

Abwägungsprotokoll

Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Anhörungsverfahrens

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Behindertenbeauftragter der Landeshauptstadt Magdeburg	21.03.	1	Kapitel 9.7 – Infrastruktur Der NVP enthält eine Aufstellung der barrierefrei herzustellenden Haltestellen der Straßenbahn, allerdings ohne Angaben zum Zeithorizont bzw. zur finanziellen Einordnung. Solche Angaben waren z.B. in der Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit enthalten.	Der Nahverkehrsplan kann nur für solche Haltestellen Zeithorizonte für den barrierefreien Ausbau benennen, bei denen ein Ausbau geplant ist. Für alle anderen ist es notwendig, die Erstellung des dafür notwendigen Haltestellenkatasters abzuwarten. Erst nach einer vollständigen Bestandsaufnahme können eine Prioritätenliste und ein Finanzierungsbedarf benannt werden. Dieser zweite Teil des MD-Standards (Umsetzungskonzept) wird erst im Laufe des Jahres 2018 fertiggestellt werden (siehe F.9.7.20)
		2	Umsetzung der Barrierefreiheit – Haltestellen „Realisierung der erforderlichen Höhe der Bahn- und Bussteige (mind. 16 cm) mit dem Ziel...“ - Die Angabe von 16 cm entspricht nicht den Vorgaben des Standards.	Die Bordsteinhöhe im Standard liegt bei 22,5 cm. Der Wert im NVP wurde korrigiert.
		3	Die Ausführungen zu begründeten Ausnahmen von der der Forderung des PBefG sind skeptisch zu beurteilen. Die Forderung des PBefG ist nicht realisierbar, so dass vor allem Ausnahmen definiert werden anstatt Anstrengungen zu unternehmen, bis 2022 möglichst umfassende Fortschritte bei der Barrierefreiheit des ÖPNV zu erreichen. Der Nahverkehrsplan ist hier nicht sehr ambitioniert.	Die Forderungen des PBefG stellen große planerische, betriebliche und auch finanzielle Herausforderungen für die Aufgabenträger dar. Mit dem Magdeburger Standard wurde die Grundlage für die Planungs- und Umsetzungsprozesse gebildet. Da das Umsetzungskonzept mit Aussagen zu Bestandsaufnahme der Infrastruktur, Finanzierungsbedarf, Prioritäten etc. zum Zeitpunkt der Nahverkehrsplanerstellung noch nicht vorlag, konnte hierauf nur bedingt Bezug genommen werden.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
KVG Salzland mbH	23.03.	1	Kap. 9.3.4 - Regionalbusverkehr: F.9.3.4 (korr. 9.3.6) – Es erschließt sich nicht, wieso durch das Schaffen von Umstiegen der städtische ÖPNV besser ausgelastet werden soll, da unter F 9.3.4. aus Seite 68 ausgeführt wird: „Es ist beizubehalten, dass zukünftig weiterhin die Regionalbuslinien weitgehend ihren Endpunkt am ZOB haben.“ Wenn also die Regionalbuslinien weiterhin ihren Endpunkt am ZOB haben, ist die Reisezeit mit den Bussen in die Innenstadt i.a.R. kürzer, sodass die Straßenbahn keine günstige Alternative darstellt. Somit kann sie auch in Folge nicht besser ausgelastet sein. „Parallelverkehr“ ergibt sich unter der Prämisse Endpunkt ZOB nahezu zwangsläufig, was wir aber nicht als störend ansehen, die beide Angebote ihre Berechtigung haben.	Es soll die Möglichkeit eines Umstieges gegeben sein, da der Regionalbus nicht an allen Haltestellen des Stadtverkehrs hält. Dies schließt nicht aus, dass der Regionalverkehr trotzdem zum ZOB fährt. Die Erläuterung wurde umformuliert.
		2	Nummerierung: Die Punkte F 9.3.4. und F 9.3.5. gibt es sowohl auf Seite 68, als auch auf Seite 69. Hier sollte dringend die Nummerierung überprüft werden.	Die Nummerierung wurde korrigiert.
		3	Kap. 9.3.4 - Regionalbusverkehr: F.9.3.12.: Wie definiert sich der City-Ring?	Der City-Ring entspricht im Wesentlichen dem Gebiet der Altstadt. Daher wurde die Bezeichnung „City-Ring“ durch „Altstadt“ ersetzt. Eine räumliche Definition gibt außerdem das Kapitel 9.1 – Vorbemerkungen .
		4	Anlage 10 Ist die Angabe, nach welcher die Beyendorfer Haltestellen Kreisstraße bzw. Obere Siedlung von täglich unter 100 Fahrgästen genutzt werden, belastbar? Beyendorf-Sohlen hat über 1.000 Einwohner. Der gesamte Schülerverkehr aller Schulformen wird über den ÖSPV abgewickelt. Wenn 50 oder mehr Schüler an einer dieser Haltestellen ein- und aussteigen, ist die Zahl falsch.	Bei diesen Zahlen handelt es sich um die Zuarbeit des marego-Verkehrsverbundes.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Wieso sind für den ZOB keine Anzahlen aus- bzw. einsteigenden Fahrgäste angegeben? Diese müssten bekannt sein.	Die Zahlen für den ZOB wurden ergänzt. Dabei handelt es sich um die Ergebnisse einer Erhebung im Juni 2013.
Landkreis Börde, Aufgabenträger ÖPNV	26.03.	1	Kapitel 5.5.3 – Regionalbusverkehr In der Bezeichnung Linie 602 bitte Hohendodeleben ergänzen: Eilsleben - Seehausen - Wanzleben - <i>Hohendodeleben</i> - Magdeburg Linie 603 Schleibnitz ergänzen: Oschersleben - Wanzleben - <i>Schleibnitz</i> - Magdeburg	Die Bezeichnungen wurden ergänzt.
