtverkehr

Das städtische ÖPNV-Angebot umfasst zum Fahrplan 2015/16 neun Straßenbahn- und 14 Buslinien im Tagesverkehr. Die Leistungen werden durch die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) erbracht (siehe Anlage 4). Mit Ausnahme von Beyendorf-Sohlen, welches durch die Linien 659 der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH und 134 der KVG Salzland mbH im Regionalverkehr bedient wird, erschließen die Straßenbahnen und Busse der MVB sämtliche Stadtteile mit mind. 100 EW der Landeshauptstadt.

Straßenbahn

Im Jahr 2015 wurde das Liniennetz mit 9 Tageslinien auf einer Gesamtlänge von 100,3 km (Stand 01.01.2016) befahren. Bei Veranstaltungen kommen zusätzliche Bedarfslinien zum Einsatz. Das Straßenbahnnetz

¹¹ Quelle: marego 12/2017

erschließt das gesamte Stadtgebiet auf den Hauptachsen überwiegend in Nord-Süd-Ausrichtung westseitig der Elbe.

Im Straßenbahnnetz sind 130 Haltestellen eingerichtet. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt weniger als 500 m¹².

Zu sportlichen Großveranstaltungen – Spiele des SC Magdeburg (Handball) und des 1. FC Magdeburg (Fußball) – verstärkt die im Auftrag des Veranstalters eingesetzte Linie 15 das Straßenbahn-Verkehrsangebot.

Das Liniennetz der Straßenbahn hat im Vergleich zum Jahr 2010 im Rahmen des Straßenbahnnetzausbaus einige Veränderungen erfahren. Im Rahmen größerer Bauvorhaben (u. a. 2. NSV. und EÜ Ernst-Reuter-Allee) kam und kommt es zu mehrfachen Änderungen in den Linienvläufen. Im Zuge der 2. Nord-Süd-Verbindung erfolgte 2012 die Fertigstellung des Südastes im Bereich Leipziger Straße und Reform. Dabei wurde die Trasse in der Leipziger Straße modernisiert und komplett barrierefrei ausgebaut (Bauabschnitt 2a) und im weiteren Verlauf der Trasse das große Wohngebiet Reform sowie einige wichtige Einkaufsparks mit der Straßenbahn erschlossen (Bauabschnitt 3) und damit eine große Nachfrage bedient. Derzeit wird an der Süd-West-Tangente im Bereich Wiener Straße gearbeitet (BA 2). Eine Fertigstellung ist in 2018 zu erwarten.

Im Jahr 2016 betrug die Leistung rund 5,2 Mio. Fahrplankilometer. Von einem zentralen Punkt (Allee-Center, Alter Markt) aus können die Straßenbahndaltestellen in der Regel innerhalb von knapp 30 Minuten erreicht werden.

Bus

Das Busliniennetz hat eine Länge von 107 km und wird durch 169 Haltestellen im Stadtgebiet erschlossen. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt rd. 545 m¹². Das Liniennetz umfasst 14 Linien im Tages- und 9 Linien im Nachtverkehr. Der Bus erfüllt damit im Wesentlichen Verbindungsfunktionen auf Tangentialrelationen und Erschließungsfunktionen in den Randbereichen der Stadt. Des Weiteren werden auf drei Linien Rufbusse in den Fahrplanrandlagen eingesetzt.

Im Jahr 2016 betrug die Leistung rund 4,0 Mio. Fahrplankilometer.

Bedienzeiten und Taktung

Das Fahrplangebot wird grundsätzlich an sieben Tagen die Woche mit einem Taktfahrplan erbracht¹³.

Im **Straßenbahnverkehr** wird in den Hauptverkehrszeiten überwiegend ein 10-Minuten-Takt angeboten, der in Neben- bzw. Schwachverkehrs-

¹² Quelle: www.mvb.net – Zahlen und Fakten

¹³ Eine Ausnahme bildet die Linie 8, die nur montags-freitags verkehrt (06:45-17:30 Uhr).

zeiten auf einen 20-Minuten-Takt ausgedehnt wird. Auf einigen Linien gibt es derzeit hier baustellenbedingt Ausnahmen in der Bedienung.

Während der Schulferien (Sommer- und Weihnachtsferien) gilt derzeit ganztägig ein Ferienfahrplan mit Taktabständen im Straßenbahnverkehr von 15 Minuten im Tagesverkehr.

Der Bedienungszeitraum der Tageslinien im Straßenbahnverkehr beginnt montags-samstags in der Regel gegen 04:30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gegen 07:00 Uhr.

Der Bedienungszeitraum der Tageslinien im **Busverkehr** beginnt montags-samstags durchschnittlich etwa 04:30 Uhr, mit Ausnahmen auch eher, und an Sonn- und Feiertagen gegen 07:00 Uhr und endet werktags je nach Linie gegen 23:00 Uhr. Die Bedienzeiten sind je nach Linie unterschiedlich, überwiegend aber ähnlich gleichmäßig wie bei den Straßenbahnlinien.

Ähnlich den Straßenbahnlinien ist das Taktangebot im Busverkehr nach Tages-Wochen- und Schultag differenziert. Bei allen Linien gibt es einen gesonderten Ferienfahrplan (Sommer-/Weihnachtsferien).

Die Taktzeiten betragen in der Hauptverkehrszeit 15-20 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.

Während der Schulferien verkehren derzeit einige Linien im 15-Minuten-Takt, überwiegend wird ein 30-Minuten-Takt angeboten.

In der Zeit zwischen 23:15 Uhr und 04:15 Uhr (Mo-Sa) bzw. 06:15 Uhr (SF) verkehren insgesamt 9 Buslinien im **Nachtverkehr**. Die Busse erschließen alle Stadtteile im 30- bzw. 60-Minuten-Takt und garantieren Anschlüsse untereinander am zentralen Umsteigepunkt Alter Markt (siehe Anlage 5).

5.5.5 Führen

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 (ca. 330 m).

Die Gierseilfähre (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 (ca. 250 m).

Die Fähren verkehren im Zeitraum März bis Oktober täglich außer montags von 10:00 bis 18:00 Uhr. Bei beiden Fähren gilt vollständig der ma-rego-Tarif in der Tarifzone Magdeburg.

5.5.6 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 nur auf einzelnen Relationen im Busverkehr alternative Bedienformen in Form von Rufbussen zum Einsatz (Linien 51, 56 und 59). Dabei erfolgt in nachfrageschwachen Morgenstunden die Anbindung des Stadtparks an das Zentrum (Linie 59) sowie in den Abendstunden einzelne Fahrten zwischen dem Messegelände und Biederitz (Linie 51). Des Weiteren wird auf der Linie 56 über zwei Fahrtenpaare am Abend Randau-Calenberge an die Straßenbahnlinie 4 in Cracau (Hst. Pechauer Platz) angebunden.

Außerdem verkehrt die Nachtbuslinie 9 als Rufbuslinie.

5.5.7 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.

Fahrradabstellanlagen befinden sich überwiegend an Haltestellen des ÖPNV, sind befestigt und mit einfachen Anlehnbügeln aus Metall ausgestattet. Ein Witterungsschutz gehört im Regelfall nicht zum Ausstattungsumfang. In Hinblick auf die räumliche Verteilung im Stadtgebiet ist eine deutliche Konzentration im Bereich der Innenstadt festzustellen. In den angrenzenden Gebieten des 1. und 2. Stadtrings reduziert sich die Anzahl sehr stark und beschränkt sich fast ausschließlich auf wichtige Knotenpunkte oder SPNV-Haltepunkte (siehe Anlage 6).

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

- Diesdorf (Endhaltestelle)
- IKEA (Endhaltestelle)
- S-Bahnhof Südost

5.5.8 Infrastruktur

Haltestellen / ÖPNV-Verknüpfungspunkte

In der Landeshauptstadt Magdeburg wird durch die MVB der Zugang zum ÖPNV mit Hilfe von rund 300 Haltestellen im Stadtgebiet gesichert, die im Stadtgebiet weitestgehend gleichmäßig verteilt sind. Die Mehrzahl der Haltestellen wird durch den Busverkehr bedient.

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, d.h. mit Übergängen zu mindestens fünf Straßenbahn- bzw. Buslinien, aufgeführt.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung zwischen	
	Straßenbahn	Bus
Alter Markt / Allee-Center	x	-
City Carré / Hauptbahnhof	x	-
Hasselbachplatz	x	x
Kastanienstraße	x	x
Neustädter Friedhof	x	x
Olvenstedter Platz	x	x
Opernhaus	x	x
Sudenburg/ Braunlager Straße	x	x
Südring	x	x

Tabelle 7: Verknüpfungspunkte im innerstädtischen ÖPNV, Fahrplan 2015/2016¹⁴

Eine Verknüpfung zwischen dem regionalen SPNV und dem innerstädtischen ÖPNV erfolgt mit Ausnahme der Haltepunkte Barleber See, Beyendorf, Rothensee und Salbke an allen SPNV-Haltepunkten bzw. S-Bahnhöfen im Stadtgebiet (vgl. Tabelle 8).

¹⁴ Quelle: Liniennetzplan MVB

Bhf. bzw. Hp.	Verknüpfung zwischen		
	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 8: Verknüpfungspunkte zwischen SPNV bzw. S-Bahn und innerstädtischem ÖPNV, Fahrplan 2015/2016¹⁵

Der zentrale Verknüpfungs- und Umsteigepunkt zum Regionalbusverkehr und zugleich der Endpunkt fast aller Regionalbuslinien ist der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) mit Übergangsmöglichkeit zum SPNV am Hauptbahnhof. Neben dieser Haltestelle werden i. d. R. nur ausgewählte Haltestellen oder Knotenpunkte mit regionaler Bedeutung bedient (z.B. Krankenhäuser). An diesen Haltestellen bestehen für die Fahrgäste der Regionallinien Übergangsmöglichkeiten zum innerstädtischen ÖPNV, vor allem zur Straßenbahn. Wichtige Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Angebot im Regionalbusverkehr und dem innerstädtischen Verkehr sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung zwischen Regionalbus und	
	Straßenbahn	Bus
Bebertaler Straße	X	
Braunlager Straße	X	X
Freibad Süd	X	X
Jerichower Platz	X	X
Nicolaiplatz ¹	X	
Klinikum Olvenstedt	X	X
Opernhaus	X	X
S-Bahnhof Neustadt	X	X
Universitätsklinikum	X	
ZOB	X	X

¹⁾ Die Haltestelle Nicolaiplatz wird nur stadteinwärts bedient. Stadtauswärts wird die Haltestelle Bremer Straße genutzt (125 m)

Tabelle 9: Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbus und innerstädtischem ÖPNV, Fahrplan 2015/16

¹⁵ Quelle: Liniennetzplan MVB

Betriebshöfe

Die Betriebshöfe für die Straßenbahnen der MVB befinden sich im Gewerbegebiet Nord in Rothensee (Betriebshof Nord) und in Westerhüsen (Betriebshof Südost). Der Betriebshof Südost wurde 2001 in Betrieb genommen. Der weitere Ausbau des Betriebshofes Nord musste aufgrund des Hochwassers im Jahr 2013 verschoben werden. Weiterhin befindet sich zurzeit noch in Brückfeld die Hauptwerkstatt für die Straßenbahnen sowie in Sudenburg das historische Straßenbahndepot.

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

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

Fahrzeugbestand

Die MVB verfügt aktuell über 83 Niederflurgelenktriebwagen und 11 modernisierte Tatra-Beiwagen für den regulären Linienbetrieb. Planmäßig werden damit ausschließlich Straßenbahnzüge mit Niederfluranteil eingesetzt. Darüber hinaus existiert eine Reserve von 4 Tatra-Trieb- und 2 Tatra-Beiwagen für den Einsatz bei Einzelfahrten in Spitzenzeiten und für unvorhergesehene Ereignisse. Die letzte Neuanschaffung von Straßenbahnfahrzeugen fand 2013 statt.

Der Fahrzeugpark der Busse besteht ausschließlich aus Niederflurfahrzeugen, von denen 30 Standard-Gelenkbusse und 26 Standardlinienbusse sind. Hinzu kommen 2 Minibusse. Die letzte Neuanschaffung fand 2016 statt (7 Fahrzeuge).

5.6 Umweltstandards

Die MVB hat im Jahre 2001 erstmals 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 März 2013 erfolgte die Rezertifizierung des Unternehmens.

Fahrstromverbrauch und Emissionen der Fahrzeuge wurden in den vergangenen Jahren weiter kontinuierlich reduziert. Durch Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen wurde der Anteil umweltfreundlicher Fahrzeuge im Laufe der letzten Jahre weiter erhöht. Etwa 12 % der eingesetzten Busse erfüllen die Abgasnorm EURO VI und etwa 60 % die EEV-Norm (Stand 04/2018). Die restlichen Busse weisen die Abgasnorm EURO IV auf.

5.7 Barrierefreiheit

Gemäß dem aktuellen Liniennetzplan der MVB sind von den rund 300 Haltestellen des städtischen ÖPNV 42% mindestens als teilweise barrierefrei gestaltet ausgewiesen¹⁶. Im Rahmen der weiteren Umsetzung des *Magdeburger Standards* erfolgt eine genaue Erfassung aller Haltestellen bezüglich der Barrierefreiheit.

Im Stadtzentrum und an den Linienendpunkten sind bereits viele Haltestellen barrierefrei gestaltet. Allerdings besteht noch großer Handlungsbedarf an zahlreichen Haltestellen. Trotz der Verwendung von ÖPNV-Sonderborden ist ein niveaugleicher Übergang zwischen Haltestelle und Fahrzeug derzeit nicht gegeben. Es verbleibt ein Höhenunterschied sowie ein Spalt zwischen der Haltestellenkante und dem Fahrzeug von aktuell jeweils bis zu 8 oder 10 cm. Um dennoch die Nutzbarkeit des ÖSPV für alle Menschen zu gewährleisten, sind alle Linienfahrzeuge der MVB mit mobilen Rampen ausgestattet, mit denen die verbleibenden Differenzen im Höhenniveau überwunden werden können¹⁷.

Die Zugänglichkeit an Haltestellen, die bislang nicht barrierefrei umgebaut werden konnten, ist in Abhängigkeit von der Art der Behinderung als schwierig oder ohne Hilfe Dritter nicht zu bewältigen einzuschätzen. Insbesondere bei Straßenbahnhaltestellen, die in der Fahrbahn eingeordnet sind, stellen die Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Fahrzeug (> 25 cm) eine unüberwindbare Hürde dar. Die mobilen Rampen in den Fahrzeugen der MVB sind nicht geeignet, diesen Höhenunterschied ohne fremde Hilfe zu überwinden. Dies betrifft vornehmlich

¹⁶ Quelle: Liniennetzplan MVB, Stand 01.04.2017

¹⁷ Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030 *plus* - Bestandsanalyse (Kapitel 4.1.1.9)

Haltestellen außerhalb der Innenstadt und insbesondere die Haltestelle Braunlager Straße/Kroatenweg¹⁶.

Anlage 10 und Anlage 11 bilden alle Haltestellen im Stadtgebiet ab, die barrierefrei gestaltet sind.

Im täglichen Fahrbetrieb der Straßenbahnen werden seit 2012 grundsätzlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt, welche zusätzlich mobilen Rampen ausgestattet sind. Im Bedarfsfall werden einzelne Hochflurfahrzeuge eingesetzt.

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

5.8 Tarifstruktur

Die MVB ist seit dessen Gründung im Dezember 2010 dem Magdeburger Regionalverkehrsverbund marego zugehörig und bietet sein komplettes Ticketsortiment an. Damit verbunden hat sich auch die gesamte Tarifstruktur geändert. Der Gültigkeitsbereich des marego erstreckt sich über die angrenzenden Nachbarlandkreise Börde, Jerichower Land und den Salzlandkreis. Explizit für die Stadt Magdeburg existieren zusätzliche Fahrscheinangebote. Das Fahrscheinsortiment umfasst:

- Einzelfahrscheine (Einzelfahrt normal/ermäßigt, Anschlussfahrt normal/ermäßigt, Fahrkarte Landeslinien, Kurzstrecke MD)
- Mehrfahrtenkarten (4er-Karte normal/ermäßigt)
- Gruppenkarten (Mini-Gruppen und Gruppen-Tageskarte)
- Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monatskarten normal/ermäßigt; Abo-Monatskarten übertragbar/persönlich /ermäßigt/Senioren/9-Uhr MD)
- Nutzerspezifische Angebote (z.B. Senioren-ABO-Monatskarte, Magdeburg Plus, Ländertickets, Jobticket, Kombi-Ticket, City mobil, City-Ticket, Semesterticket, Übergangsfahrkarte 1. Klasse)

Für Kinder, Jugendliche und Auszubildende werden ermäßigte Tarife angeboten. Die Zeitfahrscheine sind mit Ausnahme der übertragbaren Abo-Monatskarte personengebunden (z. T. mit Unterschrift oder Lichtbild). Inhaber von übertragbaren Abo-Monatskarten können von Montag bis Freitag, von 19 bis 4 Uhr des Folgetages sowie Samstag, Sonntag und Feiertag ganztägig einen Erwachsenen und bis zu drei Kinder vom 6. bis zum 14. Geburtstag und Inhaber von Senioren-Abo-Monatskarten rund um die Uhr bis zu drei Kinder vom 6. bis 14. Geburtstag kostenlos mitnehmen. 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 sowie an Feiertagen können Fahrräder ganztägig mitgenommen werden. Für die Mitnahme ist in der Regel der ermäßigte Fahrpreis zu zahlen. Eine Ausnahme bilden hier die Wochen- und (Abo-)

Monatskarten, bei deren Nutzung kann zu den oben genannten Zeiten unentgeltlich ein Fahrrad mitgenommen werden.

Ticket	marego-Tarif 12/2010		marego-Tarif (08/2017)	
	normal	ermäßigt	normal	ermäßigt
Kurzstrecke Magdeburg	1,20 €	-	1,50 €	-
Einzelfahrschein	1,70 €	1,40 €	2,10 €	1,60 €
Mehrfahrtenkarten (4)	6,00 €	4,50 €	8,40 €	6,40 €
Tageskarte	3,40 €	2,80 €	5,10 €	3,80 €
Minigruppen-Tageskarte	6,80 €	-	13,80 €	
Gruppen-Tageskarte	-	-	2,80 € p. P.	
Wochenkarte	12,50 €	-	18,30 €	-
Monatskarte	38,50 €	29,00 €	55,00 €	41,80 €
Persönliche Abo-Monatskarte	30,00 €	-	41,58 €	36,57 €
Übertragbare Abo-Monatskarte	32,00 €	-	48,15 €	
Senioren-ABO-Monatskarte	-	-	40,00 € ¹⁸	
9 Uhr Abo-Monatskarte	25,00 €	-	36,28 €	

Tabelle 10: Ausgewählte Tarifangebote MVB als marego-Verbundunternehmen¹⁹

5.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Liniennetz- und Fahrplaninformationen

Die MVB hat bis 2015 jährlich ein **Fahrplanbuch** für die Landeshauptstadt Magdeburg herausgegeben. Aufgrund der umfangreichen Bau- und Maßnahmen im Stadtgebiet wird die Herausgabe eines Fahrplanbuches aktuell ausgesetzt.

Es enthält die Angebote der Stadtverkehre (Bus und Straßenbahn) sowie Informationen zu den Möglichkeiten des Fahrscheinwerbes, 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
- Übersicht über Fahrverbindungen zu wichtigen Zielen (Sehenswürdigkeiten, Kultur, Sport, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten) sowie Reisezeiten ab Haltestelle Alter Markt/ Allee Center

¹⁸ Tarifzone Magdeburg

¹⁹ Quelle: marego Stand 08/2017

- Hinweise zum Fahrkartenverkauf (Verkaufseinrichtungen, Standorte der Automaten, Entwerter-System)
- Liniennetz des Tages- und Nachtverkehrs
- 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 Service-Hotline und die entsprechende Internetpräsenz www.mvbnet.de.

Auf Baustellen oder andere kurzfristige Fahrplanänderungen wird von der MVB bei Bedarf über Faltblätter hingewiesen.

Die telefonische und persönliche **Fahrplanauskunft** sichert das Verkehrsunternehmen über ihre Verkaufsstellen während deren Geschäftszeiten bzw. über eine Service-Hotline (Mo-Fr 08:00 - 18:30 Uhr) 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 INSA der NASA GmbH. Weiterhin sind Hinweise zu Möglichkeiten der Information über SMS und App 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.

An wichtigen Verknüpfungspunkten, im innerstädtischen Bereich sowie an neu gestalteten Haltestellen sind Einrichtungen für dynamische Fahrgastinformationen mit Echtzeit-Informationen installiert.

Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

Für den marego-Tarif 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 betreibt fünf eigene Verkaufsstellen im Stadtgebiet sowie ein Kundenzentrum in der Otto-v.-Guericke-Straße²⁰. Dieses Vertriebsnetz wird ergänzt durch 40 stationäre Fahrkartenautomaten im gesamten Stadtgebiet.

²⁰ Öffnungszeiten Verkaufsstellen: Montag – Freitag 06:15 – 19:00 Uhr, Samstag 08.15 – 13:30 Uhr
Öffnungszeiten Kundenzentrum: Mo/Di/Do: 09:00 – 12:00 Uhr, Mo/Do: 13:00-17:00 Uhr, Di: 13:00-18:00 Uhr,
Fr: 09:00-13:00 Uhr

Hinzu kommen 67 Geschäfte, in denen das Tarifsortiment (Monatskarten sind nur teilweise erhältlich) ebenfalls erhältlich ist. Diese Fremdverkaufsstellen sind sowohl im Fahrplanheft als auch im Internet aufgelistet.

Außerdem sind alle Fahrzeuge mit mobilen Fahrkartenautomaten ausgestattet.

Seit August 2016 ist für die Fahrgäste im marego-Verbundgebiet die App easy.GO für Fahrplanauskünfte mit Echtzeitdaten und mobilen Ticketkauf verfügbar. Außerdem können Hinweise auf Störungen im Linienbetrieb angezeigt werden.

5.10 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 §§ 1-9 ÖPNVG LSA.

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

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

Die Gesellschafteranteile der MVB 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.

Ein Teil der Leistungserbringung im Busverkehr erfolgt durch die Magdeburger Verkehrsgesellschaft mbH. Die Magdeburger Weiße Flotte GmbH erbringt die Leistungen im Schiffsverkehr. Beide Unternehmen sind einhundertprozentige Tochterunternehmen der MVB.

Die MVB tritt mit einem eigenen Fuhrpark als einheitlicher Leistungserbringer im gesamten Stadtgebiet²¹ 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.

²¹ Eine Ausnahme bildet hier der Stadtteil Beyendorf-Sohlen, hier verkehren die Linien 659 der BördeBus mbH und die 134 der KVG Salzland. Des Weiteren kann der SPNV (HEX) zur Weiterfahrt in die Innenstadt genutzt werden.

5.11 Nachfrage

Pendler

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 7 und Abbildung 6). 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 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler und Auspendler zwischen der LH Magdeburg und dem Umland (Stand 06 / 2016)²²

²² Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2016; Hinweis: Abgebildet sind ausschließlich Pendlerströme mit mindestens 500 Pendlern

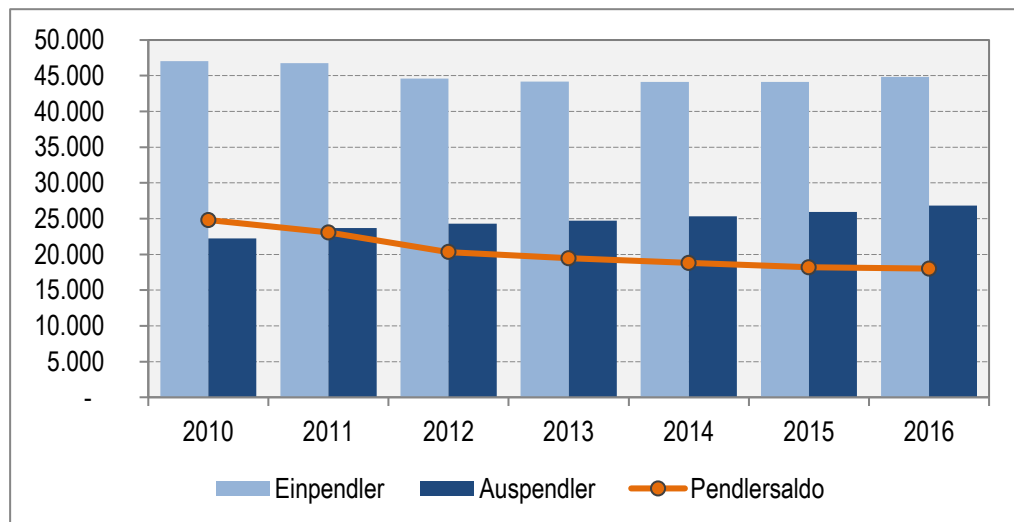


Abbildung 7: Pendlerströme von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten der Landeshauptstadt Magdeburg²³

Von den mit Stand 30.06.2016 erfassten 106.762 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Magdeburg wohnen 61.922 zugleich auch in der Landeshauptstadt, 44.840 pendeln ein - darunter 30.425 aus den angrenzenden und gleichzeitig dem marego-Verbundgebiet entsprechenden Landkreisen Börde, Jerichower Land und dem Salzlandkreis (ca. 68 %), 7.250 aus anderen Landkreisen Sachsen-Anhalts (ca. 16 %) sowie 6.999 aus anderen Bundesländern (ca. 16 %).

Von den insgesamt 88.573 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit dem Wohnort Magdeburg pendeln 26.845 aus - darunter 14.642 in die angrenzende Landkreise (ca. 55 %), 2.525 in andere Landkreise (ca. 9 %) sowie 9.678 in andere Bundesländer (ca. 36 %).

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Hinsichtlich des Nachfrageniveaus im SPNV wurden an den unten genannten Bahnhöfen / Haltepunkten in der Landeshauptstadt Magdeburg folgende Werte festgestellt:

Bahnhof / Haltepunkt	Nachfrageniveau
Barleber See	k. A.
Beyendorf	50-100
Buckau	250-500
Eichenweiler	250-500
Hasselbachplatz	250-500

²³ Quelle: Magdeburger Statistik, Statistisches Jahrbuch 2016. Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2016.

Bahnhof / Haltepunkt	Nachfrageniveau
Hauptbahnhof	> 10.000
Herrenkrug	100-250
Neustadt	250-500
Rothensee	250-500
Salbke	250-500
SKET	250-500
Sudenburg	100-250
Südost	250-500
Quelle: ÖPNV-Plan 2010-2015/2025 Sachsen-Anhalt, NASA, 2011	

Tabelle 11: Nachfrageniveau wichtiger SPNV-Zugangsstellen in der Landeshauptstadt Magdeburg

Regionalbusverkehr

Von den 17 Regionalbuslinien, die in die Landeshauptstadt Magdeburg fahren, haben 15 Linien ihren Endpunkt am ZOB, welcher die bedeutendste Haltestelle für den Regionalbusverkehr darstellt. Weitere Haltestellen mit größerer Bedeutung für den Regionalbusverkehr sind in Tabelle 9 aufgeführt.

Stadtverkehr

Das wichtigste Ziel im ÖPNV ist das Stadtzentrum. Hier ist die Nachfrage naturgemäß auf allen Linien am höchsten, mehr als 80 % der Fahrgäste nutzen dabei die Straßenbahn²⁴. Genutzt wird der ÖPNV nicht nur für den Einkaufsverkehr, sondern auch für den Schüler-, Ausbildungs- und Berufsverkehr.

Die Entwicklung der Leistungsdaten geht aus der folgenden Tabelle hervor.

		Jahr				
		2012	2013	2014	2015	2016
Fahrplankilometer	[1.000 km]	9.117	8.903	9.035	9.119	9.194
Personenkilometer	[1.000 km]	306.298	303.677	293.575	303.680	299.400
beförderte Personen	[1.000 Pers.]	45.078	44.816	42.733	44.077	42.922
Quelle: VDV-Statistik 2012-2016, ÖPNV-Berichte der LH Magdeburg 2012-2016						

Tabelle 12: Leistungsdaten der MVB

Sowohl die Nutzkilometer und damit das Angebot als auch die Nachfrage (Anzahl beförderter Personen) sind in den vergangenen Jahren weitestgehend konstant geblieben.

²⁴ Quelle: Eigene Auswertung der Verkehrserhebung im marego-Verbund 2013 durch die LH Magdeburg

Der Modal Split im Jahr 2013 hat sich im Vergleich zu 2008 zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) verschoben. Der Anteil an der MIV-Nutzung hingegen hat sich verringert.

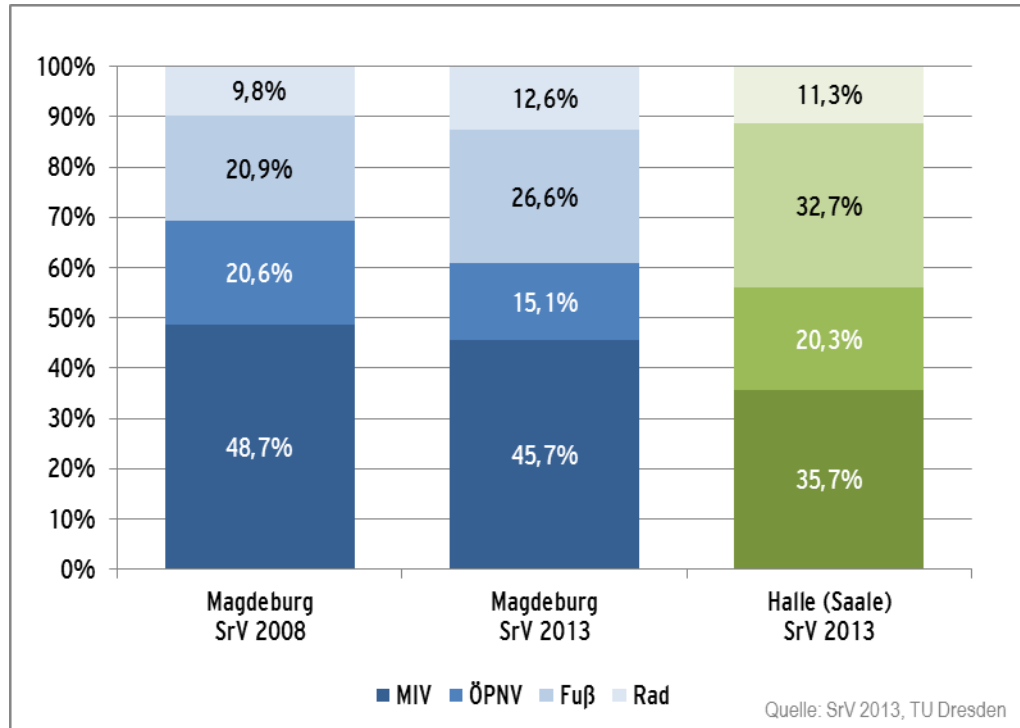


Abbildung 8: Entwicklung des Modal Split

Der Anteil der ÖPNV-Nutzung ist im Jahr 2013 gesunken. Einen bedeutenden Einfluss hatte hier das Elbehochwasser im Juni 2013, welches u. a. die Straßenbahnstrecken zum Herrenkrug und in Richtung Rothensee monatelang unbefahrbar machte.

Außerdem ist es nicht auszuschließen, dass durch die geänderte Methodik bei der Erhebung SrV 2013 im Vergleich zu 2008 die Ergebnisse nur bedingt vergleichbar sind.

Im Sommer 2015 wurde ein neues Linienkonzept durch die MVB eingeführt, dessen Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung erst im Zuge der nächsten SrV-Erhebung 2018 bewertet werden können.

Mit dem weiteren Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung sollen die nördlichen Stadtteile Kannenstieg und Neustädter Feld besser erschlossen werden, so dass durch das verbesserte ÖPNV-Angebot nach der Fertigstellung ein höherer Anteil der ÖPNV-Nutzung erwartet werden kann.

6 Bewertung

Erschließung

Grundsätzlich ist das Stadtgebiet durch das Straßenbahn- und Buslinienetz gut erschlossen und an das Stadtzentrum als bedeutendes Ziel und die wichtigsten Verknüpfungspunkte angebunden (vgl. Abbildung 9 und Anlage 7). 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). Westlich der Elbe betrifft es Teile der Stadtteile Ottersleben, Lemsdorf, Alt Olvenstedt und Diesdorf sowie die Gewerbegebiete Pfahlberg und Rothensee. Der Busverkehr erschließt vor allem die Stadtrandlagen und dient als Zubringer zur Straßenbahn. Einzelne Wohngebiete mit hohen Bevölkerungszahlen wie Neustädter Feld und Kannenstieg werden nur durch Buslinien erschlossen, erhalten aber im Zuge des Ausbaus der 2. Nord-Süd-Verbindung Anschluss an das Straßenbahnnetz.

Die Straßenbahn stellt das wichtigste Verkehrsmittel im ÖPNV dar. Eine besonders wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Stadtverkehr ist weiterhin der Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung bis 2021. Durch diese Baumaßnahme kann der ÖPNV auf diesen Relationen weiter beschleunigt und unterstützt werden. Alle zukünftigen Konzeptionen sind auf diese Maßnahme aufzubauen.

Durch die Erweiterung des Liniennetzes konnten die Wohn- und Gewerbegebiete im Süden (Salbker Chaussee, Bördepark) besser erschlossen werden.

Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle Thiemstraße als Umstiegsmöglichkeit zur Fähre Buckau wird als sinnvoll erachtet, fehlt aber zum jetzigen Zeitpunkt.

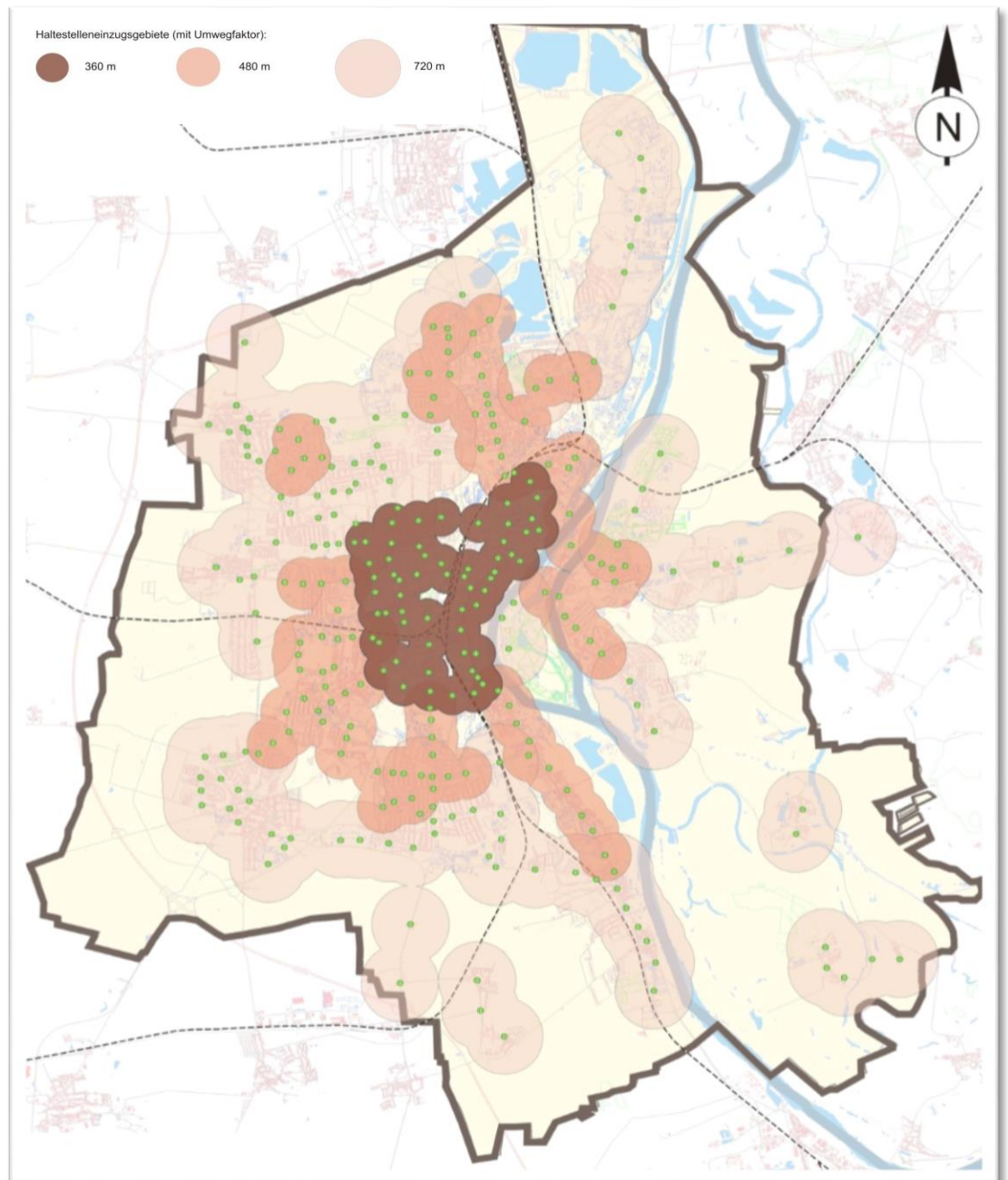


Abbildung 9: Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand 01/2018)

Fahrzeuge

Der Anteil der im Betrieb eingesetzten Niederflurfahrzeuge der Straßenbahnen beträgt rund 99 %. Im Bedarfsfall werden einzelne Hochflurfahrzeuge eingesetzt. Die Busse sind ausnahmslos mit Niederflurtechnik ausgestattet und verfügen über mobile Rampen. Die fehlende Temperierung und Scheibentönung bei der Straßenbahn führen bei extremen Außentemperaturen zu Einschränkungen des Reisekomforts.

Bedienzeitraum, Angebotshäufigkeit

Der Fahrplan der MVB weist sowohl im Straßenbahn- als auch im Busverkehr grundsätzlich einen Takt mit langer Gültigkeit im Tagesverlauf und wenigen Taktsprüngen auf.

Das Taktangebot ist dabei nach Tageszeit, Wochentag und Schul- bzw. Ferienzeit differenziert, wodurch der Verkehr an die Nachfrage angepasst werden kann.

Die Taktfolgen sind in der Regel einheitlich und übersichtlich. Mit Einführung des neuen Liniennetzes im Sommer 2015 wurde der Tagesverkehr auf 23 Uhr ausgeweitet, was eine deutliche Verbesserung der Anbindung insbesondere an die Innenstadt darstellt. Mit dem sich anschließenden Nachtverkehr wird ein 24-stündiger ÖPNV angeboten.

Reisezeiten

Die empfohlenen 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 weiteren Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung können der Anteil an Direktverbindungen weiter erhöht sowie die Reisezeiten weiter verringert werden.

Tarife, Marketing, Fahrgastinformation

Das Tarifangebot im marego staffelt sich im Wesentlichen in Fahrkarten für Wenig- und Vielfahrer, Gruppentickets sowie einige Sonderfahrkarten wie z. B. das Jobticket oder diverse Kombitickets für Einzelevents.

Die Gestaltung der Fahrzeuge, Haltestellen und Verkaufseinrichtungen erfolgt in einem einheitlichen Design, was einen hohen Wiedererkennungswert für den Fahrgast mit sich bringt.

Die MVB und der marego bieten 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.

Das Magdeburger DFI-System soll bis 2019 um insgesamt 155 Anzeigen inkl. akustischer Ausgabe erweitert 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 die Verkaufsstellen im Stadtgebiet.

Barrierefreiheit

Im Stadtgebiet wurden im Zuge des Neubaus des südlichen Teils der 2. Nord-Süd-Verbindung die Haltestellen entlang der Trasse den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechend ausgestattet. Wenngleich deutlich über 60 % der Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet somit weitestgehend barrierefrei sind, besteht sowohl bei den Straßenbahnhaltestellen als auch seitens der städtischen Bushaltestellen großer Handlungsbedarf – etwa drei von vier reinen Bushaltestellen genügen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit. Generell gibt es noch Defizite in der barrierefreien Gestaltung einiger Haltestellen im Stadtzentrum und an wichtigen Verknüpfungspunkten. Auf die Handlungsschwerpunkte wird in Kapitel 9.7.1 genauer eingegangen.

7 Abschätzung künftiger Entwicklungen

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

Bevölkerung

Die Bevölkerung der Landeshauptstadt Magdeburg geht nach der Prognose der Landeshauptstadt Magdeburg bis 2025 auf etwa 236.000 Einwohner zurück. Nach der 6. Regionalisierten Landesprognose (Bezugsjahr 2014) steigt die Bevölkerung hingegen bis zum Jahr 2025 auf ca. 242.000 Einwohner. Die Bevölkerungsentwicklung verlief in den letzten Jahren deutlich positiver als in den vorherigen Prognosen vorhergesagt wurde.

In der Bevölkerungsentwicklung sind seit 2009 wieder deutliche Anstiege zu verzeichnen. Ursachen hierfür sind zum einen Rückzüge aus dem Umland in die Stadt und zum anderen eine größere Anzahl an Studenten.

In Zukunft ist weiter mit leicht steigenden Bevölkerungszahlen zu rechnen. Mittelfristig wird die Bevölkerungszahl dabei relativ stabil bleiben.

Die Altersstruktur hat sich in den letzten Jahren leicht positiv entwickelt. So ist das Durchschnittsalter von 45,6 Jahren in 2010 auf 45,1 Jahre im Jahr 2015 gesunken. Der Anteil der Bevölkerung in der Altersgruppe über 65 Jahre ist in den letzten Jahren konstant geblieben und lag im Jahr 2015 bei 23,9 % (2010: 23,8 %) ²⁵.

Arbeitsplätze

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in den letzten Jahren leicht gestiegen (+ 1,8% seit 2011). Dabei entfielen die Beschäftigungszuwächse fast ausschließlich auf die Wirtschaftsbereiche Dienstleistungen sowie Handel, Gastgewerbe und Verkehr ²⁶.

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

Motorisierung

Die Pkw-Motorisierung der Haushalte ist wie in den meisten Großstädten in den letzten Jahren weiter kontinuierlich gewachsen und erreichte

²⁵ Quelle: Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Magdeburg 2016

²⁶ Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030 *plus*, Baustein 1 - Bestandsanalyse, Stand 2014

2014 einen Wert von 45,3 Privat-Pkw je 100 Einwohner. Im Jahr 2016 betrug der Wert wie im Vorjahr 45,2 und bleibt damit erstmals stabil.²⁷

Zwischen den einzelnen Stadtteilen variiert der Motorisierungsgrad enorm. So liegt in den Stadtrandlagen mit einem eher nachfrageorientierten ÖPNV-Angebot (60-Minuten-Takt) und überwiegender Einzelhausbebauung wie Pechau, Randau-Calenberge, Beyendorf-Sohlen, Berliner Chaussee der Motorisierungsgrad bei über 70 Pkw je 100 Einwohner. Im Gegensatz dazu beträgt der Motorisierungsgrad in Stadtteilen mit guter ÖPNV-Anbindung (Straßenbahnanschluss) und mehrheitlicher Blockbebauung wie in Alte Neustadt, Neu Olvenstedt, Neustädter See und Leipziger Straße nur 40 Pkw je 100 Einwohner und weniger²⁸.

Allgemein ist in städtischen Agglomerationen mit guter ÖPNV-Qualität eine Stagnation bzw. teilweise auch ein leichter Rückgang in der Pkw-Verfügbarkeit als Trend zu verzeichnen. Für eine deutliche Absenkung des Motorisierungsgrades sind kurzfristig jedoch noch keine Ansätze zu sehen.

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 44% der Handelsunternehmen im Stadtzentrum (Altstadt) bzw. in angrenzenden Stadtteilen (Stadtfeld Ost, Neue Neustadt, Sudenburg) angesiedelt. Außerhalb des Stadtzentrums sind vor allem IKEA, 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 die Universität. Diese befinden sich zum Großteil zentral im Stadtgebiet. Aber auch außerhalb des Stadtzentrums gibt es wichtige Ziele, wie zum Beispiel das Universitätsklinikum, das Städtische Klinikum in Olvenstedt, die Pfeifferschen Stiftungen in Cracau oder die Hochschule Magdeburg-Stendal im Herrenkrug.

²⁷ Quelle: Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2018.

²⁸ Quelle: Statistischer Jahresbericht der Landeshauptstadt Magdeburg 2016.

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 als gesichert angesehen werden und wird in den nächsten Jahren zu erweitern sein²⁹. Die Zahl der Schulanfänger wird steigen und beträgt für das Jahr 2018 bereits 2.144 angemeldete Schulanfänger, das sind knapp 130 Schüler mehr als im Vorjahr³⁰.

Modal Split

Der Modal Split im Jahr 2013 hat sich im Vergleich zu 2008 zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) verschoben. Der Anteil der ÖPNV-Nutzung hat sich jedoch verringert (Vgl. Abbildung 8).

Gründe hierfür sind zum einen erhebliche Beeinträchtigungen vor allem im Straßenbahnverkehr durch das Elbehochwasser 2013 und zum anderen eine veränderte Methodik der Datenerhebung, welche eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren nur bedingt zulässt.

Die Auswirkungen des im Sommer 2015 eingeführten neuen Linienkonzeptes sowie des weiteren Ausbaus der 2. Nord-Süd-Verbindung können erst im Zuge der nächsten SrV-Erhebungen ab 2018 bewertet werden.

Eine Stärkung und damit höhere Akzeptanz des Umweltverbundes bei der Bevölkerung ist u.a. durch dessen gute Vernetzung zu erreichen, wie es auch im Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus* der Landeshauptstadt Magdeburg als Ziel verankert ist.

²⁹ Quelle: DS0463/17 Vorgezogene Schulentwicklungsplanung zur Absicherung des Beschulungsbedarfes an allgemeinbildenden Schulen der LH Magdeburg für die Schuljahre 2019/20- 2023/24

³⁰ Quelle: Presseartikel „Neue Umverteilung in Magdeburg“, erschienen 23.04.2017 in Volksstimme Magdeburg

8 Linienbündelung

Damit verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen in der Landeshauptstadt Magdeburg auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, ist es notwendig, Linienbündel zu bilden. Ein Linienbündel kann dabei aus mindestens einer Linie oder aus mehreren Linien bestehen, die eine wirtschaftlich tragfähige Einheit darstellen. Die Bildung von Linienbündeln ermöglicht zudem der Genehmigungsbehörde die bessere Berücksichtigung von strukturellen, verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Kriterien.

Mit der Linienbündelung verfolgt die Landeshauptstadt Magdeburg folgende Ziele:

- Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung (Daseinsvorsorge)
- Wirtschaftliche Verkehrsgestaltung
- Integrierte Bedienung und Kooperation
- Abgestimmte Fahrpläne.

Straßenbahnen und Busse des Stadtverkehrs der Landeshauptstadt Magdeburg bilden ein einheitliches Verkehrsnetz für das ÖPNV-Angebot. Sie ermöglichen ein integriertes Angebot und werden dementsprechend als ein zusammenhängendes Linienbündel geplant und betrieben. Dieses Linienbündel soll in Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien oder einer Fahrplanplanung, die hinter dem Anforderungsprofil dieses Nahverkehrsplanes zurückbleibt, zurück zu weisen.

Das Linienbündel der Stadt Magdeburg weist folgende, spezifische Merkmale auf:

Verkehrliche Verflechtung der Linien

Die Straßenbahn stellt dabei das Hauptverkehrsmittel dar und erfüllt die Verkehrsbedürfnisse entlang eines Großteils der starken Verkehrsströme. Der Bus ergänzt das Angebot der Straßenbahn und ist fahrplan-technisch konsequent auf diese Zu- und Abbringerfunktion ausgerichtet. Er bietet somit eine attraktive Verbindung u.a. zwischen den einzelnen Stadtteilen ohne Straßenbahnanschluss und den Straßenbahnlinien.

Durch eine einheitliche Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung für den Bus- und Straßenbahnverkehr ist eine effiziente Abstimmung von Anschlüssen bereits bei der Grundplanung sichergestellt. Die Einsatz- und Anschlusszeiten der Bus- und Straßenbahnlinien werden aufeinander abgestimmt. Technisch gesicherte Anschlüsse zwischen Bus- und Straßenbahnlinien werden an folgenden Verknüpfungspunkten realisiert:

<i>Haltestelle</i>	<i>Straßenbahn</i>	<i>Bus</i>	<i>Verknüpfung</i>
Cracau (Pechauer Platz)	x	x	Straßenbahn/Bus
Friesenstraße	x	x	Straßenbahn/Bus
Harsdorfer Straße	x	x	Straßenbahn/Bus
Jerichower Platz	x	x	Straßenbahn/Bus
Kastanienstraße	x	x	Straßenbahn/Bus
Messegelände (Elbauenpark)	x	x	Straßenbahn/Bus
Olvenstedter Platz	x	x	Straßenbahn/Bus
Reform (W.-Seelenbinder-Str.)		x	Bus/Bus
Klinikum Olvenstedt	x	x	Straßenbahn/Bus
Sudenburg (Braunlager Str.)	x	x	Straßenbahn/Bus und Bus/Bus

Mit den Bussen des Nachtverkehrs wird eine ÖPNV-Erschließung von großen Teilen des Stadtgebiets auch in der Nacht angeboten. Dabei findet mindestens stündlich am Alten Markt das Treffen der Nachtlinien statt.

Durch die Zusammenfassung aller Linien zu einem Bündel sind Abstimmungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Hinblick auf Nahverkehrsplan, Konzeptionen und Ideen einfacher, da der Verkehr von einem Unternehmen organisiert wird.

Ein integriertes Straßenbahn- und Busnetz ermöglicht es, dem Fahrgast ein einheitliches, verkehrsträger- und linienübergreifend abgestimmtes, flächendeckendes Gesamtangebot anzubieten.

Betriebliche und planerische Verflechtung der Linien

Die Zusammenfassung der Straßenbahn- und Buslinien in einem Linienbündel schafft die Voraussetzungen für eine effektive, ressourcenschonende und linienübergreifende Betriebsplanung. Dadurch können bei der Umlauf- und Personalplanung vorrangig zeitliche und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden.

In der **Umlaufplanung** können im aktuellen Netz der MVB³¹ verschiedene Linien miteinander verknüpft werden, wodurch Einsparungen von Fahrzeugen sowie eine flexiblere Dienstplangestaltung ermöglicht werden. Derzeit sind u. a. die Straßenbahnlinien 3 und 5 an der Endstelle Diesdorf miteinander verknüpft. Dadurch kann ein Fahrzeug eingespart werden. Bei den Buslinien sind die Linien 55 und 57 sowie die 53 und 58 verknüpft und im Fahrplan als durchlaufende Wagen gekennzeichnet. Bei diesen vier Linien wird diese Information gezielt an die Fahrgäste weitergegeben. Durch diese Verflechtungen wird jeweils ein Fahrzeug

³¹ Fahrplanstand 12/2017

eingespart. Weitere Fahrzeugeinsparungen sind durch bestehende Verknüpfungen bei den Linien 52, 54, 61 und 72 möglich. Während des Übergangs zwischen Tag- und Nachtverkehr fahren einige Busse von den Tagesumläufen zunächst im Nachtverkehr weiter.

In einem gebündelten Straßenbahn- und Busverkehr ist in **Havariesituationen** der Einsatz von Bussen für kurzfristige Schienenersatzverkehrsleistungen (SEV-Leistungen) leichter zu organisieren. Dazu werden u. U. auch Fahrzeuge von anderen Buslinien abgezogen um Totalausfälle auf den gestörten Straßenbahnästen zu vermeiden. Die Ersatzbusse sind schnell verfügbar und in maximal 15 Minuten vor Ort einsatzbereit.

Notwendiger Schienenersatzverkehr für die Straßenbahn und mögliche Ergänzungsleistungen zum Linienverkehr (z.B. freigestellter Schwimmverkehr) und Sonderverkehr können aufgrund des gemeinsamen Fahrzeug- und Personalpools somit sehr wirtschaftlich mit den vorhandenen Bussen gefahren werden.

Neben der Fahrzeug- und Umlaufplanung kann auch die **Personalplanung** effizient gestaltet werden. Der Einsatz der Fahrpersonale und die Dienstbesetzung sowohl für den Bus- als auch für den Straßenbahnbetrieb werden durch eine zentrale Personaldisposition (ZPD) organisiert. Hinzu kommt die Möglichkeit, Fahrer mit kombinierter Qualifikation sowohl in Bussen als auch in Straßenbahnen flexibel einsetzen zu können. Dadurch können z. B. bei überdurchschnittlichem Krankenstand in einer Sparte diese Kombifahrer Personallücken schließen. Dies ermöglicht eine höhere Flexibilität in der Personalplanung bei gleichen Kosten.

Ein weiterer Vorteil ist, dass für den gesamten Stadtverkehr nur eine Leitstelle vorgehalten werden muss. Diese ist in Magdeburg 24 Stunden besetzt. Bei Havarien werden von hier kurzfristig Ersatzverkehre organisiert. Fragen bezüglich möglicher Anschlüsse, vor allem bei Übergängen zwischen Straßenbahn- und Buslinien, durch Kunden und Fahrer können schnell und direkt beantwortet werden.

Sowohl die Straßenbahnen als auch die Busse können mit einem einheitlichen **Bordrechnersystem** ausgestattet werden, was die Betreuung dieser Geräte sowie der vor- und nachgelagerten Systeme in den Bereichen Straßenbahn und Bus vereinfacht, da beide Bereiche durch eine Abteilung Informationssysteme (AI) gepflegt werden.

Ein **einheitliches Erscheinungsbild** des gesamten Verkehrsangebotes in der Stadt Magdeburg verbunden mit der Partnerschaft im Verkehrsverbund marego kann zu einer höheren Akzeptanz durch die Fahrgäste führen.

Wirtschaftliche Verflechtung der Linien

Aufgrund der Größe der Stadt und der zum Stadtgebiet gehörenden gering verdichteten Randlagen mit unterschiedlichen Strukturen ergeben sich verschiedene Fahrgastnachfragen auf den Stadtverkehrslinien, die

direkt die wirtschaftliche Ergiebigkeit der einzelnen Linien beeinflussen. Es besteht somit eine Mischung aus Linien, die eine höhere Nachfrage aufweisen als andere. Den weit größeren Anteil der Linienbeförderungsfälle weist das Straßenbahnnetz auf (ca. 80 %).

Dabei sind jedoch weder das Straßenbahn- noch das Busnetz kostendeckend zu betreiben. Dies ergibt sich hauptsächlich aus der Netzstruktur. Die Buslinien sind in erster Linie Zubringerlinien mit Erschließungsfunktion und ergänzen das radiale Straßenbahnnetz. Der gemeinsame Betrieb dieser Linien innerhalb eines Linienbündels stellt die wirtschaftlichste Lösung für den Aufgabenträger dar, da somit eine Verbindung von Verkehrsträgern mit hoher Nachfrage (Straßenbahn) und geringerer Nachfrage (Bus) bezüglich des Ertragsausgleichs hergestellt und der Zuschussbedarf durch die Landeshauptstadt Magdeburg gesenkt werden kann.

Ein integriertes Straßenbahn- und Busnetz ermöglicht es außerdem dem Verkehrsunternehmen, betriebliche und wirtschaftliche Vorteile eines gesamt umfänglichen Steuerungs- und Abrechnungssystems zu nutzen.

Fazit

Aufgrund dieser engen verkehrlichen, planerischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge ist eine Zuordnung aller Stadtlinien zu einem Linienbündel verkehrsplanerisch sinnvoll und wirtschaftlich geboten.

Bisher wurden die Liniengenehmigungen bezogen auf das Stadtgebiet in zwei Linienbündeln (Straßenbahn/Bus) vergeben. Entsprechend sind die Laufzeiten der Liniengenehmigungen für das ÖPNV-Gesamtnetz derzeit noch nicht vereinheitlicht. In Abstimmung mit der zuständigen Genehmigungsbehörde wird angestrebt, eine Harmonisierung der Linienlaufzeiten zu erreichen. Hierzu besteht im Einzelfall und im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit einer einmaligen Verlängerung von Genehmigungen mit vorzeitigem Laufzeitende bzw. einer einmaligen Verkürzung von noch länger laufenden Genehmigungen. Durch dieses Vorgehen soll gewährleistet werden, dass alle Liniengenehmigungen des ÖPNV-Gesamtnetzes zu einem einheitlichen Zeitpunkt enden und neu vergeben werden können.

9 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

9.1 Vorbemerkungen

Das bereits in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes von 2010 festgelegte differenzierte Bedienungskonzept soll grundsätzlich beibehalten 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 erhöhen. Die Angebote im ÖPNV sollen sowohl untereinander als auch mit anderen Verkehrsträgern verknüpft und die Anbindungen ins Umland weiter verbessert werden. Dabei muss neben der Berücksichtigung der Anforderungen spezieller Nutzergruppen auch die Barrierefreiheit gewährleistet werden.

Die nachfolgenden Abschnitte werden in Festlegungen (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 Festlegungen 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.

Bei Baumaßnahmen sind die Vorgaben des Nahverkehrsplanes im Rahmen des Möglichen umzusetzen. Ergeben sich gegebenenfalls Einschränkungen, sind diese rechtzeitig mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

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 Festlegungen hinwirken.