		2	Kapitel 9.3.4 – Regionalbusverkehr, F. 9.3.6 (korr. F.9.3.8) Haltestelle Kastanienallee als wichtige Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr wird begrüßt.	-
		3	Kapitel 9.3.4 – Linienkonzept städtischer ÖPNV, F. 9.3.16 (korr. F.9.3.18) Da die BördeBus Verkehrsgesellschaft im Bereich Beyendorf - Sohlen lt. Nahverkehrsplan des Landkreises Börde die Verkehre einstellt, ist es notwendig und zu begrüßen, dass dieser Bereich ab 2020 durch die MVB bedient wird.	-
		4	Kapitel 9.3.7 – Alternative Bedienung, F. 9.3.23 (korr. F.9.3.25) Das Gewerbegebiet Pfahlberg wird derzeit durch die Linien 610 und 613 der BördeBus mit Halt an der Barleber Chaussee bedient. Es besteht ein langer Fußweg zu den Einrichtungen am Pfahlberg. Zu begrüßen wäre die bedarfsgerechte Bedienung mit einer Haltestelle in der Nähe der Einrichtungen durch die MVB. Evtl. Umsteigemöglichkeiten und Anschlüsse zu den Linien 610 und 613 sind zu prüfen, damit auch Fahrgäste aus dem Landkreis Börde die Einrichtungen besser nutzen können.	Sofern eine bedarfsabhängige Bedienung zukünftig durch die MVB erfolgt, würden Umsteigemöglichkeiten an den Haltestellen "Am Pfahlberg" sowie "Neustädter Platz" (ggf. Prüfung und Optimierung des Standortes) bestehen.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Mitte	27.03.	1	Keine Einwendungen	-
Stadtverband Magdeburg Taxi und Mietwagenunternehmer e.V.	27.03.	1	Nutzung der Gleisanlagen der MVB durch Taxen, gleichzustellen wie Nutzung der Busspuren in anderen Großstädten (Berlin – Hamburg - Köln) sowie die Möglichkeit der Durchfahrung der Baustellenschränken, wie die Busse der MVB dies tun, natürlich unter Berücksichtigung der STVO und der baulichen- und verkehrlichen Begebenheiten (z.B. Nordbrückenzug, Lübecker Str., Hallische Str. und Leipziger Str.)	Eine Mitnutzung von Gleisanlagen durch Taxifahrzeuge wirkt sich nachteilig auf die Pünktlichkeit des ÖPNV und ggf. auf die Verkehrssicherheit bei Fußgängerquerungen aus. Der Nahverkehrsplan bildet die Rahmenplanung für die Angebotsgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Form von Linienverkehren. Taxiverkehr ist nur in der Form öffentlicher Personennahverkehr, wenn er Linienverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet (§ 8 Abs. 2 PBefG). Daher enthält Nahverkehrsplan keine allgemeinen Aussagen zum Taxiverkehr (Standorte, Nutzungsrechte, Ausbau der Taxistandorte). Der NVP bezieht sich nur auf den Linienverkehr ergänzende Leistungen durch Taxiverkehr. Fahrgastunterstände können aus wirtschaftlichen Gründen nicht an allen Haltestellen errichtet werden.
		2	Zwingende Standortsicherung des Taxistandes Ernst- Reuter-Allee als wichtiger Knotenpunkt zum Umstieg der MVB gerade im Nachtverkehr und zu Großveranstaltungen (Fußball, Handball, Stadtfest, Weihnachtsmarkt und diversen anderen Veranstaltungen)	
		3	Ausbau aller MVB Haltestellen mit Unterstand - gerade im Zuge der Bewerbung zur Kulturhauptstadt Magdeburg ist ein überdachter Wartebereich des Taxistandes am Willy Brand Platz ratsam bzw. zwingend, um den zu erwartenden Kulturreisenden bei schlechtem Wetter eine Unterstellmöglichkeit zu geben und sie nicht im Regen stehen zu lassen.	
		4	Barrierefreier Zugang zu MVB Haltestellen bzw. vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 - besteht unsererseits am Taxihalteplatz Neinstedter Str. Handlungsbedarf	
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen,	27.03.	1	Wir regen an unter Punkt 2 Rechtliche Rahmenbedingungen auch das Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Sachsen-Anhalt (Landesvergabegesetz - LVG LSA) aufzunehmen.	Die Regelungen erfolgen durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und nicht durch das Landesvergabegesetz.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Fachbereich Verkehr		2	Wir regen an, bei der Bearbeitung des vorliegenden Entwurfes Gender-Aspekte zu beachten. Das halten wir nicht nur für zeitgemäß, sondern auch mit Blick auf die demografischen Entwicklungen für geboten.	Es ist selbstverständlich, dass im vorliegenden NVP alle Beteiligten angesprochen werden. Zur Verdeutlichung wurde ein entsprechender Hinweis ergänzt.
		3	ver.di ist der Auffassung, dass zur Klarstellung ein Hinweis auf den anzuwendenden Tarifvertrag; hier: TV N Sachsen-Anhalt und Tarifvertrag MVG hilfreich und angezeigt ist. Dieser Hinweis auf das anzuwendende Tarifwerk ist nach unserer Meinung auszudehnen auf die Unternehmen die gegebenenfalls im Zuge des Weiterreichens von Leistungen im Bereich des ÖPNV der Landeshauptstadt Magdeburg tätig werden.	Aussagen zu anzuwendenden Tarifverträgen sind kein Bestandteil des Nahverkehrsplanes. Dies ist Inhalt des zu erstellenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages.