Die Innenstadt wird im Wesentlichen als das Gebiet der Altstadt definiert, dies entspricht dem räumlichen Bereich innerhalb folgender Haltestellen: Opernhaus, Hauptbahnhof/Damaschkeplatz bzw. Kölner Platz, Alter Markt/Alleecenter und Hasselbachplatz (Vgl. Abbildung 10 - Gebietstypen).

Ein bedeutender Bestandteil der konzeptionellen Planung des ÖPNV ist der Ausbau der 2. Nord-/Süd-Verbindung, deren Fertigstellung für 2021 geplant ist. Durch die Stadtverwaltung und die Verkehrsbetriebe wurde ein Zielnetz 2020+ sowohl für die Straßenbahn als auch für den Stadtbus entworfen, welches Bestandteil des Nahverkehrsplanes ist (siehe Anlage 8).

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert von den kommunalen Aufgabenträgern die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022.

Für die Planung und Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖSPV der Landeshauptstadt Magdeburg wurde der „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard“ (DS 0040/16 - Beschluss-Nr. 1321-039(VI)17) erarbeitet.

Dieser beinhaltet die baulichen und gestalterischen Anforderungen an die Herstellung barrierefreier Haltestellen, barrierefreier Fahrzeuge und barrierefreier Informationen sowie ein Kosten- und Umsetzungskonzept. Voraussichtlich im Jahr 2018 wird den politischen Gremien das zweite Teilprojekt des Umsetzungskonzeptes zum Magdeburger Standard vorliegen. Hierbei wird die ÖSPV-Infrastruktur erfasst (u.a. Erarbeitung Haltestellenkataster) und ein entsprechender Anpassungs- und Finanzierungsbedarf abgeleitet, infolgedessen Prioritäten für den weiteren barrierefreien Ausbau festgelegt werden.

Dieses Planwerk bildet die Grundlage für die schrittweise Umsetzung der Barrierefreiheit im städtischen ÖSPV in Magdeburg.

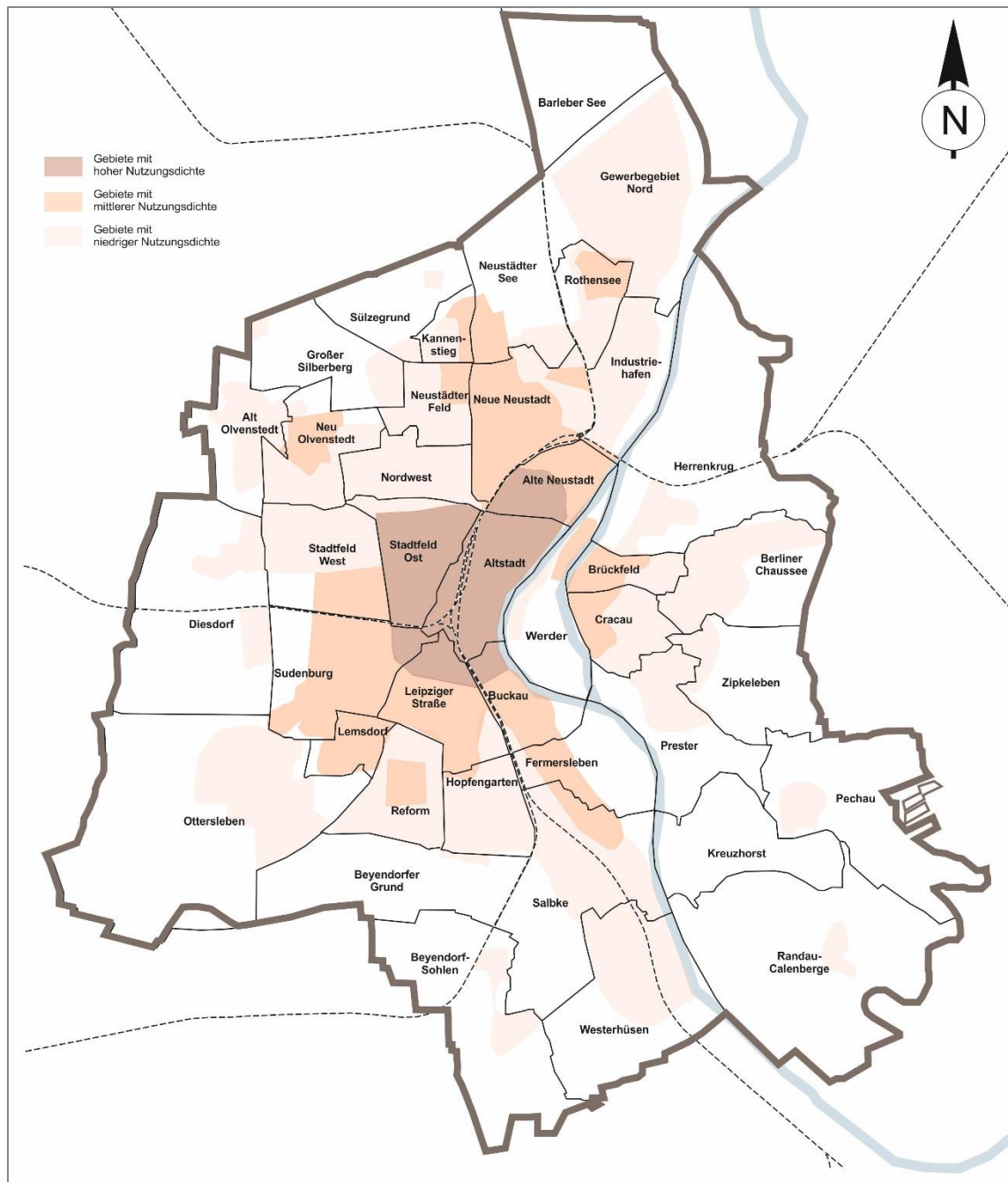
Die nachfolgenden Festlegungen zur barrierefreien Gestaltung der Haltestellen, Fahrzeuge und Informationen basieren und verweisen auf diesen Standard.

9.2 Grundsätze der Angebotsgestaltung

F.9.2.1. Die bewährte Einteilung der Landeshauptstadt Magdeburg in Gebietstypen wird den aktuellen Entwicklungen entsprechend angepasst.

Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	
Charakter	Innenstadt, Innenstadtrandgebiete
Stadtteile	Altstadt, unmittelbar angrenzende Bereiche der Stadtteile Alte Neustadt, Sudenburg, Buckau und Leipziger Straße, Stadtfeld Ost bis A.-Vater-Str. (Südseite).
Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte	
Charakter	Wohngebiete mit hoher Einwohnerdichte, Gewerbe-/Industriegebiete mit hoher Arbeitsplatzdichte, Sondergebiete mit hohem Besucheraufkommen
Stadtteile	sonstige Bereiche der Stadtteile Alte Neustadt, Sudenburg, Buckau und Leipziger Straße Teile von Brückfeld, Cracau, Fermersleben, Kannenstieg, Lemsdorf, Neu Olvenstedt, Neue Neustadt, Neustädter Feld, Neustädter See, Reform, Rothensee, Salbke, Stadtfeld West, Werder
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	
Charakter	Wohngebiete mit geringer Einwohnerdichte (Stadtrandgebiete, Stadtteile außerhalb geschlossener Siedlungsgebiete; Gewerbe-/Industriegebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte
Stadtteile	sonstige Bereiche der Stadtteile Brückfeld, Cracau, Fermersleben, Kannenstieg, Lemsdorf, Leipziger Straße, Neu Olvenstedt, Neue Neustadt, Neustädter Feld, Neustädter See, Reform, Rothensee, Salbke, Stadtfeld Ost (nördlich der A.-Vater-Str.), Stadtfeld West, Werder Alt Olvenstedt, Berliner Chaussee, Beyendorf-Sohlen, Diesdorf, Gewerbegebiet Nord, Großer Silberberg, Herrenkrug, Hopfengarten, Industriehafen, Northwest, Ottersleben, Pechau, Prester, Randau-Calenberge, 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 10: Gebietstypen³²³² Quelle.: Stadtplanungsamt Magdeburg 2017.

F.9.2.2. Das ÖPNV-Netz der Landeshauptstadt Magdeburg soll künftig in 5 Netzhierarchien eingeteilt werden, denen entsprechende Mindestbedienstandards zugeordnet werden (siehe Kapitel 9.4.3).

Es wird zwischen einem Grund- und einem Ergänzungsnetz unterschieden:

- Grundnetz G1 mit den Hauptachsen
- Grundnetz G2 mit den Hauptnebenachsen
- Ergänzungsnetz E1 mit den Nebenachsen
- Ergänzungsnetz E2 mit den Ergänzungsachsen
- Ergänzungsnetz E3 mit bedarfsgerechter Bedienung

Hinsichtlich der Relationen in den einzelnen Netztypen wurden Anpassungen der Achsenverläufe gemäß der aktualisierten Planung zum Zielnetz 2020+ vorgenommen.

In Anlage 9 sind die verschiedenen Netzhierarchien dargestellt.

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.

F.9.2.3. Das **Grundnetz G1** umfasst aufgrund der großen Bedeutung der Straßenbahn alle Relationen der Straßenbahnlinien. Je nach Umsetzungsstand der 2. Nord-Süd-Verbindung entspricht dies den folgenden Relationen in Tabelle 13. Dabei wird unterschieden in die Achsen bis zur Innenstadt (G 1-1 bis G 1-11, G1-13, G1-14) und den Bereich der Innenstadt (G 1-15) ³³. Die Achse G1-12 weist einen tangentialen Verlauf zur Innenstadt auf.

Achsen	Relation	
	2017	2020
G1-1	Neustädter See - Opernhaus	Neustädter See - Opernhaus
G1-2	Barleber See - Kastanienstraße - Opernhaus	Barleber See - Kastanienstraße - Opernhaus
G1-3	Alte Neustadt - Opernhaus	Alte Neustadt - Opernhaus
G1-4	Messegelände - Opernhaus	Messegelände - Opernhaus
G1-5	Herrenkrug - Allee-Center	Herrenkrug - Allee-Center
G1-6	Cracau - Allee-Center	Cracau - Allee-Center
G1-7	Westerhüsen - Hasselbachplatz	Westerhüsen - Hasselbachplatz

³³ Die Innenstadt wird begrenzt durch die Haltestellen Opernhaus, Damaschkeplatz/Hbf/Kölner Platz, Allee-Center und Hasselbachplatz.

Achsen	Relation	
	2017	2020
G1-8	Reform - Hasselbachplatz	Reform - Hasselbachplatz
G1-9	Sudenburg - Hasselbachplatz	Sudenburg - Hasselbachplatz
G1-10	Diesdorf - Damaschkeplatz / ZOB	Diesdorf - Kölner Platz
G1-11	Olvenstedt - Damaschkeplatz / ZOB	Olvenstedt - Kölner Platz
G1-12	Europaring - Südring	Europaring - Südring - Buckau
G 1-13	-	Kannenstieg - Kölner Platz
G 1-14	IKEA - Opernhaus	IKEA - Opernhaus
G 1-15	Innenstadt	Innenstadt

Tabelle 13: Achsen des Grundnetzes G1

Erläuterung: Das Grundnetz G1 verdeutlicht die Bedeutung der Straßenbahn. Außerdem wird durch diese Zuordnung eine einheitliche Bedienung für alle Straßenbahnlinien durchgesetzt. Durch die überwiegend radiale Streckenführung von/zur Innenstadt wird eine flächendeckende Erschließung ermöglicht.

F.9.2.4. Auf städteräumlich bedeutsamen Relationen verbindet das **Grundnetz G2** zum einen Stadtgebiete mit mittlerer Nutzungsdichte und niedriger Nutzungsdichte untereinander, zum anderen bindet es Stadtgebiete mit geringer Nutzungsdichte an Stadtgebiete mit hoher Nutzungsdichte an. 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	
	2017	2020
G2-1	Kannenstieg - Alte Neustadt	-
G2-2	Alt-Olvenstedt - Florapark - Neue Neustadt	Olvenstedt - Florapark - Neue Neustadt
G2-3	Stadtfeld Ost - Universitätsbibliothek (- Wissenschaftshafen)	Stadtfeld Ost - Universitätsbibliothek (- Wissenschaftshafen)
G2-4	Südring - Leipziger Straße - Buckau	-
G2-5	Sudenburg - Ottersleben (Eichplatz)	Sudenburg - Ottersleben (Eichplatz)

Tabelle 14: Achsen des Grundnetzes G2

Die Achsen G2-1 und G2-4 werden nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung durch das neue Straßenbahnnetz erschlossen und gehören dann zum Grundnetz G1 (G1-12 und G1-13).

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 mittlerer 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.

Das Ergänzungsnetz E1 umfasst folgende Relationen:

Achsen	Relation	
	2017	2020
E1-1	Sudenburg – Florapark (- Neue Neustadt)	Sudenburg – Florapark (- Neue Neustadt)
E1-2	Neu-Olvenstedt – Nordwest – Stadtfeld	Neu-Olvenstedt – Nordwest – Stadtfeld
E1-3	Brückfeld – Biederitz	Messegelände – Biederitz
E1-4	Reform – Hopfengarten – Salbke	Reform – Hopfengarten – Salbke/ Westerhüsen West
E1-5	Sudenburg – Reform	Sudenburg – Reform
E1-6	Ottersleben – (W.-v.-Siemens-Ring) – Bördepark	Ottersleben – (W.-v.-Siemens-Ring) – Bördepark
E1-7	Stadtpark – Maybachstraße – ZOB	-
E1-8	Stadtfeld – Diesdorf	Stadtfeld – Diesdorf
E1-9	Reform – Buckau	Reform – Buckau

Tabelle 15: Achsen des Ergänzungsnetzes E1

Die Achse E1-7 wird mit Umsetzung des Buszielnetzes 2020+ als Achse E3-1 Teil des Ergänzungsnetzes E3.

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.

Das Ergänzungsnetz E2 umfasst folgende Relation bzw. Bedienggebiete:

Achsen	Relation	
	2017	2020
E2-1	Cracau – Prester – Pechau – Randau-Calenberge	Cracau – Prester – Pechau – Randau-Calenberge
E2-2	Diesdorf – Sudenburg	Diesdorf – Sudenburg
E2-3	Olvenstedt – Großer Silberberg (Bedienung Gr. Silberberg nur Mo-Fr)	Alt Olvenstedt – Großer Silberberg (Bedienung Gr. Silberberg nur Mo-Fr)
E2-4	-	Bördepark – Beyendorf-Sohlen – Westershüsen
E2-5*	-	Neustädter Feld – Neue Neustadt – Alte Neustadt
* Der Einsatz der Achse E2-4 erfolgt in Abhängigkeit der Prüfungsergebnisse bezüglich Nachfrage, Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.		

Tabelle 16: Achsen des Ergänzungsnetzes E2

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

F.9.2.7. Das Ergänzungsnetz E3 erschließt Gebiete mit geringer Nutzungsdichte und bindet diese an das Grund- und Ergänzungsnetz an. Die Bedienung erfolgt bedarfsgerecht, wobei der Einsatz alternativer Bedienformen zu bevorzugen ist.

Das Ergänzungsnetz E3 umfasst folgende Relation bzw. Bedienggebiete:

Achsen	Relation
	2020
E3-1	Stadtpark – Maybachstraße – ZOB
E3-2*	Messegelände/ Elbauenpark – Puppendorf – Neugrüneberg – Cracau – Neuprester
E3-3*	Ottersleben – Lemsdorf – Brenneckestraße
E3-4*	Pfahlberg – Eichenweiler
* Der Einsatz der Achsen E3-2 bis E3-4 erfolgt in Abhängigkeit der Prüfungsergebnisse bezüglich Nachfrage, Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.	

Tabelle 17: Achsen des Ergänzungsnetzes E3

Erläuterung: Das Ergänzungsnetz E3 vervollständigt das ÖPNV-Angebot.

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 2021 sollen die Bauabschnitte 4, 5, 6 und 7 realisiert sein. Mit der Inbetriebnahme soll eine weitere Verbesserung der Erschließungsqualität in den Stadtteilen Kannenstieg und Neue Neustadt 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.9.3.1. 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)
hohe Nutzungsdichte	300 m	360 m	5 Min.
mittlere Nutzungsdichte	400 m	480 m	7 Min.
niedrige Nutzungsdichte	600 m	720 m	10 Min

Tabelle 18: Empfehlungen zu den Luftlinienentfernungen

Erläuterung: Die Festlegungen zu den Luftlinienentfernungen entsprechen den VDV-Empfehlungen³⁴ und stellen angemessene Werte für Oberzentren dar.

F.9.3.2. 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.

³⁴ VDV-Schrift Nr. 4, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2001

	Hohe Nutzungs- dichte	Mittlere Nutzungs- dichte	Niedrige Nutzungs- dichte
hohe Nutzungsdichte	20	30	40
mittlere Nutzungs- dichte	30	40	60
niedrige Nutzungs- dichte	40	60	60

Tabelle 19: Reisezeiten nach Gebietstypen

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.9.3.3. Die Landeshauptstadt Magdeburg wirkt im Rahmen ihrer Möglichkeiten gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV darauf hin, dass die zum Fahrplan 2017/18 befahrenen Strecken auch weiterhin erhalten und vom SPNV mit den entsprechenden Linien und Halten bedient werden.

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

9.3.4 Netzkonzept Regionalbusverkehr

F.9.3.4. Die Netzgestaltung des Regionalbusverkehrs erfolgt weitgehend durch die entsprechenden benachbarten Aufgabenträger. Im Rahmen der Zusammenarbeit im Verkehrsverbund marego sind Rahmenbedingungen für ein integriertes und kundenfreundliches Angebot abzustimmen. Es ist beizubehalten, dass zukünftig weiterhin die Regionalbuslinien weitgehend ihren Endpunkt am ZOB haben. In fachlich begründeten Ausnahmefällen, die auf einem stimmigen Gesamtkonzept basieren und mit den betreffenden Aufgabenträger abgestimmt sind, sind Abweichungen von diesem Grundsatz möglich.

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

F.9.3.5. Der Regionalbusverkehr übernimmt im Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg vereinzelt Erschließungsfunktionen, z. B. Enckekaserne, Lüttgen-Ottersleben. Die punktuelle Erschließung weiterer Stadtgebiete durch Regionalbuslinien ist unter Berücksichtigung von Fahrplanabstimmungen zwischen Stadt- und Regionalverkehr bei Bedarf zu prüfen.

Erläuterung: Ziel ist es, durch Vernetzung der Verkehrsträger ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen.

F.9.3.6. 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.

Erläuterung: Ziel ist es, durch Angebotsverknüpfungen ein attraktives übergreifendes ÖPNV-Angebot zu schaffen.

F.9.3.7. Im Stadtgebiet sind außerdem für das Umland bedeutende Einrichtungen (Bildungs-, Sport-, Freizeit-, Einkaufseinrichtungen, Krankenhäuser etc.) weiterhin anzubinden, soweit diese an der Linienführung liegen. In Abhängigkeit von der Entwicklung des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes mit der Gemeinde Sülzetal, ist bei Bedarf die Einbindung in den Regionalbusverkehr zu prüfen. Gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern ist zu prüfen, inwieweit die Verbindungen zu den benachbarten Arbeitsplatzstandorten und gewachsenen Siedlungen (insbesondere Barleben und Sülzetal) verbessert werden können.

Erläuterung: Dort wo der SPNV Umlandgemeinden nicht vollständig erschließt, decken Regionalbuslinien die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Umland und der Landeshauptstadt Magdeburg ab.

F.9.3.8. Langfristig ist eine Standortoptimierung der Haltemöglichkeiten für den Regionalbusverkehr an der Haltestelle Nicolaipplatz in stadtauswärtiger Richtung zu prüfen.

Erläuterung: Die Haltestelle Nicolaipplatz wird durch den Regionalbusverkehr zurzeit nur stadteinwärts bedient. Stadtauswärts wird die Haltestelle Bremer Straße genutzt (125 m).

9.3.5 Netzkonzept städtischer ÖPNV

F.9.3.9. Der geplante Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung ist fortzuführen.

Erläuterung: Diese Maßnahme trägt entscheidend zur Verbesserung der Erschließungsqualität bei. Bis 2019 sollen sich die Bauabschnitte 4, 5, 6 und 7 in der Umsetzung befinden.

F.9.3.10. Die laufenden Baumaßnahmen sind stufenweise fortzuführen bzw. umzusetzen.

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

F.9.3.11. Die beiden Fähren im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg sind Bestandteil des ÖPNV-Netzes und im bisherigen Umfang weiter zu betreiben.

Erläuterung: Die Fähren ermöglichen eine direkte Verbindung zwischen Buckau und dem Stadtpark Rotehorn sowie zwischen Westhüsen und Kreuzhorst.

9.3.6 Linienkonzept städtischer ÖPNV

F.9.3.12. Das **Zielnetz 2020+** der **Straßenbahn** ist nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung umzusetzen (siehe Anlage 8).

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

F.9.3.13. Die Straßenbahnlinien sind auch zukünftig überwiegend 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.9.3.14. Die Gestaltung des Liniennetzes der Straßenbahn ist so beizubehalten, dass die Innenstadt direkt und umsteigefrei erreicht werden kann. Als Innenstadt wird das Gebiet der Altstadt definiert.

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

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

F.9.3.16. Der **Stadtbus** dient als Zubringer zu den Straßenbahnlinien. Daher sind die Buslinien generell untereinander und mit der Straßenbahn so zu verknüpfen, dass jeweils kurze Übergangszeiten und Umsteigewege ermöglicht werden. Grundsätzlich sind Stadtbuslinien so zu führen, dass sie keine konkurrierenden Angebote zur Straßenbahn dar-

stellen. Nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung ist das **Buszielnetz 2020+** umzusetzen (siehe Anlage 8). Bei Veränderungen im Straßenbahn-Liniennetz ist das Stadtbus-Liniennetz entsprechend anzupassen.

Erläuterung: Durch eine Verknüpfung der Buslinien untereinander und mit der Straßenbahn können weitere Direktverbindungen gewährleistet werden.

F.9.3.17. Im Nachtverkehr sind mindestens alle Stadtteile, die auch im Grundnetz erschlossen werden, anzubinden. Dabei ist mindestens der Umfang des Fahrplanangebotes 2015/16 sicherzustellen (siehe Anlage 5).

Erläuterung: Der Nachtverkehr ermöglicht ein durchgehendes ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Magdeburg.

F.9.3.18. Der Stadtteil Beyendorf-Sohlen ist im Zielnetz 2020+ mindestens entsprechend des derzeitigen Angebotsstandards durch das in der Landeshauptstadt Magdeburg tätige Verkehrsunternehmen zu erschließen.

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

F.9.3.19. Für die Achsen E1-4 und E2-4 ist im Zielnetz 2020+ in Westerrhusen an geeigneter Stelle eine gemeinsame Endhaltestelle mit einer Wendemöglichkeit zu errichten.

Erläuterung: Im Zielnetz 2020+ wird der Ortsteil Beyendorf-Sohlen durch eine neue Buslinie erschlossen, für welche eine geeignete Endhaltestelle geschaffen werden muss.

F.9.3.20. Nach Fertigstellung des Bauabschnittes 4 der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn ist zu prüfen, ob die Erschließung der Relation zwischen den Haltestellen „Am Stadtblick“ und „Mittagstraße“ durch eine Buslinie sichergestellt werden kann (Beschluss-Nr. 529-017 (VI)15).

Erläuterung: Nach Fertigstellung der 2. N./S.-Verbindung wird die Buslinie 69 eingestellt.

F.9.3.21. Für weitere 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 (z.B. Saures Tal). Der südliche Teil des Handelshafens wurde in den letzten Jahren zum Wissenschaftshafen ausgebaut. Die Umstrukturierung wird in den folgenden Jahren fortgesetzt.

9.3.7 Alternative Bedienung

F.9.3.22. Zur Verbesserung der Erschließung in nachfrageschwachen Zeiten und Stadtrandgebieten, besonders in den Ergänzungsnetzen E2 und E3 ist der 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 und stellen die Mobilität in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen sicher. Entsprechende Untersuchungen zur Durchführbarkeit und zum Einsatz liegen vor und sind gegebenenfalls entsprechend umzusetzen.

F.9.3.23. Die Verbindung in den Stadtpark ist im Zielnetz 2020+ als Anruflinientaxi zu bedienen (E3-1). Da diese Relation vor allem im Freizeitverkehr genutzt wird, ist auf eine einfache und möglichst kurze Voranmeldung zu achten.

Dabei sollte eine Bedienbarkeit des Stadtparks durch Busse weiterhin gewährleistet werden, da vor allem bei Veranstaltungen mit erhöhten Fahrgastzahlen zu rechnen ist.

Erläuterung: Die Achse erschließt den Stadtpark, welcher in erster Linie zur Naherholung dient und damit saisonabhängig ist. Das Anruflinientaxi ermöglicht eine bedarfsgerechtere Erschließung.

F.9.3.24. Zur Verbesserung der Erschließung der Stadtteile Berliner Chaussee, Cracau und Neuprester ist die Einrichtung eines Anruflinientaxis zu prüfen (Achse E3-2). Bei entsprechendem Bedarf ist zu prüfen, ob die Einrichtung eines festen Linienverkehrs wirtschaftlich möglich ist.

Erläuterung: Das Anruflinientaxi ermöglicht eine bedarfsgerechte Erschließung mit Verknüpfung zum Grundnetz G1.

F.9.3.25. Zur Verbesserung der Erschließung der Stadtteil Lemsdorf und Ottersleben ist in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der

ausgewiesenen Wohnbauflächen die Einrichtung eines Anruflinientaxis zu prüfen (Achse E3-3).

Erläuterung: Das Anruflinientaxi ermöglicht eine bedarfsgerechte Erschließung mit Verknüpfung zum Grundnetz G1.

F.9.3.26. Die Erschließung des Gewerbegebietes Pfahlberg durch ein Anruflinientaxi (ALITA) als Achse E3-4 im Ergänzungsnetz E3 ist zu prüfen. Bei entsprechendem Bedarf ist zu prüfen, ob unter Einbindung der Einzelhandelseinrichtungen eine Taktverdichtung wirtschaftlich möglich ist und ob die Achse zur weiteren Verbesserung der Erschließung bis Eichenweiler zu führen ist.

Erläuterung: Im Gewerbegebiet Pfahlberg befinden sich mehrere Einzelhandels- sowie Freizeiteinrichtungen, die ein schwaches Fahrgastpotenzial aufweisen. Aktuell bedient das benachbarte Verkehrsunternehmen BördeBus die Haltestelle „Am Pfahlberg“ stündlich (Entfernung ca. 650m Fußweg).

F.9.3.27. Der Einsatz der genannten Rufbus-Achsen E3-2 bis E3-4 erfolgt gestaffelt je nach vorhandener Nachfrage und vorbehaltlich der Finanzierbarkeit durch die Landeshauptstadt Magdeburg und das Verkehrsunternehmen.

Erläuterung: Alternative Bedienformen bedürfen einer genauen Planung der betriebsorganisatorischen Abläufe und einer gesicherten Finanzierung.

F.9.3.28. Bei Angebot von alternativen Bedienformen sowie Taxirufservice durch den Fahrer ist das örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe 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.

9.4 Bedienungsstandards

9.4.1 Bedienungsstandards SPNV

F.9.4.1. Die Landeshauptstadt Magdeburg setzt sich weiterhin für eine an Werktagen halbstündliche³⁵ Bedienung der S-Bahn-Strecke Zielitz - Salzelmen sowie für eine grundsätzlich mindestens stündliche Bedienung der in das Stadtgebiet einfließenden SPNV-Strecken in der HVZ unter Sicherung der Anschlüsse an den Fernverkehr am Hauptbahnhof 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.

9.4.2 Bedienungsstandards Regionalbusverkehr

F.9.4.2. Die Bedienung im Regionalbusverkehr richtet sich hauptsächlich nach den Anforderungen im Stadt-Umland-Verkehr.

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

F.9.4.3. 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.9.4.4. Die zum jetzigen Zeitpunkt angebotenen Bedienzeiten sind beizubehalten:

- Tagesverkehr täglich bis 23:00 Uhr,
- Nachtverkehr bis ca. 04:30/05:00 Uhr, sonn- und feiertags bis ca. 06:30/07:00 Uhr

³⁵ Werktagen: halbstündliche Bedienung, Wochenende: mind. stündliche Bedienung

Verkehrszeit		Montag bis Freitag	Samstag	Sonn-/ Feiertag
Haupt- verkehrszeit	HVZ	06:00 - 08:00 Uhr 15:00 - 18:00 Uhr		
Normal- verkehrszeit	NVZ	08:00 - 15:00 Uhr 18:00 - 20:00 Uhr	11:00 - 18:00 Uhr	
Schwach- verkehrszeit	SVZ	04:30/05:00 - 06:00 Uhr 20:00 - 23:00 Uhr	04:30/05:00 - 11:00 Uhr 18:00 - 23:00 Uhr	06:30/07:00 - 23:00 Uhr
Nachtverkehr		23:00 - 04:30/05:00 Uhr	23:00 - 04:30/05:00 Uhr	23:00 - 06:30/07:00 Uhr

Tabelle 20: Bedienzeiten

Die in Tabelle 20 genannten Zeiten sind als Richtwerte zu verstehen. Abweichungen von bis 15 Minuten sind zulässig, wenn sie mit dem Ziel einer leicht verständlichen Fahrplangestaltung mit einheitlichen Bedienungstakten vereinbar sind. Darüberhinausgehende Abweichungen, die sich durch besondere Nachfragestrukturen auf einzelnen Linien oder zu bestimmten Zeiten ergeben, können im Einzelfall zugelassen werden, wenn sie mit dem Aufgabenträger fachlich abgestimmt sind.

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

F.9.4.5. 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. Die folgende Tabelle stellt die Mindestanforderungen an die Bedienung unterteilt nach Netzhierarchien dar.

Netzkategorie	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
Grundnetz G1	10	10	20	30/60
Grundnetz G2	10	20	30	30/60
Ergänzungsnetz E1	20	20	60	-
Ergänzungsnetz E2	60	60	60	-
Ergänzungsnetz E3	60 (B)	60 (B)	60 (B)	-
(B) - bedarfsgesteuertes Angebot				

Tabelle 21: Mindeststandard für Taktung

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

Auf folgenden Streckenabschnitten im Grundnetz G1 sind Abweichungen vom vorgegebenen Takt zulässig:

- a) Taktverdichtungen entstehen durch Linienüberlagerungen auf folgenden Straßenbahnstrecken des Zielnetzes 2020+:
 - Klosterwuhne - Freibad Süd
 - Heumarkt - Olvenstedter Platz/Westring
- b) Taktaufweitungen bestehen auf den folgenden Straßenbahnstrecken des Zielnetzes 2020+:
 - nördlicher Europaring zwischen Westring und Olvenstedter Chaussee
 - Nordbrückenzug zwischen Jerichower Platz und Walther-Rathenau-Straße/Gustav-Adolf-Straße

Die Fahrplanangebote sind grundsätzlich nach Absprache mit dem Aufgabenträger ohne bzw. mit möglichst geringem Taktversatz zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind fortlaufend zu prüfen.

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

F.9.4.6. Eine mögliche Verdichtung des Angebotes ist fortlaufend zu prüfen, da der Einkaufs- und Freizeitverkehr vor allem in den Abendstunden und am Wochenende aufgrund der verlängerten Öffnungszeiten im Einzelhandel 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.

Erläuterung: Eine Verdichtung des Angebotes ist immer mit Mehrkosten verbunden, deren Höhe vom Ausmaß der Veränderungen abhängen. Daher ist fortlaufend zu prüfen, inwieweit die Empfehlungen finanzierbar sind

F.9.4.7. Bei alternativen Bedienformen ist im Tagesverkehr mindestens ein 60-Minuten-Takt zu realisieren.

Erläuterung: Auch in nachfrageschwächeren Gebieten soll taktgebundener und durchgängiger und somit attraktiver ÖPNV angeboten werden.

F.9.4.8. Im Nachtverkehr sind an einer zentralen Verknüpfungshaltestelle im Innenstadtbereich werktags bis ca. 01:15 Uhr halbstündliche Anschlüsse und danach bis zum Beginn des Tagesverkehrs mindestens stündliche Anschlüsse zwischen den Linien des Nachtverkehrs untereinander und zur S-Bahn zu realisieren. Die Anschlüsse müssen ein gesichertes Umsteigen von allen Stadtteilen in alle Stadtteile gewährleisten. Die Abfahrtszeiten sollen weiterhin Umsteigebeziehungen zum

Nah- und Fernverkehr der Eisenbahn berücksichtigen. Nach der Fertigstellung der Baumaßnahme Kölner Platz ist eine Realisierung der genannten Anschlusstreffen an der Haltestelle Kölner Platz zu prüfen. Gleichwohl wird für den Nachtverkehr der Alte Markt favorisiert.

Erläuterung: Abgestimmte Anschlüsse vermindern besonders in angebotsschwächeren Zeiten die Warte- und Umsteigezeiten und verkürzen somit die Reisezeit. Somit wird auch im abendlichen und nächtlichen Verkehr ein taktgebundener, durchgängiger und somit attraktiver ÖPNV angeboten.

F.9.4.9. In den Sommer- und Weihnachtsferien sowie an Samstagen können nach Absprache mit dem Aufgabenträger die Takte der Nachfrage entsprechend angepasst werden (Grundtakt derzeit 15 Minuten).

Erläuterung: In den Ferien sind wochentags im Berufsverkehr weniger Fahrgäste unterwegs. Auch der Schülerverkehr ist kaum mehr vorhanden. Daher kann in dieser Zeit das Angebot in Absprache mit dem Aufgabenträger angemessen reduziert werden.

F.9.4.10. Ursachen für wesentliche und wiederkehrende Fahrplanabweichungen sollen durch das Verkehrsunternehmen identifiziert und, soweit erforderlich und möglich, gemeinsam mit der Stadt beseitigt werden, um Beförderungsgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖSPV zu erhöhen. Ziel der Stadt und Anforderung an das Verkehrsunternehmen ist, dass alle fahrplanmäßigen Fahrten stattfinden und i. d. R. nicht vor und nicht mehr als 5 min nach der planmäßigen Abfahrtszeit verkehren.

Erläuterung: Die zügige, zuverlässige und pünktliche Bedienung ist ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖSPV und wichtig für die Kalkulierbarkeit von Anschlüssen und Terminen. Sie hat darüber hinaus maßgeblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung.

9.5 Vernetzung

9.5.1 Verknüpfung SPNV - SPNV

F.9.5.1 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 - städtischer ÖPNV

F.9.5.2 Anschlüsse zwischen städtischen ÖPNV und SPNV sollen am Hauptbahnhof sowie nach Möglichkeit an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Neustadt, Eichenweiler, Herrenkrug und Buckau (nach Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung) gewährleistet werden.

Während des städtischen Nachtverkehrs sollen Anschlüsse zwischen den Nachtlinien und den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs aus den Hapterschließungsrichtungen Berlin, Hannover und Leipzig gewährleistet werden. Dabei sollen entsprechend der jeweiligen räumlichen Gegebenheiten angemessene Umsteigezeiten gewährleistet werden. Soweit möglich sollen kurze Wege zwischen den Zugangsstellen des SPNV und den Haltestellen des Stadtverkehrs ermöglicht werden. (siehe F.9.4.8).

Erläuterung: Der Hauptbahnhof ist der Hauptverknüpfungspunkt zwischen SPNV und städtischem ÖPNV.

F.9.5.3 Im Zusammenhang mit der Erschließung des Ortsteiles Beyendorf-Sohlen durch eine Stadtbuslinie ist der Übergang zwischen SPNV und ÖPNV am Haltepunkt Beyendorf sowie am S-Bahnhof Südost hinsichtlich einer besseren räumlichen und zeitlichen Verknüpfung zu prüfen.

Erläuterung: Der Fußweg zur nächsten Bushaltestelle in Beyendorf beträgt ca. 450m. Der Haltepunkt Beyendorf kann jedoch nicht ohne bauliche Aufwendungen durch eine Buslinie erschlossen werden. Das betrifft insbesondere den Straßenaufbau der Straße „Zum Bahnhof“ und eine fehlende Wendemöglichkeit für Busse.

9.5.3 Verknüpfung Regionalbusverkehr - städtischer ÖPNV

F.9.5.4 Relevante Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 9 dargestellt.

Erläuterung: Die Tabelle beinhaltet aktuell bedeutende Verknüpfungspunkte, welche auch nach Fertigstellung des Ausbaus der 2. Nord-Süd-Verbindung weiterhin von Bedeutung sind.

F.9.5.5 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

te 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 die Möglichkeit des Begegnens von zwei Bussen anzustreben.

9.5.4 Verknüpfung innerhalb des städtischen ÖPNV

F.9.5.6 An den relevanten Verknüpfungspunkten sind zwischen den einzelnen Linien der Verkehrsträger des ÖPNV möglichst kurze Wege und direkte Umsteigewege ohne Höhenüberwindung zu gewährleisten. Diese sollen 150 m nicht überschreiten. Die Umsteigezeit in der HVZ und NVZ soll durchschnittlich nicht mehr als 5 Minuten betragen.

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Verknüpfungspunkte im innerstädtischen Verkehr dargestellt.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung zwischen	
	Straßenbahn	Bus
Alter Markt / Allee-Center	x	-
City Carré / Hauptbahnhof	x	-
Hasselbachplatz	x	x
Jerichower Platz	x	x
Kastanienstraße	x	x
Klinikum Olvenstedt	x	x
Kölner Platz	x	-
Olvenstedter Platz	x	x
Opernhaus	x	x
Sudenburg/ Braunlager Straße	x	x
Südring	x	x

Tabelle 22: Verknüpfungspunkte im städtischen ÖPNV

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

F.9.5.7 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.9.5.8 Im Nachtverkehr sind geringe Übergangszeiten sowie eine hohe Anschlusssicherheit in Form eines Anschlusstreffens zu gewährleisten. In der Schwachverkehrszeit sind für wichtige Fahrbeziehungen, die keine Direktverbindung aufweisen, Anschlüsse zu sichern.

Erläuterung: Aufgrund der geringeren Bedienhäufigkeiten im Nachtverkehr und in der Schwachverkehrszeit können Reisezeiten durch optimierte Anschlüsse verringert werden.

F.9.5.9 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.

9.5.5 Intermodale Verknüpfung

F.9.5.10 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 (siehe 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.9.5.11 Die Entfernung zur nächsten Haltestelle sollte bei Bike + Ride-Standorten nicht mehr als 50 m 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.9.5.12 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.9.5.13 An folgenden Haltestellen bzw. in deren unmittelbarer Nähe sollten P+R-Plätze eingerichtet werden:

- Eisvogelstraße
- Messegelände (Standortoptimierung)

Weiterhin sollte perspektivisch an der Haltestelle Kroatenweg bzw. in deren unmittelbarer Nähe ein B+R-Platz eingerichtet werden.

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

F.9.5.14 Weiterhin sind vor allem in Gebieten mit großen Haltestellenabständen an den Haltestellen Fahrradabstellmöglichkeiten anzubieten. Die Abstellanlagen sind grundsätzlich angebotsorientiert anzulegen und so, dass sie gegebenenfalls bedarfsabhängig erweitert werden können.

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

F.9.5.15 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.9.5.16 Die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in Straßenbahnen und Stadtbussen ist unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und des Vorrangs von Rollstühlen und Kinderwagen weiterhin zu gewährleisten. Dabei ist eine Untersuchung zur Optimierung bzw. Ausweitung der Mitnahmezeiten von Fahrrädern in den Straßenbahnen und Stadtbussen durchzuführen.

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

F.9.5.17 Die Planung und Vorbereitung für die Errichtung eines Fahrradparkhauses im Bereich des Hauptbahnhofes ist weiterzuführen. Das Fahrradparkhaus 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: Ein Fahrradparkhaus bietet einen hochwertigen Service gegen ein Entgelt und verknüpft den ÖPNV und das Verkehrsmittel Fahrrad.

F.9.5.18 Die Landeshauptstadt Magdeburg setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, die Kooperation des marego-Verbundes mit Car- und Bike-Sharing-Anbietern beizubehalten und ggf. auszubauen. Dadurch können durchgängige Verkehrsangebote bereitgestellt werden.

Erläuterung: Die gemeinschaftliche Nutzung von Pkw und/oder Fahrrad 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.9.5.19 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.

9.6 Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022. Dies bedarf zwingend einer ganzheitlichen Betrachtung von

- Haltestelleninfrastruktur inkl. Zuwegung
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Betrieb und Unterhaltung der Anlagen sowie
- Information und Kommunikation

und impliziert eine Abstimmung der einzelnen Teilaspekte untereinander genauso wie eine Anpassung auf die örtlichen Gegebenheiten.

Methodisches Vorgehen

Im Nahverkehrsplan sind detaillierte Aussagen zu mindestens nachfolgenden Punkten zu treffen:

- Bestandsaufnahme zum erreichten Stand der Barrierefreiheit
- Festsetzung der Standards (Zielvorgaben) zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV
- Prioritätenbildung für die Umsetzung
- Begründung von Ausnahmen
- umzusetzende Maßnahmen

Die fachliche Konkretisierung und Definition der örtlichen Standards zur Barrierefreiheit obliegt den kommunalen Aufgabenträgern in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den Behindertenbeauftragten, -beiräten bzw. -verbänden sowie den Fahrgastgremien.

Spezifische Ausführungen zur Vorgehensweise erfolgen in den nachfolgenden Kapiteln.

Regelwerke und technische Normen

Vorgaben liefern in erster Linie die **Standard-Regelwerke** für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen bezogen auf die Barrierefreiheit im ÖPNV, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV):

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ), 2013

Weitere Vorgaben und Empfehlungen enthalten:

- Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2012
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, September 2014

Grundlegende **gesetzliche Normen** zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit sind u. a. in folgenden Schriften festgehalten:

- E-DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; Normausschuss Bau, Dezember 2014
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; Normausschuss Bau, 2009
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum; Normausschuss Medizin, 2011
- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude; Normausschuss Bau
- BOKraft und BOStrab sowie § 30d Straßenverkehrszulassungsordnung - Kraftomnibusse i. V. mit RL 2001/85/EG (sog. „Busrichtlinie“) Anhang VII: „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ für Klasse I Busse

Als **spezielle Richtlinien in der Landeshauptstadt Magdeburg** sind anzuwenden:

- Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard. Anforderungen an die Herstellung barrierefreier Haltestellen, barrierefreier Fahrzeuge und barrierefreier Fahrgastinformationen im ÖSPV. Landeshauptstadt Magdeburg, Februar 2016
- Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard. Kostenanahme. Landeshauptstadt Magdeburg, Dezember 2016
- Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard. Umsetzungskonzept (1. Stufe bis 2021). Landeshauptstadt Magdeburg, Dezember 2016

Eine bewährte Herangehensweise an Barrierefreiheit beschreibt das Zwei-Sinne-Prinzip, welches besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen. Jegliche Informationen sind demzufolge visuell und akustisch oder taktil vorzuhalten, um Menschen mit Sinneseinschränkungen die Kompensation eines fehlenden Sinns zu ermöglichen.

Ausnahmebestimmungen

Die Landeshauptstadt Magdeburg und die tätigen Verkehrsunternehmen werden sich für eine bestmögliche Einhaltung der im PBefG festgesetzten Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV einsetzen. Grundsätzlich ist jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt erkennbar, dass, wie in allen anderen Städten, die vollständig barrierefreie Gestaltung des ÖPNV bis 2022 aufgrund fehlender Kapazitäten zur

Planung und Ausführung nicht realisierbar ist. Das PBefG erlaubt es, Ausnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis 01.01.2022 festzulegen, wenn sie nachvollziehbar begründet werden. Der Aufgabenträger kann in seine Abwägungen hierzu sowohl die eigenen finanziellen Möglichkeiten als auch die bestehenden sachlichen Notwendigkeiten einbeziehen.

Im Einzelnen erforderliche Ausnahmen, die zu einer Fristverlängerung oder einer permanenten Ausnahmeregelung führen, werden in den nachfolgenden Kapiteln benannt und begründet.

Fördermöglichkeiten

Das Land Sachsen-Anhalt wird nach Maßgabe hierzu erlassener Richtlinien Zuwendungen für den barrierefreien Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an ÖSPV-Haltestellen gewähren³⁶.

Gegenstand der Förderung sind:

- Barrierefreier Bau und Ausbau von ÖSPV-Haltestellen
- Statische Fahrgastinformation an ÖSPV-Haltestellen
- Erfassung des IST-Zustandes der Barrierefreiheit an ÖSPV-Haltestellen

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des ÖSPV nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA.

Die für die Gewährung einer Zuwendung zu erfüllenden Voraussetzungen regeln sich nach den Richtlinien und sind in Verantwortung des Aufgabenträgers umzusetzen bzw. sicherzustellen.

³⁶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum barrierefreien Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an ÖSPV-Haltestellen (Haltestellenprogramm). Land Sachsen-Anhalt, Entwurf

9.7 Infrastruktur

Hier genannte Festlegungen bezüglich der Ausstattung, Gestaltung etc. von Haltestellen beziehen sich, soweit nicht anders definiert, auf Maßnahmen im Rahmen von Um- und Neugestaltungen von Haltestellen einschließlich der Herstellung deren Barrierefreiheit. Soweit auf den *Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)* verwiesen wird, ist der jeweils aktuelle Bearbeitungsstand anzuwenden.

9.7.1 Verknüpfungspunkte, Haltestellen

F.9.7.1. Die Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte bezüglich

- Dimensionierung der Bahnsteige bzw. Warteflächen (Mindestlängen, Mindestbreiten, Höhe der Warteflächen)
- Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren als ein Orientierungs- und Warnsystem (Blindenleitsystem)
- Ausführung von Rampen (Längsneigung, Zwischenpodeste)
- Zuwegung

hat nach dem *Magdeburger Standard* der Barrierefreiheit im ÖSPV zu erfolgen.

Erläuterung: Die Mindestlänge der Haltestellen orientiert sich an den zurzeit eingesetzten Fahrzeugen der MVB. Die Mindestbreite ergibt sich aus den Anforderungen für einen weitgehend barrierefreien Verkehrsraum. Der Haltestellenbereich muss ausreichend Bewegungsmöglichkeit für Rollstühle und Kinderwagen bieten.

F.9.7.2. Die Mindestlänge für Haltestellen regelt sich nach der Fahrzeuglänge zuzüglich eines Zuschlages für ungenaues Halten. Detaillierte Angaben sind dem *Magdeburger Standard* zu entnehmen.

Erläuterung: Bemessung und bauliche Ausgestaltung der Haltestellen richten sich nach den Angaben des *Magdeburger Standards*.

F.9.7.3. Bei der Einrichtung von Doppelhaltestellen erhöhen sich jeweils die Mindestlängen um die entsprechenden Fahrzeuglängen und den Sicherheitsabstand zwischen den Fahrzeugen (1,00 m). Für unabhängiges Ausfahren bei Bushaltestellen ist ein Fahrzeugabstand von 7,00 m erforderlich.

Erläuterung: Die Maße sind den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013) entnommen.

F.9.7.4. Die Höhe bzw. Breite von Reststufen bzw. Spaltbreiten dürfen jeweils maximal 5 cm betragen (vgl. Abbildung 11). 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.

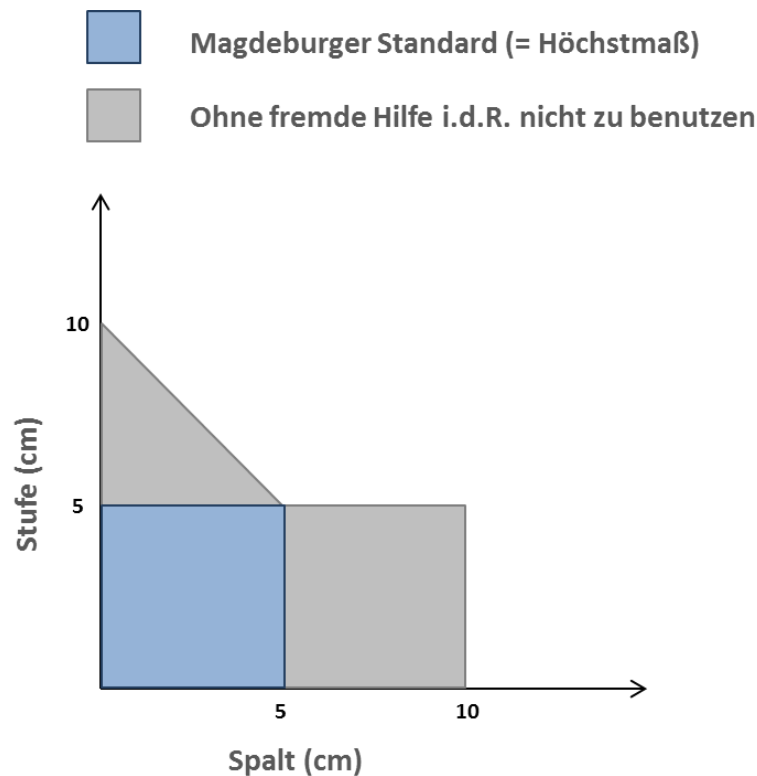


Abbildung 11: Zulässige Reststufenhöhe und Spaltbreite im *Magdeburger Standard*³⁷

F.9.7.5. Die Haltestellen sind mit taktilen Bodenindikatoren als ein Orientierungs- und Warnsystem auszustatten.

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

F.9.7.6. 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 mini-

³⁷ Quelle: *Magdeburger Standard* der Barrierefreiheit im ÖPSV – Anforderungen an die Herstellung barrierefreier Haltestellen, barrierefreier Fahrzeuge und barrierefreier Fahrgastinformationen im ÖSPV, S.14

miert wird. Besonders bei Wegverschwenkungen ist die Änderung der Radwegführung optisch erkennbar zu gestalten. Die Einsatzmöglichkeiten für sogenannte Dunkelampeln an 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.9.7.7. Haltestellen sind je nach Fahrgastaufkommen und Funktion im Liniennetz nach den in Tabelle 23 aufgeführten Standards auszustatten. Dabei sollen sich die Haltestellen in ihrer Gestaltung in den Straßenraum einfügen, eine hohe Witterungs- und Zerstörungsbeständigkeit aufweisen sowie wartungsfreundlich, leicht zu reinigen und ausbaufähig sein.

Ausstattungsstandard	Ausstattungsmerkmal
a) Mindestausstattung für alle Haltestellen	- Haltestellenkennzeichnung (Haltestellenschild mit Haltestellenname, Liniennummern und Fahrtzielen, grafischen Produktsignets, Logo der Verkehrsunternehmen, Logo des Verkehrsverbundes, Kennzeichnung von anrufpflichtigen Linien) - Ausreichende Beleuchtung - Fahrgastinformationen (Aushangfahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformationen) - Ausreichende Wartefläche (mind. 1,5 m² pro Fahrgast) - Abfallbehälter
b) Zusätzliche Ausstattung für mäßig frequentierte Haltestellen mit > 500 Einsteigern / Tag	- Witterungsschutz in transparenter Ausführung - Sitzgelegenheit - dynamische Fahrgastinformation als großflächige Anzeige
c) Zusätzliche Ausstattung für stark frequentierte Haltestellen mit > 2.000 Einsteigern / Tag und für wichtige Verknüpfungspunkte	- Stadtplan / Haltestellenumgebungsplan - dynamische Fahrgastinformationen als Großanzeiger - Erhaltung der vorhandenen Serviceeinrichtungen - ggf. Fahrscheinautomat

Tabelle 23: 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 tragen jeweils der Art, Größe und verkehrlichen Funktion der Haltestelle Rechnung.

F.9.7.8. Straßenbahnhaltestellen sind grundsätzlich mit einem Unterstand auszurüsten. Dabei sollen in erster Priorität alle Haltestellen in Stadtgebieten mit hoher Nutzungsdichte Unterstellmöglichkeiten aufweisen und in zweiter Priorität wichtige Abfahrtshaltestellen, wie z.B. an Schulen, sozialen Einrichtungen, Einkaufszentren etc. Auf den Ästen der Straßenbahnlinien ist die Ausrüstung von Haltestellen mit Wartehäuschen stadteinwärts zu priorisieren. Ausnahmen aus städtebaulichen, platztechnischen oder wirtschaftlichen Gründen bedürfen der Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

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

F.9.7.9. Es ist zu prüfen, inwieweit bei längerfristigen Baumaßnahmen und damit einhergehenden Umleitungen mobile Fahrgastunterstände zum Einsatz kommen können.

Erläuterung: Mobile Fahrgastunterstände bieten auch bei geplanten längerfristigen Umleitungen Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten für die Fahrgäste.

F.9.7.10. 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
- Fehlender Winterdienst

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

F.9.7.11. Die Gestaltung der Fahrgastinformationen richtet sich nach dem Magdeburger Standard zur Barrierefreiheit im ÖSPV. Sie 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.

Erläuterung: Im Magdeburger Standard zur Barrierefreiheit im ÖSPV sind u.a. mögliche Schriftarten, -größe und die Höhe der Anbringung geregelt.

F.9.7.12. Bei der Ausrüstung der Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) wird wie folgt unterschieden:

- Großanzeiger
- Großflächige Anzeiger mit ausreichender Anzahl an Zeilen³⁸
- Kleinanzeiger

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

F.9.7.13. Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (mind. 2.000 Einsteiger pro Tag) bzw. aufgrund ihrer Bedeutung sind beidseitig mit dynamischen Fahrgastinformationen als Großanzeiger auszustatten.

Erläuterung: Dynamische Fahrgastinformationen vereinfachen die Informationsübermittlung zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast, was besonders wichtig bei Verspätungen, Umleitungen etc. ist.

F.9.7.14. Weiterhin sind Haltestellen mit mäßigem Fahrgastaufkommen beidseitig mit dynamischen Fahrgastinformationen als großflächige Anzeige auszustatten.

Erläuterung: Das betrifft Haltestellen mit mehr als 500 Einsteiger pro Tag.

F.9.7.15. Weitere Haltestellen mit einem entsprechenden Fahrgastaufkommen sind beidseitig mit Kleinanzeigen bzw. mit verschiedenen Systemen auszustatten.

Erläuterung: Das betrifft Haltestellen mit einer vertretbaren Nachfrage bzw. Haltestellen, die an wichtigen Einrichtungen liegen. Für diese sind dynamische Fahrgastinformationen zukünftig vorzusehen.

³⁸ Anzeige aller regulär verkehrenden Linien

F.9.7.16. Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen sollten, wenn möglich zusätzlich auch mit akustischen Informationsmöglichkeiten für Bedarfsdurchsagen 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 vermittelt werden. 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.9.7.17. Bei der Einrichtung von Doppelhaltestellen bzw. hintereinander angeordneten Bedarfshaltestellen 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.

Umsetzung der Barrierefreiheit

F.9.7.18. Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit der Haltestellen hat nach den anerkannten Regeln der Technik, den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und den Festlegungen im Magdeburger Standard zu erfolgen. Mindestforderungen hierbei sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zur Haltestelle aus dem örtlichen Wegenetz (Einrichtung abgesenkter Borde, regelwerkskonformer Rampen etc.)
- Realisierung der erforderlichen Höhe der Bahn- und Bussteige (mindestens 22,5 cm) mit dem Ziel der Minimierung der verbleibenden Reststufenhöhe und Spaltbreite im Zusammenspiel von Bahnsteig und Fahrzeug; bei Bussteigen dazu Ausstattung mit Sonderbordsteinen, die ein verschleißarmes und komfortables Auflaufen der Busreifen ermöglichen und somit die verbleibenden Spaltmaße verringern
- Realisierung der vorgeschriebenen Mindestbreiten (in Abhängigkeit von der verfügbaren Straßenraumbreite); Sicherstellung einer Durchgangsbreite von mindestens 1,50 m zwischen Bordstein und Einbauten
- rutschhemmende Oberflächenbelege für die Warteflächen
- taktile Oberflächengestaltung durch Bodenindikatoren (u.a. bodenindikatorenbasiertes, kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld auf Höhe der Einstiegszone des Fahrzeugs, Blindenleitstreifen etc.)

- optisch kontrastierende Gestaltung der Warteflächen und der Einbauten bzw. Ausrüstungen
- Absicherung bei Insellage in der Fahrbahn (Geländer, regelwerkskonforme Querungshilfen mind. an einer Seite der Haltestelle)
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformationen
- Aushänge (Fahrplan, Liniennetz etc.) in auch für ältere Menschen lesbarer Schrift und durch Kinder und Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer erreichbarer Höhe (mittlere Sichthöhe etwa 1,3 m, keine Blockade des Zugangs durch Sitzgelegenheiten)

Erläuterung: Die Standards ergeben sich aus den Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseingeschränkten. Die Aufzählung gibt nachrichtlich den aktuellen Stand wieder. Barrierefreies Bauen ist ein stetig fortlaufender Prozess. Künftige Änderungen der Regelwerke bzw. Weiterentwicklungen der Technik sind zu beachten.

F.9.7.19. Um den erreichten Stand bei der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit der Haltestellen zu erfassen und zu dokumentieren und daraus den Bedarf an Investitionen zu ermitteln, hat die Landeshauptstadt Magdeburg die Erarbeitung eines **Haltestellenkatasters** veranlasst.

Bei der Aufstellung des Katasters sind alle für die Bewertung der Barrierefreiheit relevanten Aspekte zu erfassen. Das betrifft die bauliche Gestaltung der Haltestelle, die Haltestellenausstattung und die Zuwegung zur Haltestelle. Hierfür von der NASA vorgegebene Standards sind zu beachten. Außerdem sind die Haltestellenfrequentierung und die sich im Umfeld befindlichen Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Personen zu ermitteln.