		4	Im Übrigen dürfen wir folgende generelle Anmerkungen zu Arbeitnehmerbelangen machen. ver.di fordert sichere Arbeitsbedingungen und gute Bezahlung für die Beschäftigten im ÖPNV. Dazu muss sichergestellt werden, dass • die Übernahme der Beschäftigten und der Erhalt ihrer bisherigen Entlohnung und Arbeitsbedingungen bei Betreiberwechseln verpflichtend vorgeschrieben wird; • Vorgaben zur Übernahme der Beschäftigten und sozialen Standards auch bei eigenwirtschaftlichen Anträgen eingehalten werden müssen; • Angebote des ÖPNV On-Demand nicht mit prekären und tariflosen Arbeitsverhältnissen durchgeführt werden; • Verkehrsverträge finanziell so ausgestaltet sind, dass den Beschäftigten angemessene Bezahlung und gesunderhaltende Arbeitsbedingungen, die auch Beruf und Familie in Einklang bringen lassen, geboten werden können.	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan für die Angebotsgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Detaillierte Aussagen zu Arbeitsbedingungen und Bezahlung der Beschäftigten im ÖPNV sind kein Bestandteil, sondern zum Teil Inhalte der entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsverträge.
Ortschaftsrat Pechau	28.03.	1	Keine Einwendungen	

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Magdeburger Verkehrs- betriebe GmbH & Co. KG (MVB)	29.03.	1	Es wird an verschiedenen Stellen aufgeführt, dass die 2. NSV im Jahr 2019 fertig gestellt sein wird. Wie im Aufsichtsrat am 27.02.2018 mitgeteilt, ergeben sich für die einzelnen Bauabschnitte folgende Fertigstellungstermine: BA 4 – IV. Quartal 2021 BA 5 – III. Quartal 2021 BA 6 – I. Quartal 2020 BA 7 – IV. Quartal 2020	Die Aussagen wurden angepasst.
		2	Kapitel 1 – Anlass- und Zielstellung Der NVP schafft nicht die Voraussetzungen und Bedingungen für die Direktvergabe.	Das Kapitel wurde angepasst.
		3	Kapitel 5.10 – Organisationsstruktur Es wird aufgeführt, dass die Leistungserbringung durch die MVG und die Weiße Flotte erfolgt. Dies erweckt den Eindruck, dass, dass die MVB selbst keine Verkehrsleistungen erbringt. Dies ist jedoch nicht richtig.	Der Abschnitt wurde korrigiert.
		4	Kapitel 8.1 – Vergabe der Liniengenehmigungen Um einen möglichen eigenwirtschaftlichen Antrag zu verhindern, raten wir von diesem Kapitel ab, es sollte gänzlich herausgenommen werden. Es ist nicht ersichtlich, wofür diese Aussage relevant sein soll.	Das Kapitel wurde entfernt. ► Kapitel 8 - Linienbündelung
		5	Kapitel 9 – F.9.3.26 Die Achse E3-3 kann nicht bis Eichenweiler geführt werden, da die Straßenbreite eine Durchfahrt nicht zulässt.	Die Straßen im Wohngebiet sollten ein Befahren durch Anruflinientaxis grundsätzlich zulassen. Realisierungsmöglichkeiten wären im Zuge einer Umsetzungsplanung zu prüfen.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		6	Kapitel 9 – F.9.5.2 Aktuell wird mit der Überplanung des Breiten Weges die Haltestelle „Alter Markt“ so hergerichtet, dass die Busse künftig alle drei Bahnsteige nutzen können. Dies verkürzt die Umsteigewege und wäre auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit eine kundenfreundliche Alternative zum Kölner Platz. Durch eine Änderung der Linienführung im Nachtverkehr könnte der Hbf nach Fertigstellung der Baumaßnahme EÜ ERA von zwei Nachtlinien bedient werden. Die Anforderungen an die Anschlüsse und die starke Verknüpfung von SPNV und Stadtverkehr betrachten wir kritisch, da dadurch eine Abhängigkeit des ÖPNV von den Fahrzeiten der DB AG entstehen würden.	Bei dieser Festsetzung handelt es sich zunächst um einen Prüfauftrag, um auch im Nachtverkehr einen kurzen Übergang zum SPNV gewährleisten zu können (zurzeit ca. 700 m Fußweg bis zum Hbf). Der Kölner Platz als Anschlusspunkt im Nachtverkehr soll erst nach Abschluss der Bauarbeiten geprüft werden, so dass auch hier die erforderliche Barrierefreiheit gegeben sein würde. ► Satz 1 wurde umformuliert: „Anschlüsse ... sollen ...gewährleistet werden.“ Die Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV ist eine der Grundlagen für einen attraktiven ÖPNV. Dies trifft vor allem auf angebotsschwächere Zeiten zu, um Warte- und Umsteigezeiten zu verkürzen, auf die sich die Festlegungen im Wesentlichen beziehen. Im ÖPNV-Plan des Landes ist festgelegt, dass der Stadtverkehr auch mit dem Landesnetz zu verknüpfen ist. Der Nahverkehrsplan ist außerdem so formuliert, dass Verknüpfungen nach Möglichkeit zu gewährleisten sind. ► Keine Änderung
		7	Kapitel 9 – F.9.5.6: Die geforderte Umsteigezeit von 5 Minuten kann nicht immer exakt eingehalten werden. Formulierungsvorschlag: „...Umsteigezeit <i>durchschnittlich</i> nicht mehr als 5 Minuten betragen sollte.“	Die Festsetzung wurde umformuliert.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		8	Kapitel 9 – F.9.5.14 (korr. F.9.5.16): Die Mitnahme von Fahrrädern in der HVZ ist aufgrund der Fahrzeugkapazitäten als höchst problematisch einzuschätzen. Eine Verpflichtung zur Beibehaltung der kostenlosen Mitnahme für Abo-Kunden kann im Hinblick auf die Tarifvorgaben des marego nicht gewährleistet werden.	Es handelt sich um einen Prüfauftrag. Für die weitere entgeltfreie Mitnahme der Fahrräder auf Abo-Monatskarten setzt sich die LH Magdeburg ein. Angelegenheiten der Tarifgestaltung können indes nur im Rahmen der zuständigen Gremien von marego beschlossen werden. ► keine Änderung
		9	Kapitel 9 – F.9.7.15 (neu: F.9.7.16): Die DFIs der MVB verfügen über einen Lautsprecher und die Möglichkeit, den angezeigten Text als Sprachausgabe anzufordern. Im Störfall werden Informationen als Lauftext übertragen und auf Anforderung vorgelesen. Eine aktive Umschaltung auf den Lautsprecher und eine gezielte Fahrgastinformation als Ansage ist zurzeit nicht möglich und wäre sehr kostenintensiv.	Die Festsetzung fordert die Möglichkeit der akustischen Information. Dies ist mit der möglichen Sprachausgabe gegeben. ► Die Festsetzung wurde ergänzt: „DfI an Haltestellen sollten, wenn möglich zusätzlich auch mit akustischen ...“
		10	Kapitel 9 – F.9.8.7: Die Formulierung erweckt den Eindruck, dass es sich um ein Projekt der MVB handelt. Es handelt sich hierbei um eine Umsetzungsstudie, die die NASA in Auftrag gibt und an der die MVB unterstützend mitwirkt. Ob es zu einer Einführung eines Elektrobussystems kommt, hängt vom Ergebnis der Umsetzungsstudie ab.	Die Festsetzung wurde umformuliert.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		11	Kapitel 9 – F.9.8.10: Das Bereitstellen von WLAN in den Fahrzeugen steht in keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis.	Die Festsetzung wurde gemäß Protokoll vom 14.06.2017 (Beratung SPA; MVB) in den NVP aufgenommen und stellt lediglich einen Prüfauftrag dar. Gemäß Stadtratsinformation I0195/17 zum Antrag A0071/17 wird angesichts der hohen Kosten und des kritisch zu hinterfragenden Mehrwertes derzeit von einer Einführung von WLAN in den Verkehrsmitteln abgesehen. Sollte der technische Fortschritt im IT-Bereich neue Technologien hervorbringen, ist der Sachverhalt noch einmal zu prüfen. ► Keine Änderung
		12	Kapitel 9 – F.9.9.3: Was wird unter Key-Account-Management verstanden? Die Tarif- und Vertriebsgestaltung liegt auch in der Verantwortung des Verkehrsverbundes marego, daher kann die Vorgabe nicht unbedingt erfüllt werden.	Das Key-Account-Management bezieht sich hier in erster Linie auf die JobTicket-Verträge, die die MVB mit großen Arbeitgebern abschließen kann, was im marego-Tarif auch verankert ist. Darunter wird die professionelle Betreuung von Großkunden verstanden, in diesem Falle die Arbeitgeber, die dann in der Regel einen konkreten Ansprechpartner bei der MVB haben, der sich ausschließlich um die Belange des/der Kunden kümmert. ► Die Erläuterung wurde ergänzt.
		13	Kapitel 9 – F.9.10.1: Die erneute Herausgabe eines Fahrplanbuches nach Beendigung der Bauarbeiten ist durch die MVB nicht beabsichtigt, da ein solches Heft kurzfristige Informationen bei Änderungen der Linienführung etc. nicht zulässt und zu einer erheblichen Belastung von Umweltressourcen führt. Außer-	Es ist der Wille des Aufgabenträgers, dass das Fahrplanbuch auch weiterhin erscheint. Die Festsetzung wurde bereits dahingehend offener formuliert, dass eine entsprechende Nachfrage vorhanden sein soll. Ggf. kann statt eines gedruckten Exemplars auch ein Download im

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			dem liegt die Entscheidung über ein Fahrplanheft beim Verkehrsverbund.	Internet angeboten werden. ► Die Festsetzung und die Erläuterung wurden ergänzt.
		14	Kapitel 9 – F.9.10.11 (neu: F.9.10.12): Die Vorgabe, dass das 2017 bestehende Netz von Verkaufsstellen weitergeführt wird ist aufgrund des sich ändernden Kaufverhaltens der Kunden kritisch zu betrachten. Daher sollte das bisherige Netz „bedarfsgerecht“ beibehalten werden.	Die Festsetzung wurde ergänzt.
		15	Kapitel 9 – F.9.10.13 (neu: F.9.10.14): Das „wie“ der Ausgabe von papierlosen Fahrscheinen sollte dem Verkehrsunternehmen überlassen werden, da die damit notwendigen Anpassungen im Vertrieb und in der Kontrollinfrastruktur kostenintensiv sind. Vorschlag: „...weiter auszubauen, wozu auch Abo-online und die Ausgabe des Fahrscheinsortiments auf Chipkarte gehören können.“	Die Festsetzung wurde ergänzt.
NASA GmbH	29.03.	1	Kapitel 5.5.3 - Regionalbusverkehr Wir empfehlen die beiden (Ab-) Sätze nach Benennung der Landesnetzlinien zu tauschen („Dabei bestehen am ZOB...“ vor „Neben dem ZOB werden...“). Zunächst auf die Verknüpfungen am ZOB und dann auf die Bedienung weiterer Haltestellen zu verweisen, stellt aus unserer Sicht eine logischere Reihenfolge dar. In Tabelle 6 fehlt die Trennlinie zwischen den Linien 603 und 610	Der Vorschlag wird begrüßt, der Absatz und die Tabelle wurden korrigiert.