Erläuterung: Da bisher noch keine detaillierte Übersicht zum Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen (einschließlich der Zuwegung) und der Haltestellenausstattung (insbesondere Informationseinrichtungen) vorhanden ist, kommt der Bestandsaufnahme eine besondere Bedeutung zu. Erst mit dem Vorliegen eines kompletten Haltestellenkatasters kann eine Aussage getroffen werden, welche konkreten Maßnahmen an den einzelnen Haltestellen umgesetzt werden müssen. Daraus leitet sich ab, welcher zeitliche und finanzielle Aufwand insgesamt erforderlich ist. Gleichzeitig bildet es die Grundlage für die Festlegung einer Prioritätenliste und die Definition von Ausnahmen.

F.9.7.20. Nach Fertigstellung des Haltestellenkatasters und damit Vorliegen von Informationen, an welchen Haltestellen welche Maßnahmen umzusetzen sind, ist eine **Prioritätenliste** für den Ausbau der noch

nicht vollständig barrierefreien Haltestellen aufzustellen und in das *Umsetzungskonzept des Magdeburger Standards* zu übernehmen. Folgende Prioritätsstufen sind zu prüfen:

Priorität	Merkmal
Priorität 1	- stark frequentierte Haltestellen (> 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung) - Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs - Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung (z. B. Schulen, Hochschulen, Krankenhäuser, Stadtverwaltung), Pflege- und Wohnheimen und Kindertageseinrichtungen, sonstige Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen sowie Haltestellen für Sonderverkehre für behinderte Menschen (sofern mit Niederflurbussen erbracht)
Priorität 2	- mäßig frequentierte Haltestellen (> 250 Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung) - Haltestellen in Stadtteilen, die bislang über keine barrierefreie Haltestelle verfügen sowie Haltestellen an medizinischen Einrichtungen mit örtlicher Bedeutung (z. B. Arztpraxen) und Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand)
Priorität 3	- übrige Haltestellen

Tabelle 24: Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen

Die Prioritätenliste ist kontinuierlich fortzuschreiben und an sich ändernde Bedingungen anzupassen.

Erläuterung: Die Priorisierung der Haltestellen nach der Bedeutung und Frequentierung ist wichtig, um in den nächsten Jahren unter Beachtung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für ein Maximum an Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei nutzbare Haltestellen zu schaffen.

F.9.7.21. Ausnahmen von einem fristgemäß und vollständig barrierefreien Ausbau einzelner Haltestellen des ÖSPV aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen sollen für folgende Fälle möglich sein:

Dauerhafte Ausnahmen:

- Haltestelle ist nur temporär eingerichtet, z.B. im Zusammenhang mit Baustellen; eine dauerhafte Nutzung ist nicht vorgesehen.
- Haltestelle ist neu eingerichtet und befindet sich zunächst im Probetrieb.
- Haltestelle wird nur von Fahrzeugen angefahren, die bauartbedingt für den Ein-/Ausstieg keinen Bussteig benötigen (z.B. Bedarfshaltestelle für flexible Bedienformen mit ausschließlich Pkw).

- Haltestelle wird nicht durch ÖSPV-Linien bedient (z.B. Haltestelle von Fernbussen).

Ausnahmen mit dem Ziel einer Fristverlängerung unter der Voraussetzung, dass kein erhöhtes Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen im Einzugsbereich der Haltestelle besteht:

- Haltestellen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitt), so dass die Barrierefreiheit mit vertretbarem Aufwand nicht umsetzbar ist
- Haltestellen, in deren Umfeld in absehbarer Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann
- schwach frequentierte Haltestellen (< 100 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- Haltestellen, die sich in zumutbarer Entfernung einer barrierefreien Haltestelle der gleichen Linie und Fahrtrichtung befinden
- Bedarfshaltestellen für flexible Bedienformen
- Haltestellen, die ausschließlich von Nachtbuslinien bedient werden

Voraussichtlich im Jahr 2018 wird den politischen Gremien das zweite Teilprojekt des Umsetzungskonzeptes (Erfassung der ÖSPV-Infrastruktur, Erstellung eines Haltestellenkatasters, Anpassungs-, Finanzierungsbedarf, Prioritäten) zum *Magdeburger Standard* vorliegen. In diesem werden die begründeten Ausnahmen von der geforderten vollständigen Barrierefreiheit konkret benannt und begründet.

Erläuterung: Ausnahmeregelungen sind dort sinnvoll, wo sich eine barrierefreie Ausstattung auch in absehbarer Zeit nicht realisieren lässt. Diese Ausnahmeregelungen gelten bis zum Ende der Laufzeit des Nahverkehrsplanes /15/.

F.9.7.22. Die konkrete zeitliche und finanzielle Umsetzung der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen wird im Umsetzungskonzept des *Magdeburger Standards* festgelegt.

Erläuterung: Im Umsetzungskonzept wird der Anpassungs- und Finanzierungsbedarf regelmäßig aktualisiert sowie ein Zeitplan aufgestellt.

F.9.7.23. In den Anlagen 10 bis 12 sind für alle Haltestellen im Stadtgebiet Magdeburg der aktuelle Stand der Barrierefreiheit und - soweit dies feststeht - der Umsetzungshorizont für den barrierefreien Ausbau bzw. Umbau dargestellt. Bis zum Jahr 2021 werden zunächst die folgende Haltestellen barrierefrei um- bzw. ausgebaut³⁹:

³⁹ Quelle: Umsetzungskonzept *Magdeburger Standard*, „Sofort“- Maßnahmen (2017-2021)

Adelheidring	Albert-Vater-Straße (BA 4)	Alter Markt	Am Cracauer Tor
Am Fuchsberg	Am Neustädter Feld	Am Stadtblick	An der Steinkuhle
Betriebshof Nord	City Carré	Dodendorfer Str	Editharing
Goldschmiedebrücke	Hanns-Eisler-Platz	Hermann-Bruse-Platz	Hertzstraße
Heumarkt	Hohenwarther Straße	Kannenstieg	Kölner Platz
Kritzmannstraße	Kroatenweg	Leipziger Str. / Halberstädter Str.	Milchweg
Opernhaus	Pablo-Picasso-Straße	Raiffeisenstraße	Ringfurther Weg
Rothensee	Salbker Platz	S-Bahnhof Buckau/ Puppentheater	Schule Rothensee
Sohlener Straße	Südring	Thiemstraße	Warschauer Straße
Westfriedhof	Zollhaus		

Erläuterung: Der Ausbau der genannten Haltestellen ist bereits Bestandteil des Investitionsplanes der MVB und/oder des Haushaltsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg.

9.7.2 Fahrwege

F.9.7.24. Der Straßenraum, speziell die Fahrbahndecken, ist auch zukünftig so zu gestalten, dass der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Bus / Straßenbahn) möglich ist.

Erläuterung: Die baulichen Voraussetzungen für einen dauerhaften Einsatz von Niederflurfahrzeugen müssen gesichert sein.

F.9.7.25. Die Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖSPV sind fortzuführen. Dazu sind Behinderungsanalysen und Reisezeitverlustuntersuchungen etc. durchzuführen und bei Bedarf daraus entsprechende Maßnahmen zu entwickeln. In erster Linie kommt hier die Bevorrechtigung von Straßenbahn und Bus an Lichtsignalanlagen durch aktive Phasenbeeinflussung in Frage. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob bei gegebenen technischen Voraussetzungen eine Beschleunigung durch Mitbenutzung von Gleistrassen durch Regional- und Stadtbusse möglich ist.

Erläuterung: Die Bevorrechtigung im ÖSPV ermöglicht eine Verkürzung der Reisezeit für die Fahrgäste und erhöht die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugeinsatzes.

F.9.7.26. Sofern die Gestaltung des Straßenraumes, die Dimensionierung und die Nutzeranforderungen es zulassen, ist bei Neu- und Umgestaltungen von Straßenbahntrassen grundsätzlich der Bau besonderer oder unabhängiger Bahnkörper zu realisieren.

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

F.9.7.27. 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.

9.7.3 Betrieblich-technische Einrichtungen

F.9.7.28. Der Umbau und Erneuerung des Betriebshofes Nord und weitere Maßnahmen sind vorzubereiten und gemäß dem Investitionsplan durchzuführen.

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

9.8 Fahrzeuge

F.9.8.1 Die eingesetzten Fahrzeuge im städtischen ÖPNV sollen insbesondere folgende Forderungen erfüllen:

- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung
- Ausstattung mit Mehrzweckflächen gemäß Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV⁴⁰
- Kennzeichnung der barrierefreien Zu- / Ausstiege
- Kennzeichnung Parkposition Rollstuhl bzw. Behindertensitzplatz
- Ausstattung mit Einrichtungen zur Sicherstellung des Zuganges für Personen mit Mobilitätseinschränkungen entsprechend den konkreten Erfordernissen (z.B. Rampe, Hublift, Kneeling)
- 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 (Fahrzeuge > 15 Sitzplätze)
- gleichmäßige Anordnung von Haltewunschtastern im Fahrzeug; Erreichbarkeit eines Tasters von jedem Sitzplatz aus; Auslösen des Haltewunsches auch am Türöffner
- geeignete Türöffnungstaster mit Sperrfunktion am Fahrzeug außen und innen mit Rollstuhlsymbol
- leicht bedienbare Fahrausweisautomaten am geeigneten Standort
- 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

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

F.9.8.2 Im Straßenbahn- und Stadtbusverkehr sind Niederflurfahrzeuge einzusetzen. Ausnahme hiervon bilden die hochflurigen Straßenbahn-Beiwagen in Zugbildung mit einem Niederflurtriebwagen. Für unvorhergesehene Ereignisse sowie für Einzelfahrten in Spitzenzeiten ist der Einsatz von Hochflur-Straßenbahnzügen zulässig. Der Anteil der eingesetzten Niederflurfahrzeuge muss dabei mindestens 95 % betragen.

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

⁴⁰ Je Bus mindestens 1 Mehrzweckfläche, je Straßenbahn mindestens 2 Mehrzweckflächen

F.9.8.3 Das Fahrzeugalter der Busse soll zu 60 % nicht mehr als 12 Jahre betragen.

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

F.9.8.4 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.9.8.5 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
- Zerstörungen 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. Durch diese Anforderungen soll die Attraktivität der Fahrzeuge bewertbar und kontrollierbar gemacht werden.

F.9.8.6 Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den jeweiligen Anforderungen und dem Stand der Technik bezüglich Abgasemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Beschaffung. Die CO₂-, HC-, NO_x- und PM-Emissionen sind weiterhin entsprechend dem Stand der Technik zu reduzieren.

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

F.9.8.7 Die Einrichtung einer Pilotlinie zur Prüfung des Einsatzes von Elektro-Bussen in der Landeshauptstadt Magdeburg ist anzustreben. Das Land bzw. die NASA GmbH führt mit Unterstützung der MVB eine Umsetzungsstudie zur Einführung eines Elektrobussystems durch. Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie (2016) soll die Umsetzungsplanung in Kooperation mit der NASA GmbH in 2018 angestrebt werden.

Erläuterung: Der Einsatz von Elektro-Bussen kann einen wesentlichen Beitrag zur Luftreinhaltung im Stadtgebiet sowie zum Klima- und Ressourcenschutz leisten. Voraussetzung hierfür ist, dass eine leistungsfähige und erprobte Technik zur Verfügung steht, was die Durchführung entsprechender Praxis-tests erfordert.

F.9.8.8 Der Fahrerarbeitsplatz neu beschaffter Fahrzeuge muss über eine Klimatisierung verfügen.

Erläuterung: Die verantwortungsvolle Arbeit des Fahrpersonals erfordert eine entsprechende Gestaltung der Arbeitsplätze.

F.9.8.9 Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist der Einsatz einer Fahrgastraum-Temperierung bzw. -Klimatisierung oder alternativ Scheibentönung bzw. -beklebungen bzw. andere geeignete Maßnahmen für den Fahrgastraum zu prüfen.

Erläuterung: Klimaanlage können die Attraktivität des ÖPNV erhöhen, bieten allerdings noch keine befriedigende Energie- und Kosteneffizienz.

F.9.8.10 Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind die Möglichkeiten der Bereitstellung von WLAN und USB-Anschlüssen in den Fahrzeugen zu prüfen.

Erläuterung: Die Verfügbarkeit von WLAN auch in den Fahrzeugen des ÖPNV trägt der zunehmenden mobilen Nutzung des Internets Rechnung und erhöht den Beförderungskomfort für den Fahrgast.

Umsetzung der Barrierefreiheit

F.9.8.11 Die vollständig barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformationen in/an den Fahrzeugen ist bis 01.01.2022 zu realisieren. Bei der Umsetzung dieser Forderungen ist den Festlegungen zur barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge und Fahrgastinformationen gemäß *Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV* in der jeweils aktuellen Fassung und den sonstigen einschlägigen Vorschriften Rechnung zu tragen.

Erläuterung: Die Festsetzung bildet die bundesrechtliche Vorgabe des Personenbeförderungsgesetzes ab.

F.9.8.12 Kommen im Rahmen von alternativen Bedienformen auch Fahrzeuge zum Einsatz, die von ihrer Bauart her nicht barrierefrei sind, ist sicherzustellen, dass für die Beförderung eines in seiner Mobilität eingeschränkten Fahrgasts ein barrierefreies Fahrzeug bestellt werden kann.

Erläuterung: Auch alternative Bedienformen müssen die Beförderung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ermöglichen.

9.9 Tarif

F.9.9.1 Das in der Landeshauptstadt Magdeburg tätige Verkehrsunternehmen gehört dem Magdeburger Regionalverkehrsverbund an und ist zur Anwendung des Verbundtarifes verpflichtet. Das bestehende marego-Tarifsystem mit seinem Fahrscheinsortiment und der Tarifzonenstruktur ist mit den anderen Verbundunternehmen beständig weiterzuentwickeln. Die Tarifstruktur ist dabei möglichst einfach und leicht verständlich zu gestalten. Das Stadtgebiet muss weiterhin einer einzigen Tarifzone des marego-Verbundes zugeordnet sein.

Erläuterung: Ein gemeinsamer und verständlicher Tarif für alle Verkehrsangebote ist die Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung.

F.9.9.2 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.

F.9.9.3 Das Verkehrsunternehmen ist angehalten, JobTicket-Verträge mit großen Arbeitgebern zu akquirieren und dafür ein Key-Account-Management zu betreiben.

Erläuterung: Als zusätzlich rabattierte Abo-Monatskarten für die Beschäftigten von Firmen, Verbänden und Behörden verbessern Jobtickets die Umweltbilanz der Unternehmen, da der Bedarf an Stellplätzen verringert wird. Das Key-Account-Management betreut die Unternehmen als wichtige Kunden professionell und sorgt für eine für beide Seiten gewinnbringende Zusammenarbeit.

F.9.9.4 Die Landeshauptstadt Magdeburg unterstützt Erweiterungen des Verkehrsverbunds marego und die Schaffung von tariflichen Anschlussmöglichkeiten zu Nachbarverbünden.

Erläuterung: Die Bestrebungen zur Abrundung des Verbundgebiets gewährleisten für Bürger der Stadt Magdeburg, mit einem Fahrschein Ziele in den Landkreisen Stendal, Altmarkkreis Salzwedel und Harz zu erreichen. Mit der tariflichen Anschlussmöglichkeit zu Nachbarverbünden wird dieser Vorteil auch auf Ziele in diesen Verbundräumen ausgeweitet. Gleiches gilt für die Fahrten aus diesen Gebieten nach Magdeburg.

9.10 Information, Service, Marketing

Die detaillierten Anforderungen zur barrierefreien Ausgestaltung der hier genannten Fahrgastinformationen sind im *Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)* festgelegt. Dabei ist der jeweils aktuelle Bearbeitungsstand anzuwenden.

9.10.1 Liniennetz-, Fahrplan- und Tarifinformationen

F.9.10.1 Die Herausgabe des Fahrplanheftes für den gesamten Stadtverkehr soll auch weiterhin beibehalten werden, sofern hierfür eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. 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. Detaillierte Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung sind dem *Magdeburger Standard* zu entnehmen. Sofern aus wirtschaftlichen Gründen auf einen Druck des Fahrplanheftes verzichtet wird, sind die entsprechenden Informationen (Fahrplanta-bellen für die Linien sowie ergänzende Informationen) im Internet als Download bereitzustellen.

Erläuterung: Das Fahrplanheft ist auch weiterhin eine wichtige Grundlage für Fahrgastinformationen und enthält zahlreiche für Fahrgäste wichtige ergänzende Informationen zur ÖPNV-Nutzung (siehe Kap. 5.9). Es ist deshalb verständlich und übersichtlich zu gestalten.

F.9.10.2 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 Nachtverkehr soll beibehalten werden. Im Liniennetzplan für das Verbundgebiet sollen neben den Regionalbuslinien weiterhin die SPNV-Linien und deren Zugangsstellen bzw. die Ortschaften mit Zugangsstellen ausgewiesen werden.

Erläuterung: Der bestehende Standard soll gehalten und weiterentwickelt werden.

F.9.10.3 Durch das Verkehrsunternehmen sind nach Möglichkeit handliche Linienpläne bzw. Fahrpläne für den Stadtverkehr 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 wichtigsten Informationen.

F.9.10.4 Aktuelle Netz-, Angebots- und Tarifinformationen sind den Kunden unter Nutzung aller dazu geeigneter Medien (Presse, Rundfunk, Internet, Telefonauskunft, Broschüren, ggf. Kundenmagazin 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.9.10.5 Der an jeder Haltestelle anzubringende Aushangfahrplan muss mindestens die Abfahrtszeiten enthalten. Weiterhin sind grundlegende Tarifinformationen und wenn möglich, Liniennetzpläne anzubringen. Fahrgäste sind auf jedem Fahrplanaushang auf die INSA-Telefonauskunft und nach Möglichkeit auf die Webseite sowie die App hinzuweisen. 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.9.10.6 Es ist sicherzustellen, dass für die telefonische Fahrplanauskunft weiterhin eine einheitliche Telefonnummer mindestens zu den aktuell angebotenen Zeiten 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.9.10.7 Bei allen Informationsträgern ist sicherzustellen, 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 und Zugänglichkeit an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie eine ausreichende Beleuchtung
- Ergänzung optischer durch akustische Informationen

Einzelheiten sind dabei dem *Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV* in der jeweils aktuellen Fassung zu entnehmen.

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

F.9.10.8 In allen Fahrzeugen sowie an allen Haltestellen sind grundlegende Informationen zum Tarif, vor allem zu Fahrkarten zum Sofortgebrauch, einschließlich Hinweise zum Fahrscheinerwerb sowie über Baumaßnahmen und Umleitungen anzubringen.

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

F.9.10.9 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. Das Verkehrsunternehmen ist dabei maßgeblich mitverantwortlich für die Auskunftsgüte von INSA. Es stellt dafür Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeit-Betriebslagedaten zur Verfügung, sofern dem nicht erhebliche Belange entgegenstehen.

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.9.10.10 Die Weitergabe und Veröffentlichung von Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Anschlusssicherungsinformationen zum Zweck der Stärkung öffentlicher Mobilität wird seitens des Aufgabenträgers unterstützt. Hierzu sind durch die Beteiligten ggf. entsprechende vertragliche Regelungen zu treffen.

Erläuterung: Die Bereitstellung von Informationen aus dem Nahverkehrssektor ist für das Erreichen der Kunden auf verschiedenen Kanälen von Bedeutung.

9.10.2 Fahrscheinerwerb

F.9.10.11 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, mindestens jedoch zu den aktuell angebotenen Öffnungszeiten (siehe Kapitel 5.9, Fußnote 20).

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

F.9.10.12 Der Erwerb des gesamten Fahrscheinsortiments soll an möglichst vielen Stellen des Netzes ermöglicht werden. Es ist anzustreben, dass der Fahrscheinerwerb über stationäre Fahrscheinautomaten an stark frequentierten Zugangsstellen weiterhin möglich ist. Das 2017 bestehende Netz von Verkaufsstellen ist bedarfsgerecht weiterzuführen.

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

F.9.10.13 Es ist weiterhin zu gewährleisten, dass der Fahrscheinerwerb an den stationären Automaten mit Bargeld und in den Verkaufsstellen zusätzlich mit Giro- oder Kreditkarte möglich ist. Der Verkauf mit kontaktlosen Zahlungsmöglichkeiten (z.B. GiroGo, Paywave) ist fortwährend zu prüfen.

Erläuterung: Es soll gewährleistet sein, dass der Fahrscheinerwerb kein Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung ist. Die Möglichkeit, mit Bargeld zu bezahlen, ist für viele Kunden immer noch wichtig.

F.9.10.14 Der Vertrieb von papierlosen Fahrscheinen über elektronische Medien mit verschiedenen Bezahloptionen ist weiter auszubauen (z.B. mit der App easy.GO), wozu auch Abo-online und die Ausgabe des gesamten Fahrscheinsortiments auf Chipkarte gehören können.

Erläuterung: Das papierlose Ticketing ermöglicht bargeldloses Bezahlen, eine schnellere und flexiblere Buchung und schont Ressourcen.

F.9.10.15 Die Landeshauptstadt Magdeburg unterstützt Bestrebungen, die vor Ort vorhandenen Buchungsmöglichkeiten in zu schaffende landesweite Systeme zu integrieren. Eine durchgehende Buchung von Verbindungen im öffentlichen Verkehr über Tarifgrenzen wird angestrebt.

Erläuterung: Ziel sollte sein, dass unabhängig von tariflichen Anpassungen oder Weiterentwicklungen, beispielsweise Verbunderweiterungen, dem Fahrgast eine durchgehende Buchungsmöglichkeit von Verbindungen im öffentlichen Verkehr ermöglicht wird.

9.10.3 Personal

F.9.10.16 Das in den Fahrzeugen des ÖPNV und im stationären Service eingesetzte Personal muss folgende Fähigkeiten aufweisen:

- fachliche Kompetenz (Ausbildung/Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen, Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des örtlichen 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, möglichst Grundkenntnisse der englischen Sprache, soziale Kompetenz)
- Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu raschem Handeln).

Erläuterung: Der Einsatz von qualifiziertem und motiviertem Personal, auch für die Fahrausweiskontrollen, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Gewinnung und Bindung von Kunden.

9.10.4 Marketing

F.9.10.17 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.9.10.18 Der Aufgabenträger setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür ein, in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund marego Kundengarantien für den Stadtverkehr in der Landeshauptstadt Magdeburg einzuführen (z. B. Sauberkeits-, Pünktlichkeits-, Antwortgarantie).

Erläuterung: Kundengarantien vervollständigen das Leistungs- und Kundendienstangebot eines Verkehrsunternehmens bzw. -verbundes und tragen wesentlich zu einem positiven Erscheinungsbild gegenüber dem Fahrgast bei.

F.9.10.19 Aspekte des Marketings sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen. Dazu gehören eine klare Produktpolitik, ein Corporate Design (ggf. auf Basis des Corporate Designs vom marego) 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.9.10.20 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.9.10.21 Es sind nutzergruppenspezifische und individuelle Marketingmaßnahmen durchzuführen, um neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Neue Fahrgäste werden durch Weiterempfehlen, gute Beratung aber auch Testmöglichkeiten gewonnen. Dazu gehören z.B. Schnuppertickets, Aktionstage^{41/42}, aber auch die Vermarktung von Kombitickets und verstärkt Hinweise die Erreichbarkeit von Zielen in und um Magdeburg mit dem ÖPNV (z.B. Ausflugsziele, Bürgerbüros)

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

F.9.10.22 Im Nachtverkehr 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.9.10.23 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.

⁴¹ Auf jedem (normalen) Ticket können 2 Personen fahren. Durchgeführt von der EVAG (Erfurt) am 20.09.08 anlässlich der Europäischen Woche der Mobilität.

⁴² Die Familientageskarte für eine Tarifzone gilt einen Tag im gesamten Verbundgebiet. Durchgeführt vom VVO jährlich am letzten Freitag in den Osterferien.

9.11 Kooperation Aufgabenträger - Verkehrsunternehmen

F.9.11.1 Die Arbeit im Unternehmensverbund Magdeburger Regionalverkehrsverbund marego ist 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 erstreckt sich auf das Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg, die Landkreise Börde und Jerichower Land sowie des Salzlandkreises.

F.9.11.2 Grundlage des Organisationsmodells ist die klare Trennung von Besteller- und Erstellerebene. Die bestehende Organisationsstruktur 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.9.11.3 Das mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft bei der Landeshauptstadt Magdeburg befasste Personal ist regelmäßig durch Schulungen und Weiterbildung für die aktuelle Rechtslage fortzubilden.

Erläuterung: Die Qualität des Nahverkehrs ist auch von der anspruchsgerechten Erfüllung der Aufgaben durch den Aufgabenträger und dessen Kenntnissen der aktuellen Rechtslage abhängig.

9.12 Finanzierung und Investitionen

Der Landeshauptstadt Magdeburg obliegt nach § 4 ÖPNVG als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr die Finanzverantwortung. Die Finanzierungspraxis des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg ist eng verbunden mit den Rechtsentwicklungen auf europäischer Ebene und der Überführung in nationales Recht.

Auf der Grundlage der im Kapitel 2 dargestellten gesetzlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV wird im Folgenden auf die konkrete Ausgestaltung der Finanzierung vor Ort eingegangen.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt auf der Basis des § 8 ÖPNVG LSA den Aufgabenträgern des Straßenpersonennahverkehrs zweckgebundene Zuwendungen für den Straßenpersonennahverkehr, insbesondere für Fahrplan- und Tarifabstimmungen, für Investitionen in den Straßenpersonennahverkehr und für die Aufstellung des Nahverkehrsplans. Die Höhe der Zuweisungen verändert sich in den nachfolgenden Jahren

entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel.

Die ÖSPV-Finanzierung wird durch die Betrauungsvereinbarung geregelt.

9.12.1 Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Rechtsgrundlage für die Finanzierung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg ist derzeit das europäische Primärrecht gemäß den Vorgaben der „Altmark-Trans-Entscheidung“ des Europäischen Gerichtshofs.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg hat im Jahr 2006 die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG zum 01.01.2007 mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der Durchführung des ÖPNV auf dem Gebiet der Landeshauptstadt betraut.

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG erhält von der Landeshauptstadt auf der Grundlage dieser Betrauung Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Die jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazugehörigen Parameter sowie das Ausgleichsverfahren sind dort entsprechend beschrieben

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurde eine rechtliche Neuordnung des ÖPNV eingeleitet. Am 23. Oktober 2007 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 abgelöst. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und beinhaltet eine zehnjährige Übergangsfrist. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat erhebliche Auswirkungen auf die Finanzierungs- und Vergabep Praxis des ÖPNV in Deutschland, da sie festlegt, wann und unter welchen Voraussetzungen die zuständige örtliche Behörde (hier: Landeshauptstadt Magdeburg) einem Verkehrsunternehmen eine Ausgleichsleistung und/oder ein ausschließliches Recht für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren kann.

Wie die Beauftragung und Finanzierung der Verkehrsunternehmen nach Auslaufen der bestehenden Betrauung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG spätestens Ende 2021 erfolgen soll, muss die Landeshauptstadt Magdeburg als zuständige örtliche Behörde frühzeitig entscheiden. Die Voraussetzungen für die Umsetzung einer Direktvergabe werden zurzeit geprüft. Das wesentliche Element einer solchen Direktvergabe ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag, in dem alle Rechte und Pflichten zur Sicherstellung der von der Landeshauptstadt gewünschten Verkehrsbedienung geregelt werden. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird u. a. die konkret sicherzustellenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, das Abrechnungsverfahren für die Ausgleichsleistungen, die beihilferechtliche Überkompensationskontrolle, das erforderliche Anreizsystem sowie die Dokumentationspflichten enthalten.

Gemäß Verbundvertrag für den Verkehrsverbund in der Region Magdeburg marego erhält die Landeshauptstadt Magdeburg für das Jahr 2018 einen Betrag von 269,4 Tsd. EUR und für die Jahre 2019 bis 2021 abschmelzende Beträge in Höhe von 202,0 Tsd. EUR, 134,6 Tsd. EUR und 67,3 Tsd. EUR. Die Landeshauptstadt leitet diese Mittel an das auf dem Gebiet der Landeshauptstadt tätige Verkehrsunternehmen weiter.

Gemäß § 8 ÖPNVG LSA erhält die Landeshauptstadt Magdeburg zudem Zuweisungen für 2018 in Höhe von insgesamt 7.049,3 Tsd. EUR vom für den Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt zuständigen Ministerium. Die Landeshauptstadt erwartet für die Jahre 2019 bis 2021 Zuweisungen in ähnlicher Höhe.

Außerdem erhält die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß § 9 ÖPNVG LSA jährlich 3.490,6 Tsd. EUR vom Land zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs. Die Stadt reicht diese Mittel transparent und diskriminierungsfrei an das auf dem Gebiet der Landeshauptstadt tätige Verkehrsunternehmen, das die Anforderungen des § 9 ÖPNVG LSA erfüllt, aus.