		2	Kapitel 5.6 - Umweltstandards Die EEV-Norm ist veraltet. Es gilt seit dem 01.01.2013 die EU-Abgasnorm EURO VI für Busse.	Das Kapitel wurde ergänzt.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		3	Kapitel 5.7 - Barrierefreiheit Es werden nach wie vor T6/T6-Züge im täglichen Fahrbetrieb eingesetzt. Dem trägt auch Festlegung F.9.8.2 Rechnung. Die Formulierung sollte daher auch in der Analyse angepasst werden.	Dies betrifft die Straßenbahnlinie 8, die zurzeit nur eingeschränkt verkehrt. Basis für die Bestandsaufnahme sowie die Konzeption ist der Fahrplan 2015/16, da es zu diesem Zeitpunkt noch keine großen, einschränkenden Baumaßnahmen gab (EÜ ERA). ► Ergänzung eines Hinweises im Text: Im Bedarfsfall werden einzelne Hochflurfahrzeuge eingesetzt
		4	Kapitel 5.8 - Tarifstruktur Die Überschriftsspalte der Tabelle 10 sollte im Sinne einer einheitlichen Darstellung wie folgt angepasst werden: marego-Tarif (12/2010); marego-Tarif (08/2017). Aufgrund der mehrjährigen Gültigkeit des Nahverkehrsplans ist es nicht sinnvoll, einen Tarif in der Analyse als „gültig“ zu bezeichnen.	Die Tabelle wurde korrigiert.
		5	Kapitel 6 – Bewertung Fahrzeuge Es wird der Anteil der im Betrieb eingesetzten Niederflurfahrzeuge der Straßenbahnen mit 100 % angegeben, dies ist anscheinend nicht zutreffend (siehe Anmerkung zu Kapitel 5.7 und siehe Festlegung F.9.8.2) und sollte angepasst werden.	► Ergänzung: Im Bedarfsfall werden einzelne Hochflurfahrzeuge eingesetzt. Die Angabe zum 100%igen Einsatz von Niederflurfahrzeugen wurde daher auf „rund 99%“ angepasst.
		6	Kapitel 9.3 Das Netz- und Linienkonzept Es sollte geprüft werden, ob die Formulierung in Kapitel 9.3.1, dass die Bauabschnitte 4, 5, 6 und 7 der zweiten Nord-Süd-Verbindung bis 2019 realisiert sein sollen, zutreffend ist (siehe auch Kapitel 4, Kapitel 6 und Kapitel 9.1).	Siehe MVB, lfd. Nr 1.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		7	Kapitel 9.3.4 – F.9.3.4 ff Durch Doppelungen bei der Nummerierung (F 9.3.4/F 9.3.5) ist die Nummerierung nicht stringent und sollte korrigiert werden	Die Nummerierung wurde korrigiert.
		8	Kapitel 9.3.4 – F.9.3.5 (korr. F.9.3.7) Die Formulierung der Erläuterung, dass Verkehrsbeziehungen zwischen dem Umland und der Landeshauptstadt durch Regionalbuslinien abgedeckt würden, ist so nichtzutreffend, da auch der SPNV diese Erschließungsfunktion mit übernimmt. Wir schlagen daher folgende Formulierungsanpassung vor: Dort wo der SPNV Umlandgemeinden nicht vollständig erschließt, decken Regionalbuslinien die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Umland und der Landeshauptstadt Magdeburg ab.	Der Formulierungsvorschlag wurde übernommen.
		9	Kapitel 9.7.2 – F.9.7.24 Es wäre wünschenswert, wenn die Beschleunigung des ÖSPV in der Landeshauptstadt Magdeburg auch dem Regionalbusverkehr zu Gute käme, insbesondere in Kombination mit der Forderung die Linien weiterhin am ZOB enden zu lassen. Beispielsweise sollten ÖPNV-Trassen wie entlang der B1 über den Nordbrückenzug auch für den Regionalverkehr zugänglich gemacht werden. Die Formulierung „Busse“ sollte daher präzisierend angepasst werden in: Stadtverkehrs- und Regionalbusse.	Der Formulierungsvorschlag wurde übernommen (neu F.9.7.25).
		10	Kapitel 9 – Tarif Wir empfehlen folgende Ergänzungen: „Es wird angestrebt, das Semesterticket der Universität Magdeburg zum nächstmöglichen Zeitpunkt als marego-Angebot zu gestalten.“	Angelegenheiten der Tarifgestaltung können nur im Rahmen der zuständigen Gremien von marego be-

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Erläuterung: Studenten sind auch im Einzugsbereich von Verkehrsmitteln ansässig, die bisher nicht ins Semesterticket integriert sind. Hier sollte ein einheitliches und vom Betreiber unabhängiges Vorgehen im Verbundraum erreicht werden. „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.	geschlossen werden. ► Keine Änderung Der Vorschlag wurde als neue F.9.9.4 aufgenommen. Angelegenheiten der Erweiterungen des Verkehrsverbundes können indes nur im Rahmen der zuständigen Gremien von marego beschlossen werden.
		11	Kapitel 9.10.2 – Fahrscheinerwerb Wir empfehlen folgende Ergänzung: "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.	Der Vorschlag wurde als neue F.9.10.15 aufgenommen. Er ist im Rahmen von marego zu prüfen und zu entscheiden.
		12	Mit der "Delegierten Verordnung 2017/1926 der EU-Kommission" vom 31. Mai 2017 zur "Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste" kommt auf die Verkehrsunternehmen die Aufgabe zu, Reiseinformationen auf einem nationalen Datenzugriffspunkt bereitzustellen.	Detaillierte Aussagen zur Datenweitergabe sind nicht Bestandteil eines Rahmenplans für die Ausgestaltung des ÖPNV, wie ihn der Nahverkehrsplan darstellt. Sie bedürfen vertraglicher Regelungen zwischen den Betei-

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Da die Verkehrsunternehmen der NASA GmbH bereits ihre Fahrplandaten dem INSA-System zur Verfügung stellen, könnten sie der NASA GmbH die Berechtigung zur Weitergabe an den nationalen Zugriffspunkt erteilen. Somit würden für die Unternehmen keine weiteren Kosten für die Bereitstellung der Fahrplandaten entstehen. Das Informieren des Kunden über die Angebote des ÖPNV ist auch dem Land ein wichtiges Anliegen als Standortfaktor. Aus diesem Grund regelt der ÖPNV-Plan ein abgestimmtes Verfahren der Fahrgastinformation. An alle Nahverkehrspläne wird daher die Anforderung gestellt, entsprechende Regelungen zur Datenweitergabe für die Verkehrsunternehmen aufzunehmen. Nachfolgende Textbausteine werden seitens des Landes an alle Aufgabenträger zugearbeitet und bilden Motivation und erforderliche Festlegungen ab. Es sollten folgende Ergänzungen vorgenommen werden: 9.10.5 Datenweitergabe an Dritte Digitale Informationen/ Daten gelten als „Rohstoff der Zukunft“, die ein enormes Wachstumspotential versprechen. Dies sehen nicht nur Unternehmen der Privatwirtschaft so, sondern auch die öffentliche Hand. Die Bereitstellung der Informationen/ Daten aus dem Nahverkehrssektor (Fahrplandaten, Fahrzeitprognosen, Störungsmeldungen, Tarifdaten und Anschluss sicherungsinformationen) können die Akzeptanz der öffentlichen Mobilität in der Zukunft entscheidend positiv beeinflussen. Aber auch für die anhaltende Diskussion um Fahrverbote von PKWs in Städten können diese Informationen/ Daten eine wichtige Rolle spielen, indem sie für die Nutzer z.B. für Fahrgastinformationssysteme aufbereitet werden. Aber auch abseits des Nahverkehrs können diese Informationen/ Daten für z.B. Tourismusanbieter oder Wohnungsgesellschaften von Vorteil sein. Im Endeffekt ist das Informieren und das Erreichen des Kunden, egal auf welchen Kanälen, essentiell.	ligten. ► Ergänzung F.9.10.10 zur Weitergabe und Veröffentlichung von Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Anschluss sicherungsinformationen. Angelegenheiten der Datenweitergabe an Dritte können indes nur im Ergebnis entsprechender Abstimmungen und Beschlüsse von margo zielführend geregelt werden. Mithin ist die Datenweitergabe Angelegenheit der Geschäftsführung des Verkehrsunternehmens.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			F.9.10.19 Der Aufgabenträger oder von ihm ggf. beauftragte Dritte sind berechtigt, Fahrplandaten, Fahrzeitprognosen, Störungsmeldungen, Tarifinformationen und Anschlusssicherungsinformationen allein im Sinne der Stärkung öffentlicher Mobilität weiterzuverarbeiten, zu veröffentlichen und weiterzugeben. F.9.10.20 Sind die Informationen/ Daten tauglicher Gegenstand einer Softwarelizenz, genügt es, die Informationen/ Daten unter eine freie Softwarelizenz zu stellen. F.9.10.21 Soweit die Informationen/ Daten tauglicher Gegenstand von Immaterialgüterrechten (beispielsweise Urheberrechten, Patenten, etc.) sind, erhalten der Aufgabenträger oder von ihm beauftragte Dritte für diese Informationen/ Daten ein uneingeschränktes Nutzungsrecht, das mit der Zuwendung an das ausführende Unternehmen abgegolten ist.	
Salzlandkreis, Aufgabenträger ÖPNV	29.03.	1	Unter Bezugnahme auf den Entwurf „ÖPNV-Plan 2020 - 2030 des Landes Sachsen-Anhalt“ möchte ich im Besonderen auf die vom Salzlandkreis mit Unterstützung der NASA GmbH verfolgte Zielstellung der Aufnahme der Relation Egeln-Magdeburg in das Bus-Landesnetz hinweisen.	Im Nahverkehrsplan wird nicht zwischen landesbedeutsamen und „normalen“ Regionalbuslinien unterschieden. Spezielle Bedienungs- und Ausstattungsstandards für landesbedeutsame Linien sind nicht Inhalt des Nahverkehrsplanes der LH Magdeburg.
		2	Im Weiteren gehe ich davon aus, dass die Stellungnahme vom 23.03.2018 der Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH von Ihnen in angemessener Weise berücksichtigt wird.	Die Stellungnahme der KVG Salzland mbH wurde selbstverständlich angemessen berücksichtigt.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Fahrgastverband Magdeburg e. V.	29.03.	1	Allgemein Wir gehen von einer Veröffentlichung des Nahverkehrsplanes gemäß § 6 (1) des ÖPNVG LSA aus. Der bisher gültige Nahverkehrsplan wurde nur mit „Stand der Umsetzung“ veröffentlicht.	Der Nahverkehrsplan wurde am 28.01.2010 durch den Stadtrat beschlossen und ist öffentlich zugänglich. Zusätzlich wurde eine kompakte Broschüre mit Stand der Umsetzung veröffentlicht.
		2	Kapitel 3 - Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele Der VEP2030plus existiert nur in einer unfertigen Fassung von 2014 (Bausteine 1 und 2) und wird hier so auch als Grundsatz benannt. Er kann daher unserer Auffassung nach nicht als verkehrspolitischer Grundsatz bewertet werden, da bisher nur die Analyse vorliegt und noch keine Maßnahmen (Baustein 3 und 4) ableitbar sind.	Im Nahverkehrsplan werden verkehrsrelevante Zielstellungen und Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme aus dem VEP genannt bzw. verwendet. Diese Teile des VEP liegen vor und sind im Stadtrat beschlossen.
		3	Kapitel 4 - Umsetzungsstand bisheriger Maßnahmen Es wird an mehreren Stellen im Nahverkehrsplan von einer Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung bis 2019 ausgegangen. Der BA 5 befindet sich derzeit noch in der Planfeststellung. Die BA 4, 6 und 7 befinden sich noch in einer frühen Phase einer mindestens zweijährigen Bauzeit. BA 2 wird seit 2015 gebaut und soll erst im Sommer dieses Jahrs ans Netz gehen. Aus unserer Sicht kann nicht mit einer Fertigstellung bis Ende 2019 gerechnet werden. Selbst die Geschäftsführerin der MVB geht nicht mehr von einer Fertigstellung bis Ende 2019 aus (vgl. Volksstimme vom 17.01.2018). Wir würden eine realistische Darstellung im Nahverkehrsplan befürworten. (Siehe auch Kapitel 6, 9.1 und F.9.3.1)	Die aktualisierten Termine der voraussichtlichen Fertigstellung wurden in der Aufsichtsratssitzung der MVB am 27.02.2018 mitgeteilt. Die MVB hat diese in ihrer Stellungnahme angegeben, der NVP wurde entsprechend angepasst.