9.12.2 Investitionen

Ein moderner, attraktiver und barrierefreier Stadtverkehr erfordert regelmäßige Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Für Investitionen können u.a. folgende Finanzmittel eingesetzt werden:

- Fördermittel EU (EFRE)
- Förderprogramme des Bundes (z. B. Entflechtungsgesetz, Stadtbau Ost)
- Förderprogramme des Landes Sachsen-Anhalt (z. B. Schnittstellenprogramm, Haltestellenprogramm)
- ÖPNV-Landesmittel gemäß § 8 (4) ÖPNG LSA (mind. 17,5 % der Zuweisungen)

Gemeinsame Vorhaben sind zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Die nach dem gegenwärtigen Stand für den ÖSPV in der Landeshauptstadt Magdeburg vorgesehenen Landesmittel nach § 8 ÖPNVG LSA sind in folgender Tabelle dargestellt.

	Finanzmittel gem. § 8 ÖPNVG LSA für ÖPNV-Investitionen [Tsd. EUR]			
	2018	2019	2020	2021
Infrastruktur				
Fahrleitungsanlage Strombrücke	310			
Fahrsignalanlage Hasselbachplatz	173			
Zugangsstellen ÖPNV				
Haltestelle Thiemstraße	8	75	101	
Fahrzeugförderung				
Zweiwegefahrzeug	186			
Sonstige Investitionen				
Betriebshofsteuerung Südost	375	450		
Neubau Betriebshof Nord	436	1.186	1.482	4.083
Neubau Unterflurhebestand	863			
Gesamtbetrag	2.351	1.711	1.583	4.083

Tabelle 25: Geplante Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln für ÖPNV-Investitionen

Folgende Maßnahmen sind in den nächsten Jahren Investitionsschwerpunkte der Landeshauptstadt Magdeburg:

Infrastrukturmaßnahmen:

- Bau der 2. Nord-Süd-Verbindung
- Fertigstellung Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
- Ersatzneubau Strombrückenzug
- Ersatzneubau Pettenkoferbrücke
- Beseitigung von Schäden am August-Bebel-Damm
- Grundhafter Ausbau von Straßenzügen mit zeitgleicher Erneuerung der Gleisanlagen und Haltestellen (u.a. Nordabschnitt Leipziger Straße, Große Diesdorfer Straße, Nordabschnitt Breiter Weg, Lüneburger/Lübecker Straße, Faulmannstraße/Salbker Platz)

Zugangsstellen ÖPNV:

- Erneuerung/Ausbau/Neubau von Straßenbahnhaltestellen (u.a. Endschleife Kroatenweg, Goldschmiedebrücke (stadtauswärts), Thiemstraße)
- Errichtung provisorischer barrierefreier Straßenbahnhaltestellen (z. B. Westfriedhof, Arndtstraße, Neustädter Friedhof)
- Errichtung barrierefreier Bushaltestellen (Am Hopfengarten, Kirschweg/Magdeburger Ring)

Fahrzeuge:

- Beschaffung Niederflurgelenktriebwagen für Einrichtungsbetrieb
- Beschaffung Niederflurgelenktriebwagen für Zweirichtungsbetrieb
- Beschaffung Niederflurbusse

Sonstiges:

- Neubau Betriebshof Nord

Sofern weitere im Rahmen neuer Planungen und Untersuchungen bisher noch nicht berücksichtigte Investitionen notwendig werden und dafür Möglichkeiten der Förderung bestehen, sind bei der Investitionsplanung entsprechende Ergänzungen bzw. Präzisierungen vorzunehmen. Werden einzelne Vorhaben nicht wie geplant realisiert, sind sie in die Folgejahre zu übernehmen.

Quellenverzeichnis

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31.07.2012
- /2/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29.08.2016
- /3/ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- /4/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Zeitraum 2010 bis 2015/2025 vom 08.02.2011
- /5/ 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2014- 2030 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt
- /6/ BO- Kraft vom 21.06.1975 in der aktuellen Fassung
- /7/ StVO vom 16.11.1970 in der aktuellen Fassung
- /8/ Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*, DS0012/14, Beschluss-Nr. 207-007(VI)14
- /9/ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013
- /10/ Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard, DS 0040/16, Beschluss-Nr. 1321-039(VI)17)
- /11/ VDV-Statistiken 2011-2015, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- /12/ Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010, Beschluss-Nr. 264-11(V)10
- /13/ Quartalsbericht 04/2016, Magdeburger Statistik, Landeshauptstadt Magdeburg
- /14/ Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Magdeburg 2016
- /15/ Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, September 2014

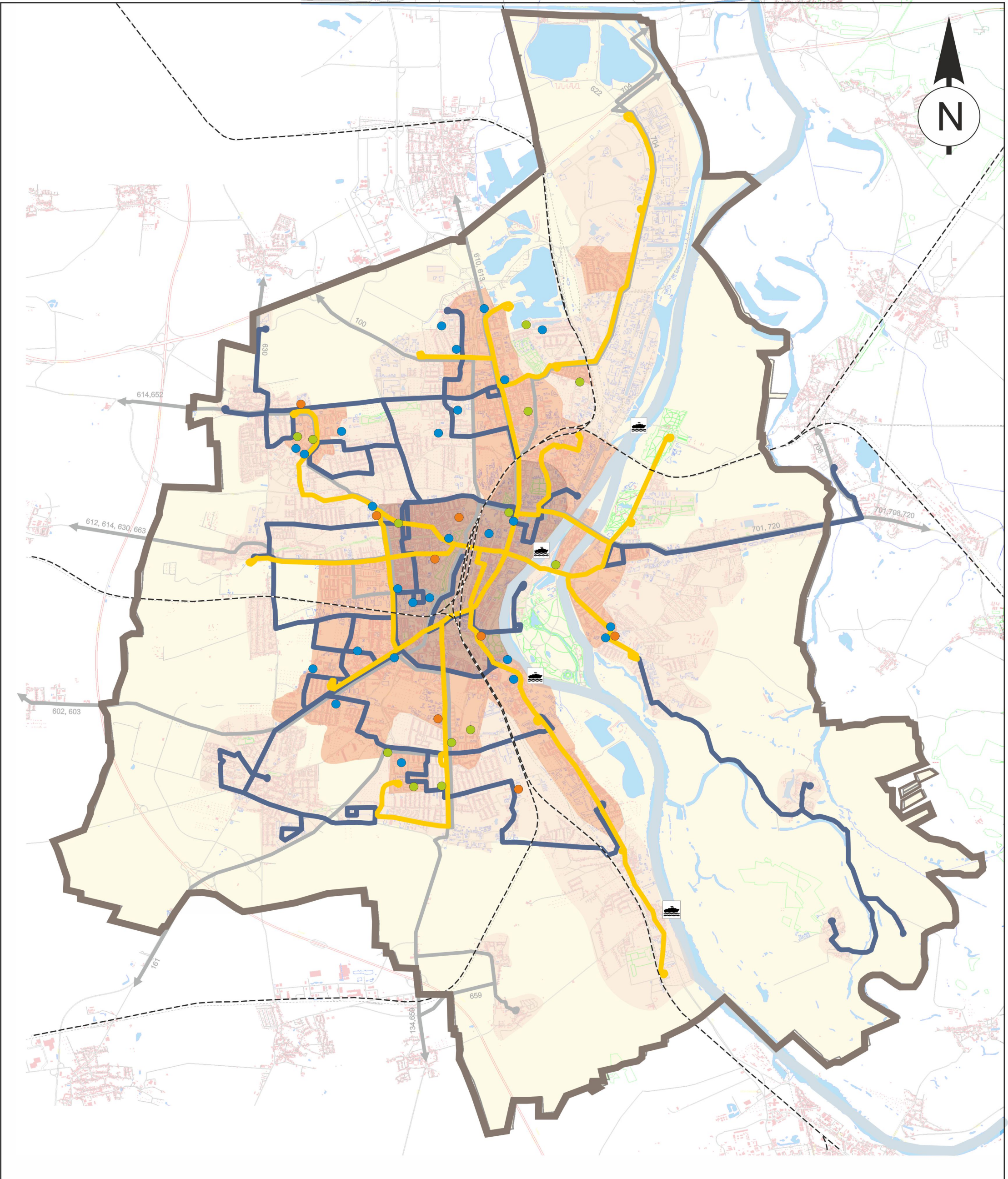
Weiterführende Quellen:

- /16/ Internetauftritt der MVB: www.mvbnet.de, zuletzt abgerufen am 15.01.2018
- /17/ Internetauftritt der LH Magdeburg: www.magdeburg.de, zuletzt abgerufen am 29.11.2017
- /18/ Internetauftritt der NASA GmbH: www.nasa.de, zuletzt abgerufen am 29.05.2017
- /19/ Internetauftritt der Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH - marego: www.marego-verbund.de, zuletzt abgerufen am 16.01.2018
- /20/ Internetauftritt des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt: www.stala.sachsen-anhalt.de, zuletzt abgerufen am 28.04.2017
- /21/ Internetauftritt des Statistischen Bundesamtes: www.destatis.de, zuletzt abgerufen am 10.04.2017
- /22/ Internetauftritt der Bundesagentur für Arbeit: www.statistik.arbeitsagentur.de, zuletzt abgerufen am 13.04.2017
- /23/ Internetauftritt der PVGS mbH: www.pvgs-salzwedel.de, zuletzt abgerufen am 10.04.2017
- /24/ Internetauftritt der KVG Salzland GmbH: www.kvg-salzland.de, zuletzt abgerufen am 10.04.2017
- /25/ Internetauftritt der NJL mbH: www.njl-burg.de, zuletzt abgerufen am 10.04.2017
- /26/ Internetauftritt der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH: www.boerde-bus.de, zuletzt abgerufen am 10.04.2017

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Medizinische und Soziale Einrichtungen - IST
- Anlage 2 Gewerbegebiete - IST
- Anlage 3 Schulstandorte und Schülerzahlen im Schuljahr 2017/18
- Anlage 4 Streckennetz IST - Tagesverkehr (Basis Fahrplan 2015/16)
- Anlage 5 Streckennetz IST - Nachtverkehr (Basis Fahrplan 2015/16)
- Anlage 6 Fahrrad- und Pkw-Abstellanlagen - IST
- Anlage 7 Haltestelleneinzugsgebiete - IST
- Anlage 8 Zielnetz 2020+
- Anlage 9 Bedienachsen Zielnetz 2020+
- Anlage 10 Haltestellen der Landeshauptstadt Magdeburg
- Anlage 11 Barrierefrei gestaltete Haltestellen
- Anlage 12 Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV
- Umsetzungskonzept (1. Stufe bis 2021) -

ANLAGEN



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Medizinische und Soziale Einrichtungen - IST -



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

21.02.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 1

Legende

- Medizinische Einrichtung
- Betreutes Wohnen
- Pflegeheim
- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte
- Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte

- Straßenbahn
- Stadtbus
- Regionalbus



Fähre/
Schiffsanleger

SPNV

Stadtgrenze

- 01 Industrie- u. Logistik-Centrum (ILC)

02 Glindener Weg

03 Hansehafen

04 Windmühlenstraße

05 Ebendorfer Chaussee

06a Hafenbecken I+II

06b Trennungsdamm

06c Industriehafen

07 Kraftwerk

08 Wissenschaftshafen

09 Ölmühle

10 Schlachthof

11 Sülzeberg

12 Salbke

13 Südost

14 Hopfengarten

16 Eulenberg

17 August-Bebel-Damm

18 Burger Straße

19 Saale- / Havelstraße

20 Großer Silberberg

21 Sülzeanger/Ziolkowskistraße
- 22 Neue Neustadt

22a Münchenhofstr.

22b Ohrestraße

23 Rogätzter Straße

25 Sudenburger Wuhne

26 Puppendorfer Weg

27 Brenneckestraße

28 Freie Straße

29 Sandbreite

30 Schilfbreite

31 Matthiasstraße

32 Werner-von-Siemens-Ring

33 Salbker Chaussee

34 RAW

35 Pfahlberg

36 Lübecker Straße

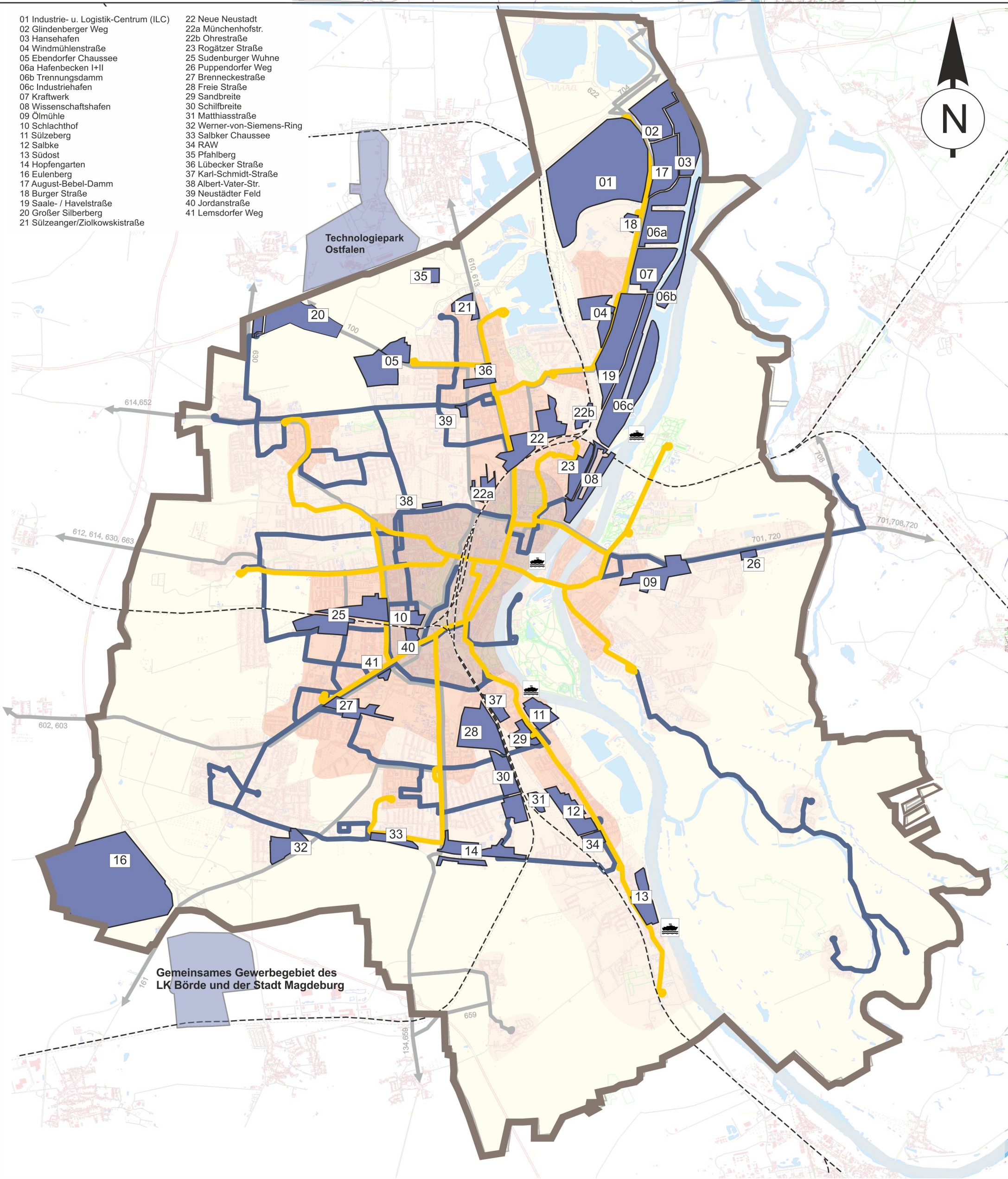
37 Karl-Schmidt-Straße

38 Albert-Vater-Str.

39 Neustädter Feld

40 Jordanstraße

41 Lemsdorfer Weg



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Gewerbegebiete - IST -



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

21.02.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 2

Legende



Gewerbegebiete innerhalb des Stadtgebietes



Gewerbegebiete außerhalb des Stadtgebietes



Gebiete mit
hoher Nutzungsdichte



Gebiete mit
mittlerer Nutzungsdichte



Gebiete mit
niedriger Nutzungsdichte



Straßenbahn



Stadtbus



Regionalbus



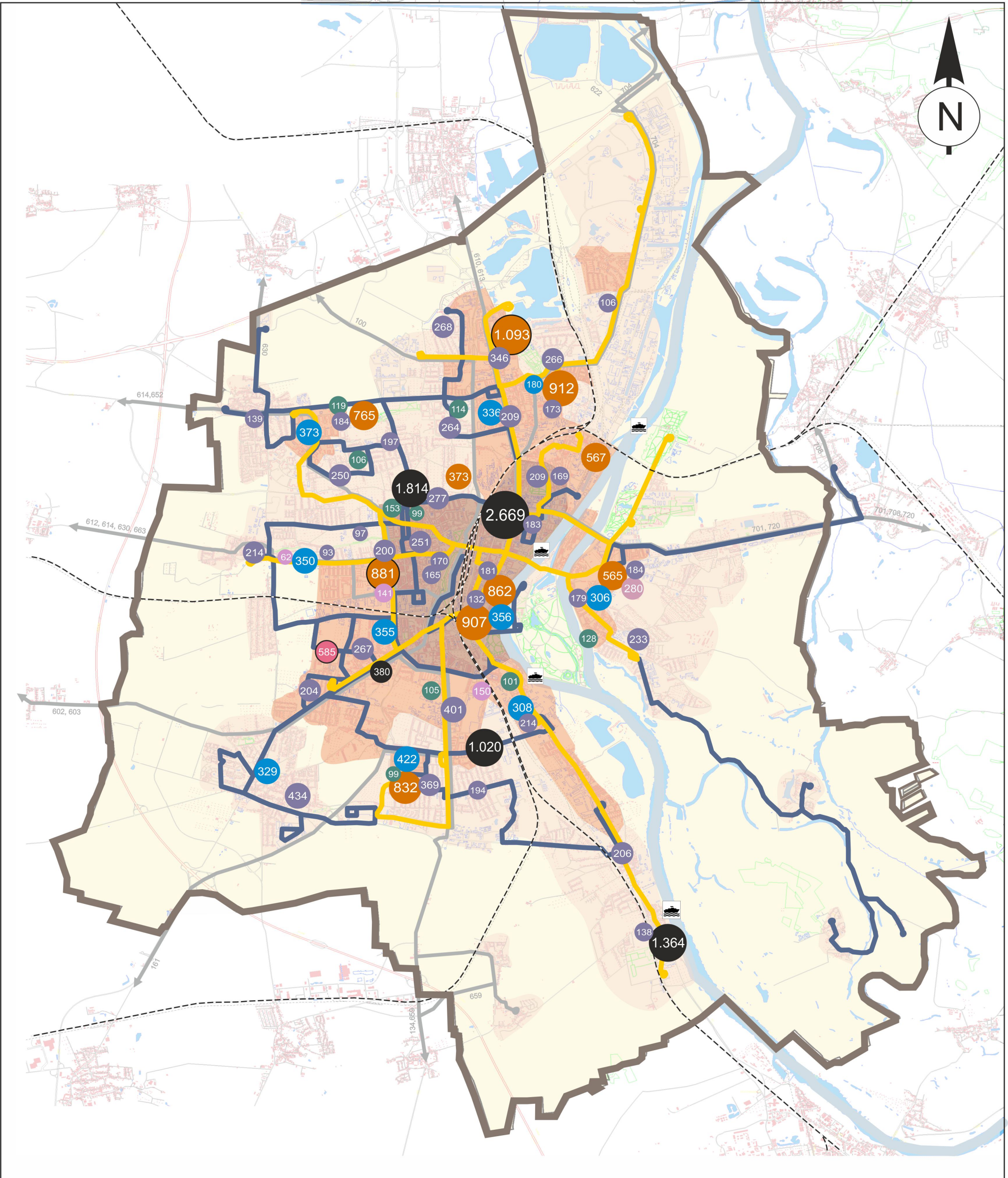
Fähre/
Schiffsanleger



SPNV



Stadtgrenze



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Schulstandorte und Schülerzahlen im Schuljahr 2017/18



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

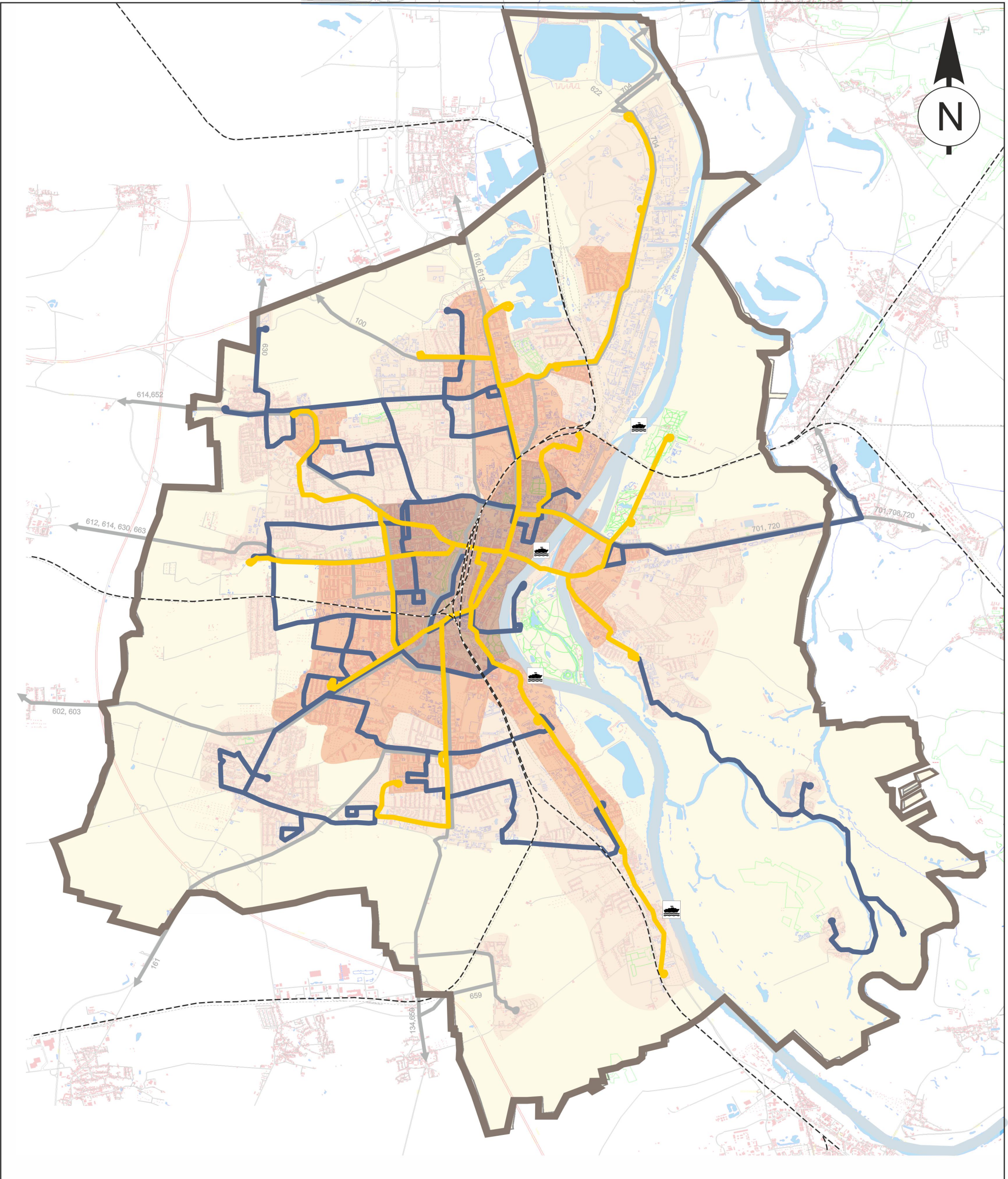
31.01.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 3

Legende

- | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| Grundschule | Gemeinschafts-/Sekundarschule | |
| Sekundarschule | Förderschule | IGS |
| Gymnasium | Berufsbildende Schule | Freie Waldorfschule |
| Gebiete mit hoher Nutzungsdichte | Straßenbahn | Fähre/ Schiffsanleger |
| Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte | Stadtbuss | SPNV |
| Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte | Regionalbus | Stadtgrenze |



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Streckennetz IST - Tagesverkehr (Basis Fahrplan 2015/2016)



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

21.02.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 4

Legende

- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte
- Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte

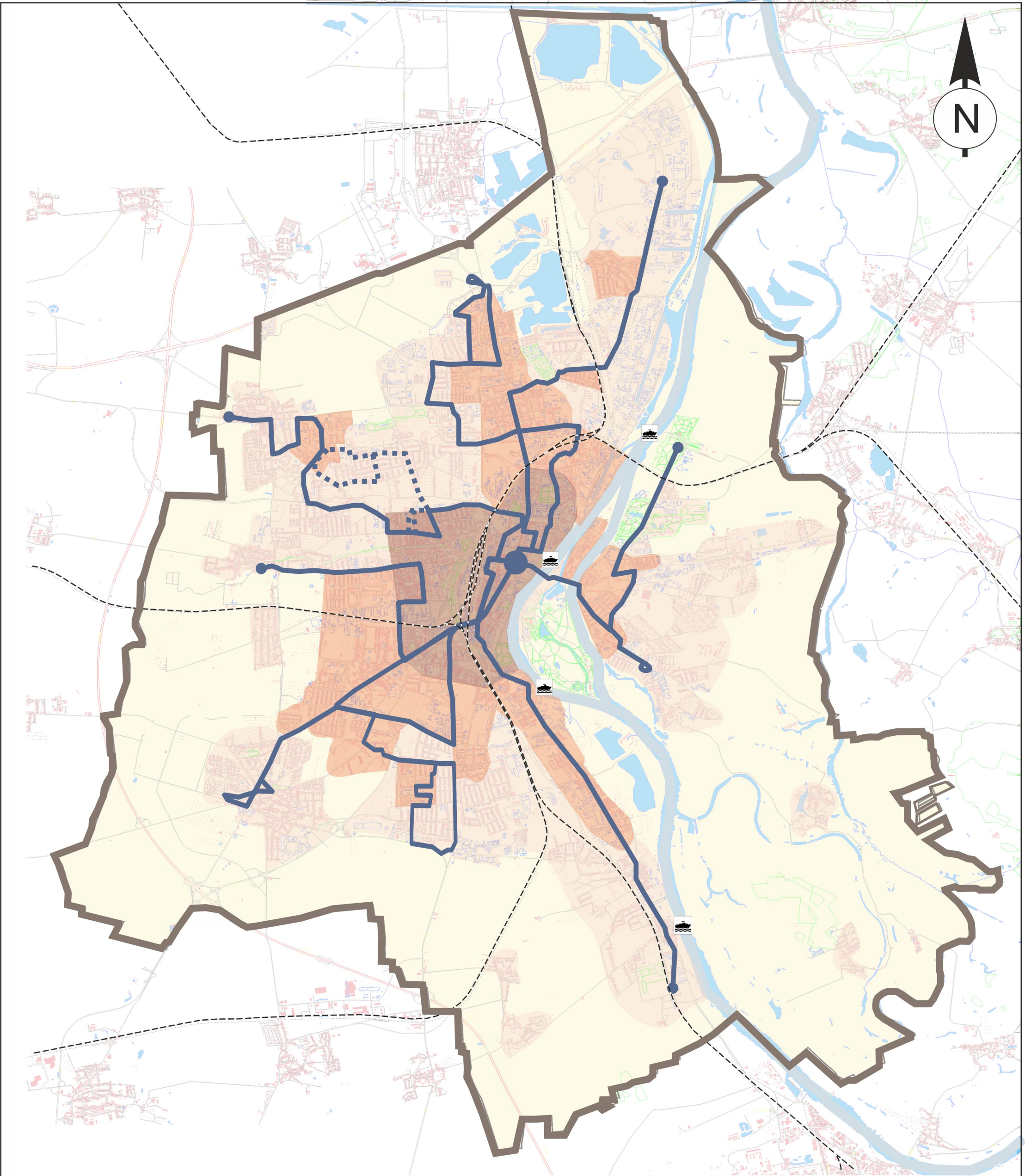
- Straßenbahn
- Stadtbus
- Regionalbus



Fähre/
Schiffsanleger

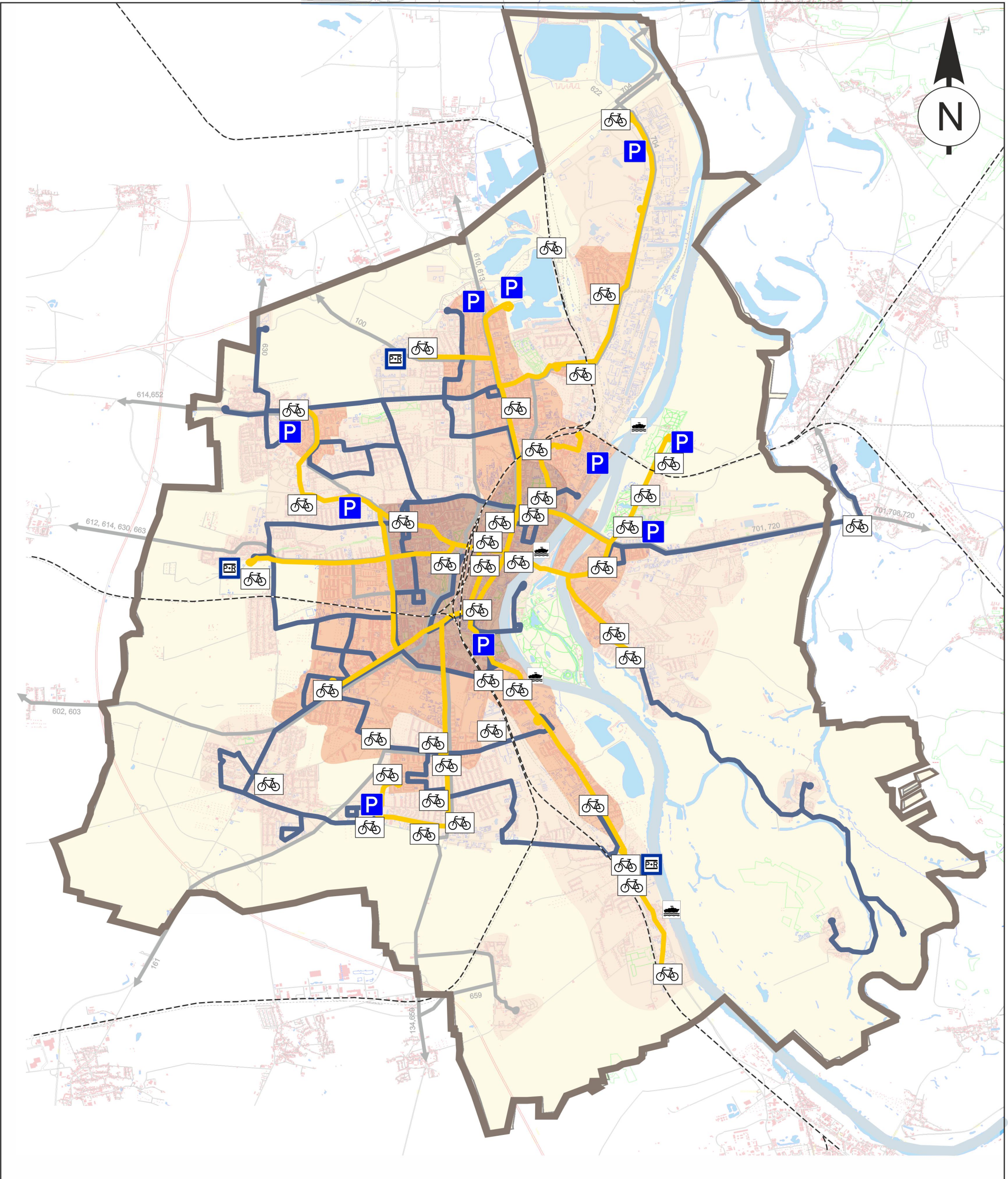
SPNV

Stadtgrenze



Hinweis: Der Streckenverlauf im Bereich Olvenstedt ist an den aktuellen Fahrplan angepasst

 Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt			
Vorhaben:		Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018	
Benennung:		Streckennetz IST - Nachtverkehr (Basis Fahrplan 2015/2016)	
 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH	Bearbeitungs- stand: 21.02.18	Zeichnungs-Nr.: Anlage 5	Legende  Nachtlinien  Rufbus  Zentraler Anschluss- punkt im Nachtverkehr  Gebiete mit hoher Nutzungsdichte  Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte  Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte  Fähre/ Schiffsanleger  SPNV  Stadtgrenze



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Fahrrad- und Pkw-Abstellanlagen - IST -



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

27.04.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 6

Legende



in Haltestellennähe sind
Fahrradabstellanlagen vorhanden



Park + Ride - Stellplatz
(kostenfrei)



in Haltestellennähe sind
Pkw-Abstellmöglichkeiten vorhanden



Gebiete mit
hoher Nutzungsdichte



Gebiete mit
mittlerer Nutzungsdichte



Gebiete mit
niedriger Nutzungsdichte



Straßenbahn



Stadtbus



Regionalbus



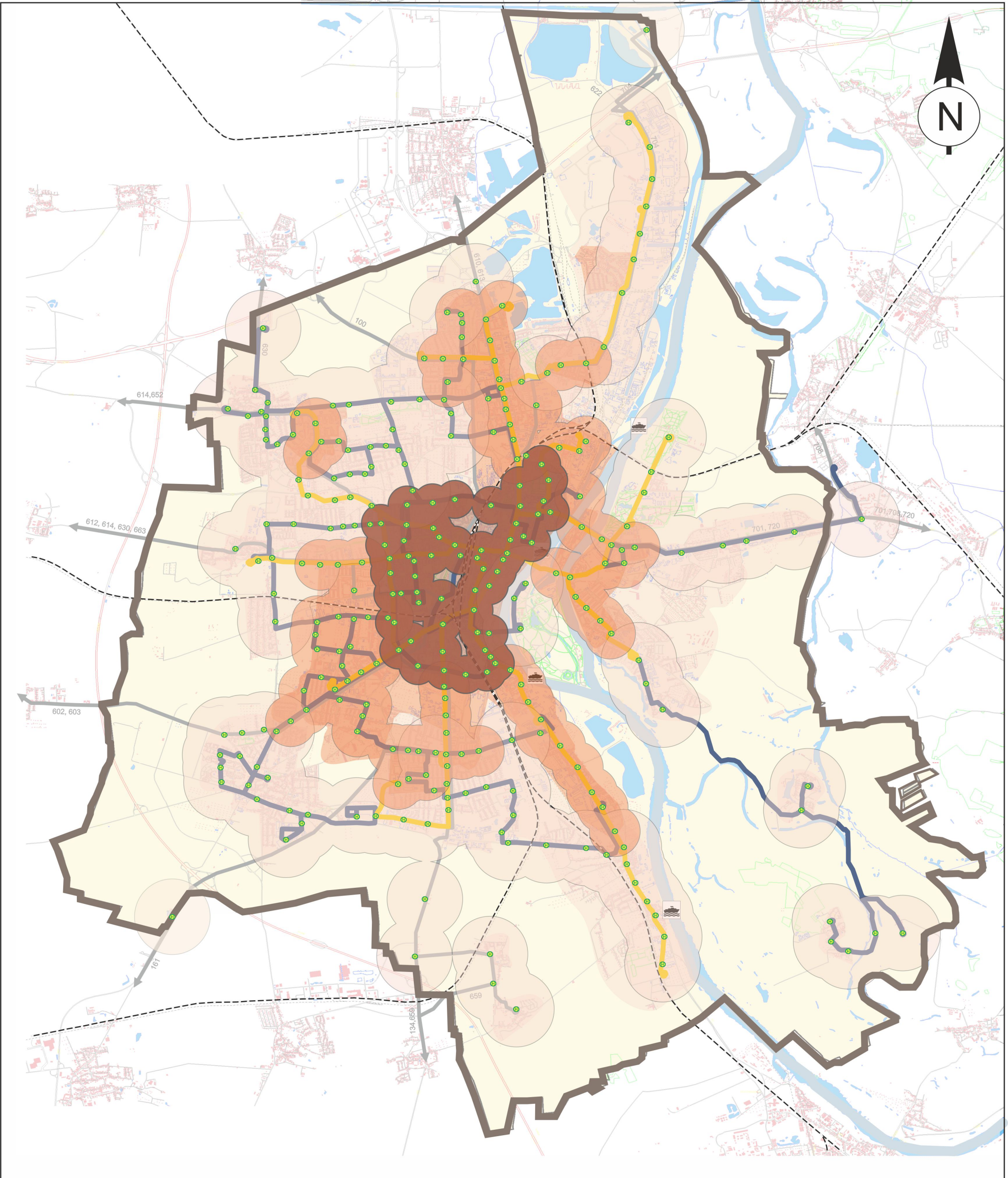
Fähre/
Schiffsanleger



SPNV



Stadtgrenze



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Haltestelleneinzugsgebiete - IST -



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

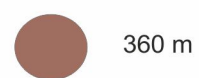
12.02.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 7

Legende

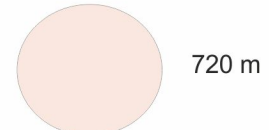
Haltestelleneinzugsgebiete (mit Umwegfaktor):



360 m



480 m



720 m

Gebiete mit
hoher Nutzungsdichte

Gebiete mit
mittlerer Nutzungsdichte

Gebiete mit
niedriger Nutzungsdichte

Straßenbahn

Stadtbus

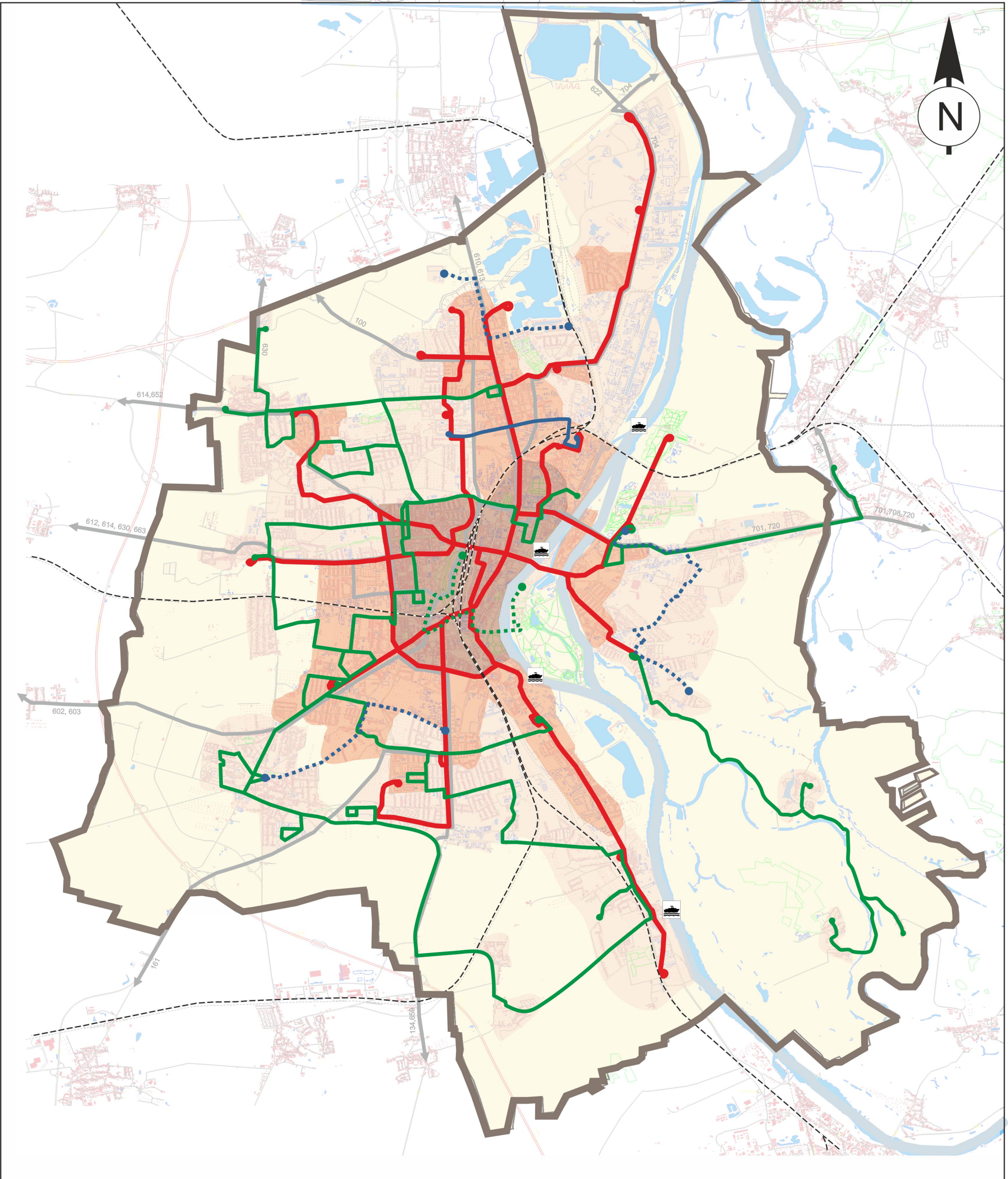
Regionalbus



Fähre/
Schiffsanleger

SPNV

Stadtgrenze



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Zielnetz 2020+



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

27.04.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 8

Legende



Gebiete mit
hoher Nutzungsdichte



Gebiete mit
mittlerer Nutzungsdichte



Gebiete mit
niedriger Nutzungsdichte



Zielnetz Straßenbahn



Zielnetz Bus



Zielnetz Bus ALITA



Prüfauftrag



Regionalbus



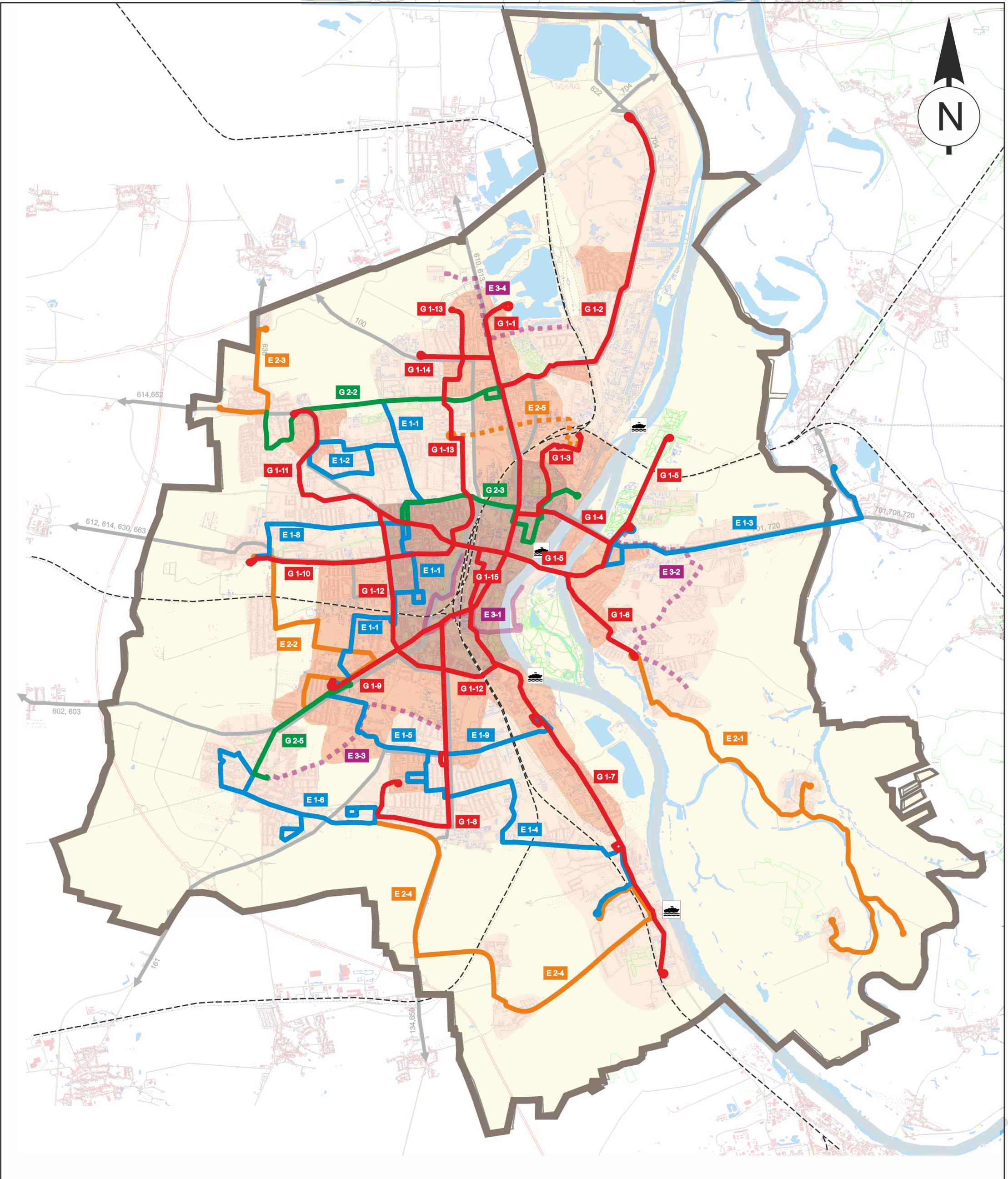
Fähre/
Schiffsanleger



SPNV



Stadtgrenze



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

Bedienachsen Zielnetz 2020+



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

30.04.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 9

Legende

— Achsen Grundnetz G1
— Achsen Grundnetz G2

— Achsen Ergänzungsnetz E1
— Achsen Ergänzungsnetz E2
— Achsen Ergänzungsnetz E3

■■■■■ Prüfauftrag

Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
 Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte
 Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte

— Regionalbus



Fähre/
Schiffsanleger

--- SPNV

— Stadtgrenze

Haltestelle		Anbindung					Ø Frequentierung Mo-Fr ¹ (Fahrgäste/Tag)	Barrierefreiheit IST (Stand 04/2017)			Umsetzungshorizont Barrierefreiheit ² (soweit bekannt)	
		Strab	Bus (x) - nur Regional-Verkehr	Fahrradabstellanlage	P+R (x) - Abstellmöglichkeit	Nachtbus-Verkehr		stadeinwärts (x) - eingeschränkt barrierefrei	stadtauswärts (x) - eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei	Priorität A bis 2021	Priorität B nach 2021
Biederitz	Weidenring		x				< 100			x		x
Heyrothsberge	Biederitzer Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Adolf-Jentzen-Straße		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Agnetenstraße	x				x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Agrarstraße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Akener Weg					x	< 100			x		x
Magdeburg	Albert-Einstein-Gymnasium		x				250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Albert-Vater-Straße	x	(x)			x	250 - 1.000	x	x	RBus		x
Magdeburg	Alexander-Puschkin-Straße	x					100 - 250	x	x			
Magdeburg	Allee-Center	x		x			> 1.000	x	x			
Magdeburg	Alt Prester		x				< 100			x		x
Magdeburg	Alt-Olvenstedt (Stephan-Schütze-Platz)		x			x	< 100	x	x			
Magdeburg	Alte Neustadt (Lostauer Straße)	x					250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Alter Markt	x		x		x	> 1.000	(x)	(x)		bis 2021	
Magdeburg	Am Cracauer Tor	x				x	250 - 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Am Fuchsberg	x				x	> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Am Hopfengarten	x	x	x		x	250 - 1.000	x	x	Bus		x
Magdeburg	Am Katharinenturm	x		x			> 1.000	x	x			
Magdeburg	Am Sportplatz		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Am Stadtblick		x			x	250 - 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Am Stern	x	x			x	> 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Am Teich		x			x	250 - 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Ambrosiusplatz	x	x			x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	AMO / Steubenallee	x				x	250 - 1.000	x	(x)	NBus		x
Magdeburg	An der Elbaue		x				< 100			x		x
Magdeburg	An der Laake		x				100 - 250	x				
Magdeburg	An der Waldschule		x				< 100			x		x
Magdeburg	Annastraße		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	AOK	x				x	> 1.000	x	x			
Magdeburg	Arenen	x	x			x	> 1.000	x	x			
Magdeburg	Arndtstraße	x	x			x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Askanischer Platz	x					250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Aßmannstraße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Auf den Höhen		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Bahnhof Herrenkrug	x		x		x	100 - 250	x	x	NBus		x
Magdeburg	Bahnhof Sudenburg		x				< 100			x		x
Magdeburg	Barleber See	x	(x)	x			100 - 250	(x)	(x)	RBus		x
Magdeburg	Bebertaler Straße	x	(x)				> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Beimsstraße		x				< 100	(x)	(x)			x
Magdeburg	Betriebshof Nord	x				x	100 - 250			x	bis 2021	
Magdeburg	Beyendorfer Straße		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Birnengarten		x			x	100 - 250	(x)	(x)			x
Magdeburg	Blankenburger Straße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Blumenberger Straße	x				x	250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Bodestraße		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Boquet-Graseweg		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Bördepark West		x				250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Bördepark Ost	x	x	x			> 1.000	x	x			
Magdeburg	Braunlager Straße	x	x			x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Braunschweiger Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Brenneckestraße	x				x	> 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Brunnenstieg	x				x	> 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Buckau (Wasserwerk)	x	x			x	> 1.000		x	Tram	2021 ff	
Magdeburg	Budenbergstraße	x				x	250 - 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Calenberge		x				< 100			x		x
Magdeburg	Carl-Miele-Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Carnotstraße		x				< 100			x		x
Magdeburg	CITY CARRÉ / Hauptbahnhof	x		x			> 1.000	x	x		bis 2021 (Neubau)	
Magdeburg	Cracau (Pechauer Platz)	x	x			x	> 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Damaschkeplatz / ZOB	x		x			> 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Danziger Dorf	x				x	250 - 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Diesdorf	x	x	x	x	x	250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Diesdorfer Wuhne		x				< 100			x		x
Magdeburg	Dodendorfer Straße		x				250 - 1.000	(x)	(x)		bis 2021	
Magdeburg	Domplatz / Volksbank	x				x	> 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Drews-Privatweg		x				< 100			x		x
Magdeburg	Drosselsteig	x		x		x	250 - 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Ebendorfer Straße	x				x	> 1.000			x		x
Magdeburg	Eichplatz		x			x	250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Eiskellerplatz	x	x			x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Eisnerstraße	x				x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Eisvogelstraße	x				x	250 - 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Emdener Weg		x				< 100		x			
Magdeburg	ENERCON	x	(x)			x	250 - 1.000	(x)	(x)	RBus		x

Haltestelle		Anbindung					Ø Frequentierung Mo-Fr ¹ (Fahrgäste/Tag)	Barrierefreiheit IST (Stand 04/2017)			Umsetzungshorizont Barrierefreiheit ² (soweit bekannt)	
		Strab	Bus (*) - nur Regional-Verkehr	Fahrradabstellanlage	P+R (*) - Abstellmöglichkeit	Nachtbus-Verkehr		stadteinwärts (*) - eingeschränkt barrierefrei	stadtauswärts (*) - eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei	Priorität A bis 2021	Priorität B nach 2021
Magdeburg	Fachhochschule	x				x	250 - 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Fermersleber Weg	x				x	> 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Fichtestraße		x				< 100	(x)	(x)			x
Magdeburg	Flechtinger Straße	x				x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Florian-Geyer-Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Flora-Park		x				> 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Florapark-Garten		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Förderanlagenbau		x				< 100			x		x
Magdeburg	Freibad Süd	x	x	x		x	> 1.000	x	x	Bus		x
Magdeburg	Friedenshöhe		x				< 100			x		x
Magdeburg	Friedensweiler		x				< 100		x			
Magdeburg	Friedrich-List-Straße	x				x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Friedrich-Ebert-Straße		x			x	< 100			x		x
Magdeburg	Friesenstraße	x	x			x	> 1.000			x		x
Magdeburg	Gardeleger Straße					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Gagernstraße		x			x	250 - 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Galileostraße		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Gartenstraße	x					250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Georg-Heidler-Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Georg-Heidler-Straße / Jerichower Platz		x				k. A.			x		x
Magdeburg	Gerhart-Hauptmann-Straße	x					> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Goethe-Park		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Goethestraße	x					> 1.000			x		x
Magdeburg	Goldschmiedebrücke	x				x	> 1.000	x		NBus	bis 2021 (stadtauswärts)	
Magdeburg	Grenzweg		x			x	< 100			x		x
Magdeburg	Großer Silberberg		x				< 100			x		x
Magdeburg	Grünstraße		x				250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Gustav-Ricker-Straße		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Guts-Muths-Stadion		x				< 100			x		x
Magdeburg	Haeckelstraße / Museum	x				x	250 - 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Hammersteinweg		x				< 100	(x)	(x)			x
Magdeburg	Hamsterbreite		x				< 100			x		x
Magdeburg	Hängelsbreite		x				< 100			x		x
Magdeburg	Hannoversche Straße	x	x			x	250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Hanns-Eisler-Platz		x			x	250 - 1.000	(x)	(x)		bis 2021	
Magdeburg	Hans-Grundig-Straße		x			x	250 - 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Hansa-Park		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Hans-Grade-Straße		x				250 - 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Harsdorfer Platz		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Harsdorfer Straße	x	x			x	100 - 250	x	x	Bus		x
Magdeburg	Harzburger Straße		x			x	250 - 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Hasenpflugstraße		x			x	< 100			x		x
Magdeburg	Hasselbachplatz	x	x	x		x	> 1.000	(x)	(x)	Bus		x
Magdeburg	Hauptbahnhof	x		x		x	> 1.000	x	x			
Magdeburg	Havelstraße	x				x	100 - 250	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Helmstedter Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Herbert-Landwehr-Straße		x				< 100	x				
Magdeburg	Hermann-Bruse-Platz		x			x	> 1.000	(x)	(x)		bis 2021	
Magdeburg	Hermann-Hesse-Straße					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Hermann-Gieseler-Halle		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Herrenkrug	x				x	100 - 250	x	x	NBus		x
Magdeburg	Hertzstraße		x				250 - 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Hettstedter Straße		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Heumarkt	x				x	> 1.000	x	x	NBus	bis 2021 (Neubau)	
Magdeburg	Hohefeld-Privatweg		x				100 - 250	x	x			
Magdeburg	Hohendodeleber Weg		x				< 100	(x)	(x)			x
Magdeburg	Hohenwarther Straße	x	(x)			x	250 - 1.000	(x)	(x)	RBus	bis 2021	
Magdeburg	Hopfenbreite		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Husumer Straße	x				x	100 - 250			x	2021 ff	
Magdeburg	Industrie -u. Logistik-Centrum	x	(x)		x		250 - 1.000	(x)	(x)	RBus		x
Magdeburg	Jerichower Platz	x	x			x	> 1.000	x	x	Bus		x
Magdeburg	Johannes-Göderitz-Straße		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Jordanstraße	x				x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Juliusstraße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Kalenberger Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Kannenstieg		x		x	x	250 - 1.000	(x)	(x)		bis 2021	
Magdeburg	Kastanienstraße	x	x			x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Kirschweg		x				< 100			x		x
Magdeburg	Kischweg / Magdeburger Ring		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Kleiststraße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Klinikum Olvenstedt	x	x			x	> 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Klosterwuhne	x				x	> 1.000	(x)	(x)	NBus	2021 ff	
Magdeburg	Krähenstieg	x				x	> 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Kritzmannstraße		x			x	> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Kümmelsberg		x				< 100			x		x