		4	Kapitel 5.5.4 - Stadtverkehr Bedienzeit und Taktung: Auf den Linien auf denen ganztägig ein 20-Minutentakt angeboten wird, wird in den Sommer- und Weihnachtsferien im 30-Minutentakt gefahren (nicht alle 15 Minuten, wie der Absatz zum Ferienfahrplan suggeriert)	Im Nahverkehrsplan wurde als Ausgangslage für alle Betrachtungen der Fahrplan 2015/2016 verwendet. In diesem beträgt der Takt in den Ferien i. d. R. 15 Minuten. Zum besseren Verständnis wurde das Kapitel ergänzt.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		5	Kapitel 5.5.8 - Verknüpfungspunkte Laut Aussage der MVB existieren im Tagesverkehr keine Anschlüsse (Kundenservice). Auf diese Einschränkung sollte bei der Benennung der Verknüpfungspunkte hingewiesen werden. Siehe Hinweis zu F.9.4.3.	Hier sind die Haltestellen aufgelistet, an denen Übergangsmöglichkeiten zwischen mehreren Straßenbahn- und Buslinien möglich sind.
		6	Kapitel 5.7 - Barrierefreiheit Das PBefG fordert seit 01.01.2013 die Herstellung der Barrierefreiheit bis 01.01.2022, es ist traurig, dass bis 2018 offenbar noch keine Bestandsaufnahme vorliegt. Dies erklärt auch, warum der Zielerreichungsgrad so gering ist. Es sollte im Nahverkehrsplan beschrieben werden, welche Maßnahmen abseits von Neubaustrecken seit in Kraft treten des PBefG im Bestandsnetz getroffen wurden. Aus der Anlage 10 geht hervor, dass auch nach 2022 noch viel zu tun sein wird. Hier wird von Seiten der Fahrgäste eine schnellere und bessere Umsetzung bestehender Gesetze erwartet. An verschiedenen Stellen wird behauptet, dass 100% Niederflurbahnen eingesetzt werden. Es ist jedoch täglich zu beobachten, dass planmäßig hochflurige Züge (T6/T6) planmäßig im Einsatz sind. Die Aussagen sind daher falsch. Selbst in der Festsetzung 9.8.2 wird ehrlicher von einem Ziel mit 95% gesprochen. Dies sollte auch im Analyseteil entsprechend berücksichtigt werden. Ansonsten könnte der Eindruck eines Rückschrittes des Plan- gegenüber dem Ist-Zustand entstehen. (Siehe auch Kapitel 6 Bewertung – Fahrzeuge)	Die bisher umgesetzten Maßnahmen sind in Tabelle 1 aufgelistet. Der Einsatz von Tatrawagen betrifft die Straßenbahnlinie 8, die zurzeit nur eingeschränkt verkehrt. Basis für die Bestandsaufnahme sowie die Konzeption ist der Fahrplan 2015/16, da es zu diesem Zeitpunkt noch keine großen, einschränkenden Baumaßnahmen gab (EÜ ERA). ► Ergänzung eines Hinweises im Text: Im Bedarfsfall werden einzelne Hochflurfahrzeuge eingesetzt.
		7	Kapitel 5.9 - Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit Es werden die Inhalte des seit 2015 nicht mehr gedruckten Fahrplanbuches aufgelistet. Es sollten stattdessen die Inhalte der Linienflyer aufgelistet werden, da diese wahrscheinlich auch zukünftig genutzt werden. Eine Rückkehr zum Fahrplanbuch erscheint uns nicht realistisch und auch nicht erstrebenswert (siehe andere Großstädte wie z.B. Halle).	Es ist der Wille des Aufgabenträgers, dass das Fahrplanbuch bei entsprechendem Bedarf auch weiterhin erscheint, da es zahlreiche weitergehende Informationen für die Fahrgäste enthält. Ggf. kann statt eines gedruckten Exemplars auch ein Download im Internet angeboten

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Des Weiteren enthält dieser Abschnitt keinerlei Angaben zur sonstigen Kundeninformation und -kommunikation. Informationen für die Fahrgäste werden nur in wenigen Fahrzeugen per Monitor zur Verfügung gestellt. Eine systematische Information per Aushang über Baumaßnahmen oder Umleitungen erfolgt in den Fahrzeugen nicht. Fahrgäste, die weder die lokale Tageszeitung lesen, noch einen Zugang zu den sozialen Medien haben, erhalten so häufig wichtige Informationen nicht oder sehr spät. Ein Kundenmagazin, wie bei vielen Verkehrsbetrieben üblich, gibt es derzeit nicht. (siehe auch Punkt 9.10)	werden. ► Ein entsprechender Hinweis wurde eingefügt (F.9.10.1). ► Die F9.10.8 wurde dahingehend ergänzt, dass an Haltestellen auch entsprechende Hinweise bzgl. Baumaßnahmen und Umleitungen anzubringen sind. ► F.9.10.4 wurde um die Möglichkeit eines Kundenmagazins ergänzt.