Haltestelle		Anbindung					Ø Frequentierung Mo-Fr ¹ (Fahrgäste/Tag)	Barrierefreiheit IST (Stand 04/2017)			Umsetzungshorizont Barrierefreiheit ² (soweit bekannt)	
		Strab	Bus (*) - nur Regional-Verkehr	Fahrradabstellanlage	P+R (*) - Abstellmöglichkeit	Nachbus-Verkehr		stadteinwärts (*) - eingeschränkt barrierefrei	stadtauswärts (*) - eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei	Priorität A bis 2021	Priorität B nach 2021
Magdeburg	Leipziger Chaussee	x		x		x	> 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Leipziger Straße / Halberstädter Straße	x	x			x	> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Leiterstraße	x				x	> 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	IKEA	x	(x)		x	x	250 - 1.000	x	x	RBus		x
Magdeburg	Liebknechtstraße	x					> 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Lilienweg / Narzissenweg		x			x	100 - 250	x				
Magdeburg	Lindenhof / Flugplatz	x	(x)	x		x	250 - 1.000	x	x	RBus		x
Magdeburg	Listemannstraße	x					> 1.000	x	x			
Magdeburg	Lorenzweg		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Luisenthal		x				< 100			x		x
Magdeburg	Mariannenstraße	x				x	250 - 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Marienstift		x				< 100			x		x
Magdeburg	Maybachstraße		x				< 100			x		x
Magdeburg	MDR-Funkhaus		x				< 100	(x)	(x)			x
Magdeburg	Mehringstraße	x				x	> 1.000			x		x
Magdeburg	Merkurweg	x		x			100 - 250	x	x			
Magdeburg	Messegelände / Elbauenpark	x	x	x		x	> 1.000	x	x	Bus		x
Magdeburg	Milchweg	x	x			x	> 1.000	(x)	(x)		bis 2021	
Magdeburg	Mittagstraße	x				x	> 1.000	(x)	(x)		2021 ff	
Magdeburg	Nachtweide					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Neptunweg		x			x	< 100	x	x			
Magdeburg	Nelkenweg					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Neue Straße / Zirkusmuseum	x				x	> 1.000	x			2021 ff	
Magdeburg	Neuer Sudenburger Friedhof		x				< 100			x		x
Magdeburg	Neuer Sülzweg					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Neustädter Friedhof	x	x			x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Neustädter Platz	x	(x)			x	> 1.000	(x)	(x)	RBus		x
Magdeburg	Neustädter See	x			(x)		250 - 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Nicolaiplatz	x	(x)			x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Nordstraße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Olvenstedt (Klusweg)		x				< 100	x				
Magdeburg	Olvenstedter Grund		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Olvenstedter Platz	x	x			x	> 1.000		x			x
Magdeburg	Olvenstedter Scheid		x			x	< 100			x		x
Magdeburg	Opernhaus	x	x	x		x	> 1.000	x	x		bis 2021	
Magdeburg	Osterweddinger Straße		x				100 - 250	(x)	x			x
Magdeburg	Ostrowskistraße		x			x	< 100			x		x
Magdeburg	Otternweg		x				k. A.		x			
Magdeburg	Ottersleber Chaussee		x				< 100			x		x
Magdeburg	Otto-Richter-Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Pablo-Picasso-Straße		x			x	250 - 1.000	(x)	(x)		bis 2021	
Magdeburg	Pallasweg	x				x	250 - 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Pechau		x				< 100			x		x
Magdeburg	Peter-Paul-Straße	x				x	> 1.000			x		x
Magdeburg	Pettenkoferstraße	x				x	> 1.000			x		x
Magdeburg	Pfeiffersche Stiftungen	x				x	> 1.000	x	x			
Magdeburg	Planckstraße	x	x			x	> 1.000	x	x			
Magdeburg	Porsestraße		x				250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Poststraße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Raiffeisenstraße	x	x			x	> 1.000	(x)	x	Bus	bis 2021	
Magdeburg	Randau-Müllerbreite		x				< 100			x		x
Magdeburg	Randau-Ortsmitte		x				< 100			x		x
Magdeburg	Randau-Schloss		x				< 100			x		x
Magdeburg	Reform	x		x			> 1.000	x	x			
Magdeburg	Reiterweg		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Rembrandtweg		x			x	< 100		(x)			x
Magdeburg	Rennetal	x				x	250 - 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Ringfurther Weg		x				100 - 250			x	bis 2021	
Magdeburg	Robert-Koch-Straße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Rostocker Straße	x				x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Rothensee	x	(x)			x	100 - 250			x	bis 2021	
Magdeburg	S-Bahnhof Buckau		x	x			250 - 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	S-Bahnhof Eichenweiler	x	(x)	x		x	250 - 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	S-Bahnhof Neustadt	x	x	x	(x)	x	> 1.000	(x)	(x)		2021 ff	
Magdeburg	S-Bahnhof Südost	x				x	250 - 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	S-Bahnhof SKET-Industriepark		x	x	x		100 - 250	x	x			
Magdeburg	Saarbrücker Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Salbker Platz	x	x			x	> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Sankt Petri		x			x	< 100			x		x

Haltestelle		Anbindung					Ø Frequentierung Mo-Fr ¹ (Fahrgäste/Tag)	Barrierefreiheit IST (Stand 04/2017)			Umsetzungshorizont Barrierefreiheit ² (soweit bekannt)	
		Strab	Bus (*) - nur Regional-Verkehr	Fahrradabstellanlage	P+R (*) - Abstellmöglichkeit	Nachtbus-Verkehr		stadteinwärts (*) - eingeschränkt barrierefrei	stadtauswärts (*) - eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei	Priorität A bis 2021	Priorität B nach 2021
Magdeburg	Schäferbreite		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Scharnhorstring		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Schilfbreite		x				< 100			x		x
Magdeburg	Schlachthof		x				100 - 250	(x)	(x)			x
Magdeburg	Schleswiger Straße	x				x	250 - 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Schmeilstraße	x				x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	Schreiberstraße		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Schule Alt-Olvenstedt		x			x	< 100			x		x
Magdeburg	Schule Nordwest		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Schule Rothensee	x		x		x	> 1.000	(x)	(x)	NBus	bis 2021	
Magdeburg	Sieverstorstraße	x				x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Simonstraße	x				x	> 1.000			x		x
Magdeburg	SKL	x	x			x	250 - 1.000	(x)	(x)	Bus	2021 ff	
Magdeburg	Skorpionstraße					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Sohlener Straße	x				x	250 - 1.000			x	bis 2021 (stadteinwärts)	
Magdeburg	Sonnenanger		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Spielhagenstraße	x	(x)				> 1.000	(x)	(x)	RBus		x
Magdeburg	Sportgymnasium					x	k. A.			x		x
Magdeburg	St.-Josef-Straße		x			x	250 - 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	St.-Michael-Straße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Stadion Neue Welt		x				< 100	x	x			
Magdeburg	Stadthalle		x		(x)		< 100	(x)	(x)			x
Magdeburg	Stadtparkstraße		x				< 100	(x)	(x)			x
Magdeburg	Steinigstraße		x				< 100			x		x
Magdeburg	Stendaler Straße	x					250 - 1.000	x	x			
Magdeburg	Sternbogen / Bürgerbüro	x				x	> 1.000	(x)	(x)	NBus		x
Magdeburg	Stormstraße		x			x	250 - 1.000		(x)			x
Magdeburg	Sudenburg (Kroatenweg)	x					> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Sudenburger Wuhne		x				< 100			x		x
Magdeburg	Südfriedhof	x				x	> 1.000	(x)	(x)			x
Magdeburg	Südring	x	x			x	> 1.000	x	x	Bus	bis 2021	
Magdeburg	Thiemstraße	x				x	> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Turmpark	x	x			x	100 - 250			x	2021 ff	
Magdeburg	Turmschanzenstraße / Friedensbrücke	x					100 - 250	x	x			
Magdeburg	Umfassungsstraße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Universität	x				x	> 1.000	x	x			
Magdeburg	Universitätsbibliothek	x	x			x	> 1.000			x		x
Magdeburg	Universitätsklinikum	x	(x)			x	> 1.000	x	x			
Magdeburg	Universitätsplatz					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Verkehrsbetriebe / Hauptbahnhof	x				x	250 - 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Virchowstraße					x	< 100			x		x
Magdeburg	Walther-Rathenau-Straße		x			x	100 - 250			x		x
Magdeburg	Wasserkunststraße					x	k. A.			x		x
Magdeburg	Wanzleber Chaussee		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Warschauer Straße	x	x			x	> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Weinbrennerallee	x				x	250 - 1.000	x	x	NBus		x
Magdeburg	Weitlingstraße		x			x	< 100			x		x
Magdeburg	Werner-Seelenbinder-Straße		x			x	> 1.000	(x)				x
Magdeburg	Werner-von-Siemens-Ring		x				< 100			x		x
Magdeburg	Westerhüsen	x				x	100 - 250	x			2021 ff	
Magdeburg	Westernplan		x			x	100 - 250	(x)	(x)			x
Magdeburg	Westfriedhof	x	(x)			x	250 - 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Westring	x				x	> 1.000	(x)	(x)		2021 ff	
Magdeburg	Westringbrücke	x	x			x	> 1.000	(x)	(x)	Bus		x
Magdeburg	Wilhelm-Külz-Straße		x			x	250 - 1.000			x		x
Magdeburg	Wissenschaftshafen		x				< 100			x		x
Magdeburg	Wörlitzer Straße		x				< 100		x			
Magdeburg	Zentrum für Heilberufe		x				100 - 250			x		x
Magdeburg	Zinckestraße	x				x	> 1.000			x	2021 ff	
Magdeburg	ZOB		x				> 1.000	x	x			
Magdeburg	Zollhaus	x				x	> 1.000			x	bis 2021	
Magdeburg	Zoo	x	(x)			x	250 - 1.000	(x)	(x)	RBus		x
Magdeburg	Am Pfahlberg		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Am Torplatz		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	An der Enckekaserne		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Beyendorf, Anker		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Beyendorf, Engel		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Beyendorf, Kreisstraße		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Beyendorf, Obere Siedung		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Bremerstraße		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Friedhof Klein Ottersleben		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Hebework		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Lüttgen-Ottersleben		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Niendorfer Straße		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Norbertusgymnasium		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Siedlung Baumschule		(x)				< 100			x		x
Magdeburg	Sohlen, Unter der Wiese		(x)				< 100			x		x

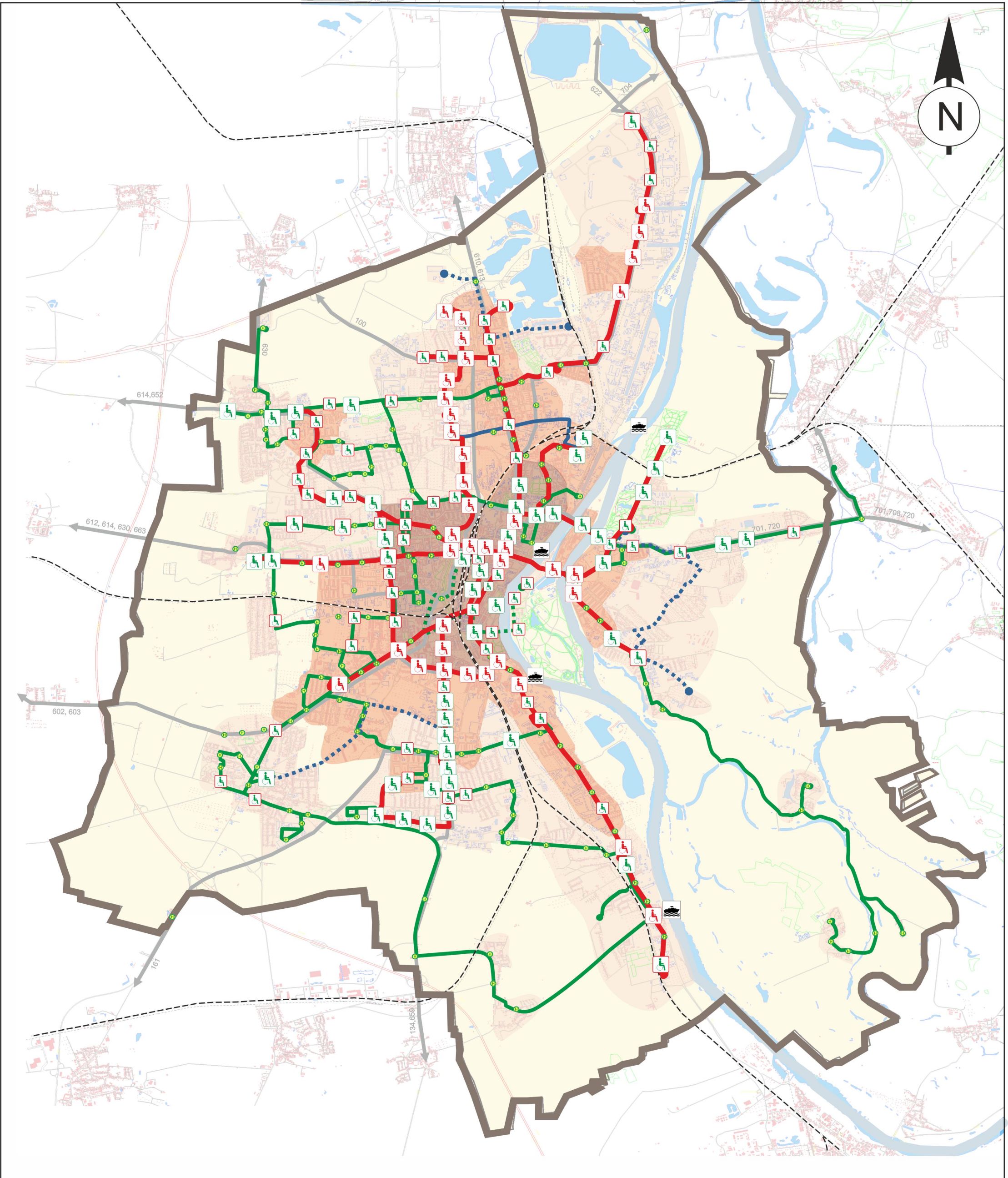
Quelle Barrierefreiheit: Aussagen SPA, Liniennetzplan MVB

Quelle P + R: www.parkopedia.de und 10025/13 Thema: Park & Ride in Magdeburg

RBus - Regionalbus
NBus - Nachtbus

¹ ohne Fernreisebusverkehr

² Umsetzungshorizont gemäß Magdeburger Standard



Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt

Vorhaben:

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018

Benennung:

**Barrierefrei gestaltete Haltestellen und Umsetzung der
Sofort-Maßnahmen gemäß Magdeburger Standard**



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH

Bearbeitungs-
stand:

21.02.18

Zeichnungs-Nr.:

Anlage 11

Legende



beidseitig barrierefrei



eingeschränkt barrierefrei



Barrierefreier Um- oder Neubau bis 2021



Haltestelle nicht barrierefrei



Gebiete mit hoher Nutzungsdichte



Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte



Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte



Zielnetz Straßenbahn



Zielnetz Bus



Zielnetz Bus ALITA



Prüfauftrag



Regionalbus



Fähre/
Schiffsanleger



SPNV



Stadtgrenze

MAGDEBURGER STANDARD DER BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRAßENPERSONENNAHVERKEHR (ÖSPV) – MAGDEBURGER STANDARD

UMSETZUNGSKONZEPT

(1. STUFE BIS 2021)

Stand: 21. Dezember 2016

INHALTSVERZEICHNIS

1	Grundlagen - Prioritätensetzung	5
1.1	Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit	5
1.2	"Sowieso"-Maßnahmen	6
1.2.1	Investitionsplan der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG	6
1.2.2	Straßenbaumaßnahmen des Tiefbauamtes	7
2	Umsetzungskonzept – 5 Jahresplan	7
2.1	Vorgehensweise	8
2.1.1	Umsetzung von „Sofort“- Maßnahmen (2017-2021)	8
2.1.2	Aktualisierung und Qualifizierung des 5 Jahresplanes	9
2.1.2.1	Ableitung der Anpassungsbedarfe	9
2.1.2.2	Ableitung des Finanzbedarfes	9
2.1.2.3	Ableitung der Prioritäten	9
2.2	Zeitplan	10

1 GRUNDLAGEN - PRIORITÄTENSETZUNG

1.1 Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit

Die Dringlichkeitsliste bezieht sich auf einen mittelfristigen Zeithorizont von ca. 5 bis 10 Jahren und ist nach drei Jahren zu aktualisieren sowie den Erfordernissen entsprechend fortzuschreiben. Sie zeigt den konkreten Handlungsbedarf aus Sicht der Betroffenen auf.

Auf Grundlage des Beschlusses zur Drucksache DS 0395/15 Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Landeshauptstadt Magdeburg - Stand September 2015 (Beschluss-Nr. 674-021(VI)15) gelten nachfolgende Haltestellen als dringlich:

Objekt	Priorität*
2. Nord-Süd-Verbindung	B
Kroatenweg (Ausbau Endstelle)	A
Kölner Platz, Weinarkade (Neubau Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee)	B
Turmpark	B
Zollhaus, Am Cracauer Tor (Ersatzneubau Strombrückenzug)	B
Am Fuchsberg (Ausbau Leipziger Straße)	B
Arndtstraße, Gerhard-Hauptmann-Straße, (Ausbau Große Diesdorfer Straße)	B
Haltestelle Westfriedhof	A
Agnetenstraße, Neustädter Friedhof	B
Nicolaiplatz	B
Braunlager Straße, Ambrosiusplatz, Eiskellerplatz, Jordanstraße (Ausbau Halberstädter Straße)	B
Buckau (Wasserwerk)	B
Thiemstraße	B
Olvenstedter Platz (stadteinw.)	B
Sohlener Straße (stadteinw.)	B
Goldschmiedebrücke (stadtausw.)	B
Verbesserung von Fahrgastinformationen für Blinde, Sehbehinderte und Senioren (z. B. Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, fahrzeuggebundene Außenansagen)	B
Bushaltestellen Linie 58 NRZ/Zentrum für Heilberufe, Gustav-Ricker-Straße/Doctor-Eisenbart-Ring	A

Die Realisierung entsprechender Maßnahmen bedarf gesonderter Planung und Beschlussfassung durch den Stadtrat.

* A: hohe Dringlichkeit, möglichst schnelle Lösung
B: mittlere Dringlichkeit, mittelfristige Lösung nötig
C: Probleme, die langfristig gelöst werden sollten

1.2 "Sowieso"-Maßnahmen

1.2.1 Investitionsplan der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG

Gemäß Investitionsplan der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) (Programmanmeldung 2016 – 2021) ist vorgesehen, verschiedene Haltestellen in den nächsten Jahren barrierefrei umzugestalten. Die Realisierung ist vom tatsächlichen Jahresinvestitionsplan der MVB abhängig (Auszug):

Lfd.-Nr.	Verfahren	Haltestellen (Straßenbahn)	Umsetzungs-horizont	absehb. Kosten
1	Gleistrasse August-Bebel-Damm (Beseitigung Hochwasserschaden)	Schule Rothensee, Hohenwarther Str., Betriebshof Nord, Rothensee	2018 - 2021	13,0 Mio. €
2	Breiter Weg Nordabschnitt Sanierung Gleisanlage	Alter Markt, Opernhaus	2018 - 2019	6,0 Mio. €
3	Gleistrasse Große Diesdorfer Str.	Schmeilstr., Westfriedhof, Flechtinger Str., Eisnerstr., Westring, Arndtstr., Gerhart-Hauptmann-Str.	2020 ff	-
4	Gleistrasse Leipziger Str. Nord	Leipziger Str./ Halberstädter Str., Am Fuchsberg	2018 - 2019	15,0 Mio. €
5	Gleistrasse Halberstädter Str.	Braunlager Str., Ambrosiuspl., Eiskellerpl., Jordanstr., Leipziger Str./ Halberstädter Str.	2021 ff	-
6	stadtaus- u. stadteinwärtige Haltestelle Thiemstr.	Thiemstr.	2017 - 2018	0,7 Mio. €
7	stadteinwärtige Haltestelle Sohlener Str.	Sohlener Str.	2017 - 2018	0,6 Mio. €
8	Ausbau Endschleife Kroatenweg	Kroatenweg	2018 - 2019	5,0 Mio. €
9	Haltestellenneubau Goldschmiedebrücke (stadtausw.)	Neubau	2019 ff	0,3 Mio. €
10	Lüneburger / Lübecker Str.	Klosterwuhne, Bebertaler Str. Nicolaiplatz, Mittagstr., Neustädter Friedhof, S-Bhf Neust.	2021 ff	-
11	Breiter Weg Südabschnitt Alter Markt bis Hasselbachplatz, Sanierung Gleisanlage	Neubau Haltestelle am Friedensplatz	2021 ff	-
12	Ausbau Kastanienstr./ Schöppenstein / Pettenkoferstr. / A.-Bebel-Damm; Sanierung Gleisanlage	Kastanienstr., S-Bhf Eichenweiler	2021 ff	-
13	Ausbau Schönebecker Str./ Alt Fermersleben/ Alt Salbke / Alt Westerhüsen Sanierung Gleisanlage	Budenbergstr., Neue Str. / Zirkusmuseum, Buckau Wasserwerk, Zinckestr., F.-List-Str., Mariannenstr., SKL, Turmpark, Salbker Pl., S-Bhf Südost, Husumer Str., Schleswiger Str., Westerhüsen	2021 ff	-
14	Olvenstedter Str. – Endst. Olvenstedt (Damaschkeplatz – Klinikum Olvenstedt) Sanierung Gleisanlage		2021 ff	-
15	Agnetenstr. (Bhf. Neustadt – Agnetenstr.) Sanierung Gleise	S-Bahnhof Neustadt	2021 ff	-

 Realisierung bis 2021 vorgesehen

 Realisierung bis 2021 nicht geplant / finanziell nicht untersetzt (ggf. Planung begonnen oder „Projektsammler“)

Bei den derzeit in Planung und in Realisierung befindlichen Neubau-Haltestellen im Zuge aktueller Großprojekte - insbesondere der 2. Nord-Süd-Verbindung - werden die Standards, Normen und Regelwerke, die dem Magdeburger Standard zugrunde liegen, bereits eingehalten.

Für die Vielzahl von Bushaltestellen besteht derzeit kein umfassender Überblick über die Einhaltung der Standards und Normen zur Barrierefreiheit.

1.2.2 Straßenbaumaßnahmen des Tiefbauamtes

Gemäß den bestätigten Maßnahmen im Haushaltsplan der Landeshauptstadt Magdeburg werden durch das Tiefbauamt in den Jahren 2016 – 2021 u.a. Straßenbaumaßnahmen der nachfolgenden Straßenzüge geplant, welche auch durch den ÖPNV genutzt werden:

Investitionsnummer	Maßnahmebezeichnung
I 116166001	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
I 136166045	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee / Masterplan
I 166166005	Am Hopfengarten Siedlungsstraße
I 156166003	Endstelle Kroatenweg Ausbau Fahrbahn / Gehweg mit MVB

2. Umsetzungskonzept – 5 Jahresplan

Gleichzeitig sollte das Grundlagenwerk als „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) – Magdeburger Standard“ die Basis für eine nachgelagerte, systematische Erfassung des vorhandenen ÖSPV-Systems sein, um die Investitionserfordernisse für die notwendige Anpassung der ÖSPV-Infrastrukturen ableiten zu können.

Der „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)“ besteht aus einem Textteil, in dem Lage- und Querschnittspläne integriert wurden, und einem Anhang mit Checklisten (Anlage 1 der Drucksache DS0040/16). Er gliedert sich thematisch in die Themenfelder Haltestellen, Fahrzeuge und Informationen.

Wesentliches Ziel war die Schaffung eines verständlichen, einfach handhabbaren Werkes, das als Planungsgrundlage den etablierten Planungsprozess ergänzen kann. Der Magdeburger Standard ist als Richtlinie künftig bei allen planerischen und investiven Maßnahmen im ÖSPV im Sinne der Barrierefreiheit als nicht zu unterschreitendes Mindestmaß zu beachten. Aufgrund des fortschreitenden Erfahrungsgewinnes hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV und ggf. daraus resultierender Weiterentwicklungen von Gesetzen, Normen, Richtlinien bzw. Handlungsempfehlungen werden kontinuierlich Veränderungen an den Festlegungen des Magdeburger Standards erforderlich sein.

2.1 Vorgehensweise

2.1.1 Umsetzung von „Sofort“- Maßnahmen (2017-2021)

Lfd.-Nr.	Maßnahme	Haltestellen (Straßenbahn)
1	Haltestelle Westfriedhof	Haltestelle Westfriedhof
2	2. Nord-Süd-Verbindung	zahlreiche neue Haltestellen werden eingerichtet / angepasst: BA 2: Südring, Hertzstraße, Raiffeisenstraße BA 4 - Adelheidring, Editharing, Albert-Vater-Straße, An der Steinkuhle, Neustädter Feld, Am Stadtblick, Hermann-Bruse-Platz BA 5 - Olvenstedter Graseweg, Ringfurther Weg, Ebendorfer Chaussee BA 6 - Milchweg, Hanns-Eisler-Platz, Pablo-Picasso-Straße, Hans-Grundig-Straße, Endstelle Kannenstieg BA 7: Dodendorfer Straße, S-Bahnhof Buckau, Warschauer Straße
3	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee	Kölner Platz, Weinarkade
4	Ersatzneubau Strombrückenzug	Zollhaus, Heumarkt, Am Cracauer Tor
5	Gleistrasse A.-Bebel-Damm (Beseitigung Hochwasserschaden)	Schule Rothensee, Hohenwarther Str., Betriebshof Nord, Rothensee
6	Breiter Weg Nordabschnitt Sanierung Gleisanlage	Alter Markt, Opernhaus
7	stadtaus- und stadteinwärtige Haltestelle Thiemstraße	Thiemstraße
8	Stadteinwärtige Haltestelle Sohlener Straße	Sohlener Straße
9	Ausbau Endschleife Kroatenweg	Kroatenweg
10	Leipziger Straße Nord	Leipziger Straße / Halberstädter Straße, Am Fuchsberg
11	Faulmannstraße	Salbker Platz
12	Goldschmiedebrücke	Goldschmiedebrücke (stadtausw.)

Maßnahmenbestandteil in:

	Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Landeshauptstadt Magdeburg Stand: September 2015
	Investitionsplan der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) (Programmanmeldung 2016 – 2021) Stand: September 2016
	Maßnahmen Haushaltsplan der Landeshauptstadt Magdeburg / Tiefbauamt in den Jahren (2016 – 2021) Stand: Dezember 2016

2.1.2 Aktualisierung und Qualifizierung des 5 Jahresplanes

2.1.2.1 Ableitung der Anpassungsbedarfe

Aufbauend auf dem beschlossenen Magdeburger Standard wird in einem folgenden zweiten Teil des Projektes der gesamte Bestand von Infrastrukturen im ÖSPV (Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation) hinsichtlich der Einhaltung der kompakt und handlich dargestellten Anforderungen bewertet. Aus dieser Erfassung heraus können sich für einen Teil der Haltestellen und die Fahrzeuge sowie die Fahrgastinformation Anpassungsbedarfe ergeben, deren Summe das erforderliche Maß an Aktivitäten zur Umsetzung des Magdeburger Standards abbilden bzw. zur Ergänzung des Magdeburger Standards führen wird.

Die vorgenannte Erfassung soll unter Federführung der MVB in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger (vertreten durch das Stadtplanungsamt) durch einen externen Auftragnehmer wahrgenommen werden. Der Auftrag kann nach der Beschlussfassung des ersten Teils des Projektes zügig ausgelöst werden, die notwendigen finanziellen Mittel stehen zur Verfügung.

2.1.2.2 Ableitung des Finanzbedarfes

Über eine anhand der Erfassung anzufertigende Kostenschätzung werden die erfassten Anpassungsbedarfe monetär bewertet und gleichzeitig die Kostenannahme überprüft und ggf. qualifiziert. Hieraus ergibt sich ein realistischerer Überblick über das Finanzvolumen zur Umsetzung des Magdeburger Standards in den folgenden Jahren.

2.1.2.3 Ableitung von weiteren Prioritäten

In Folge der begrenzten finanziellen Mittel werden aus den Anpassungsbedarfen und Kostenbewertungen unter Berücksichtigung weiterer, noch abzustimmender Faktoren Prioritäten abgeleitet, um eine schrittweise, koordinierte Realisierung des Magdeburger Standards zu ermöglichen. Hierbei können Einsparpotentiale zur Umgestaltung von Straßenzügen in den nächsten Jahren beginnend ab 2019 genutzt werden, um nicht einzelne Haltestellen in den Straßenzügen anpassen zu müssen. Die detaillierte Vorgehensweise und Finanzierung ist noch mit der MVB abzustimmen.

Gemäß Nahverkehrsplan sollen vorrangig die Haltestellen barrierefrei gestaltet werden, bei denen eine Nachfrage von mehr als 2.000 Einsteigern pro Tag besteht bzw. in deren Einzugsgebiet sich wichtige Einrichtungen wie Krankenhäuser oder Seniorenheime befinden, wodurch mit einem erhöhten Aufkommen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu rechnen ist. Danach sind Haltestellen mit einer Nachfrage von mehr als 500 Einsteigern pro Tag barrierefrei zu gestalten. Straßenbahnhaltestellen sind gegenüber den Bushaltestellen zu priorisieren.

2.2 Zeitplan

Das zweite Teilprojekt, das eine Prioritätenliste sowie weitere Umsetzungsempfehlungen enthalten wird, wird in Entsprechung zum ersten Teilprojekt dem Stadtrat zur Entscheidung und Beschlussfassung vorgelegt.

Es ist folgender Zeitplan vorgesehen:



Die Auswertung der Kurzumfrage des Deutschen Städtetages hat gezeigt, dass limitierend für die Umsetzung der Vorgaben zum barrierefreien ÖPNV neben den finanziellen auch die personellen Ressourcen sind. Vielerorts sind die jährlichen Kapazitäten für Umbauten in Bezug auf Aufwand, Planung, Planverfahren und Bauzeit (Zeitpläne) ausgeschöpft, d.h. allein mehr Finanzmittel bewirken nicht automatisch mehr Umbauten. Als Forderungen wurden die Erhöhung der Zuwendungsquote und vor allem die Erleichterung bzw. Beschleunigung von Planrechtsverfahren genannt.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Umsetzung angesichts der zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen weit über das Jahr 2022 hinaus laufen wird und somit in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die ersichtlichen Realisierungshorizonte zu begründen sind.