		8	Kapitel 5.11 - Nachfrage Obwohl gemäß Tabelle 12 die Personenkilometer in 2014 ebenso wie die beförderten Personen gegenüber 2013 zurückgegangen sind, wird als Grund für den Rückgang im Modalsplit von 2008 auf 2013 das Elbehochwasser als Begründung herangezogen. Es liegt somit ein weiterer Rückgang des ModalSplit nach 2013 nahe. Zumal die Zahl der beförderten Personen auch 2016 in etwa in der Größenordnung von 2014 liegen. Dieser Rückgang kann daher nicht auf das Elbehochwasser zurückgeführt werden, sondern ist Ausdruck der Unzufriedenheit der Magdeburger Bevölkerung mit der erbrachten Qualität im öffentlichen Nahverkehr. In Halle liegt der ÖV-Anteil und der Anteil des Umweltverbundes insgesamt deutlich höher und das trotz hohem Durchgangsverkehr (ohne Autobahnumfahrung wie in Magdeburg). Ein Nahverkehrsplan sollte plausible Begründungen, als die hier aufgeführte, liefern.	Die Pkm und Beförderten Personen sind in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Der leichte Rückgang in 2016 kann auch auf die umfangreichen Baumaßnahmen im Stadtgebiet und den damit einhergehenden Umleitungen im Stadtverkehr zurückgeführt werden. Das neue Linienkonzept wurde erst 2015 eingeführt. Dessen Auswirkungen können erst in der aktuellen SrV-Erhebung erfasst werden.
		9	Kapitel 7 - Abschätzung künftige Entwicklung Motorisierung: Es wird davon ausgegangen, dass die PKW-Motorisierung in den meisten Großstädten gewachsen ist (Absatz 1). Im letzten Absatz jedoch wird von einer allgemeinen Stagnation in städtischen Agglomerationen mit guter	Die Stagnation der Motorisierung in Großstädten ist erst in den letzten 2-3 Jahren zu verzeichnen, so dass dies einen neuen Trend andeuten kann. Trotzdem ist bis ca. 2014 der Motorisierungsgrad stetig gestiegen.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			ÖPNV-Qualität als Trend verzeichnet. In Kombination mit dem Modal Split-Rückgang lässt sich aus unserer Sicht ableiten, dass der ÖPNV in Magdeburg einer Qualitätsoffensive bedarf. Insofern sollte im neuen ÖDA auch eine höhere Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusseinhaltung, Verbot von zu frühem Fahren, Kommunikation von Unregelmäßigkeiten, freundliche Kundenkommunikation) eingefordert werden. In Analyseteil des Nahverkehrsplanes fehlen Aussagen zur erbrachten Qualität leider gänzlich. Schulentwicklung: Die Einschätzung zum Schulbestand ist nicht mehr aktuell. Der Stadtrat hat mind. Einen Schulneubau beschlossen, weitere Schulneubauten sind geplant. Dies sollte auch bei den Planungen der Kapazitäten im ÖPNV-Plan für die einzelnen Stadtteile berücksichtigt werden.	Aussagen zur Qualität sind im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Inhalte eines künftigen ÖDAs sind nur insofern Bestandteil des NVP, dass der NVP den Rahmen für die künftige Mindestbedienung bildet. Es wurde zu dieser Thematik die Formulierung gemäß Stellungnahme des Fachbereiches Schule und Sport ergänzt.
		10	Kapitel 8.1 Da es laut MVB zulässig ist 2 Minuten zu früh zu fahren und Anschlüsse nur in Tagesrandlage zu beachten sind, stellt sich die Frage inwieweit von einer Integrierten und kooperierenden Bedienung gesprochen werden kann. Somit sind auch die verkehrlichen Verflechtungen (8.2) nicht gegeben.	Das Kapitel beinhaltet Aussagen zur Linienbündelung. Die Gewährung von Anschlüssen hängt im Übrigen von zahlreichen Randbedingungen ab und ist insbesondere für größere Taktzeiten, wie sie in den Tagesrandlagen vorkommen, von Bedeutung.
		11	F.9.2.3 - Eine einheitliche Bedienung ist weder vorhanden noch geplant. Es soll weiterhin Ausnahmen vom 10 Minutentakt geben. Daher ist es nicht sinnvoll alle Straßenbahnlinien dem Grundnetz G1 zuzuordnen, wenn diese hinsichtlich der Angebotsqualität nicht mal die Vorgaben für das Grundnetz G2 erfüllen. Wir würden einen grundsätzlichen 10-Minuten-Takt für alle Straßenbahnlinien begrüßen. Siehe auch F.9.4.5.	Die Straßenbahnlinien im Zielnetz 2020+ erfüllen die Vorgaben. Lediglich auf zwei kurzen Streckenabschnitten ist ein 20-Minuten-Takt geplant (siehe F.9.4.5).

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		12	F.9.2.7 - Die Einbindung des Stadtparkareals in die flexiblen Bedienformen wird begrüßt. Eine deutliche Ausweitung des Bedienzeitraums gegenüber heute ist jedoch zwingend, da bei Veranstaltungen der ÖPNV nicht nutzbar ist und die Parkanlagen somit unnötig durch den MIV belastet werden.	Die Erschließung des Stadtparks soll bedarfsgerecht erfolgen. Die genaue Bedienzeit wird durch das Verkehrsunternehmen festgelegt und hängt auch von den finanziellen Rahmenbedingungen ab.
		13	9.3.5 Netzkonzzept städtischer ÖPNV Weitere Liniennetzerweiterungen bei der Straßenbahn sind zu prüfen. Aus unserer Sicht steht hier die Verlängerung der Straßenbahn von Sudenburg nach Ottersleben an erster Stelle. Auch die Straßenbahnanbindung zum Einkaufszentrum Florapark und dem benachbarten Gymnasium sind zu prüfen. Die Anbindung des Fußballstadions und der Bördelandhalle sind ebenfalls zu prüfen, zumal hier mit dem Olympiastützpunkt und der Landessportschule sowie dem benachbarten Einkaufszentrum auch im Regelverkehr mit ausreichenden Fahrgastzahlen zu rechnen ist. Eine Gleisanbindung in der Jacobstraße erscheint uns Aufgrund der dichten Wohnbebauung dort auch als sinnvoll und könnte zugleich die Linienbündelung auf dem Breiten Weg etwas entzerren.	Die Planungen für das Zielnetz 2020+ der Straßenbahn sind abgeschlossen und wurden im Stadtrat beschlossen. Weitere, zusätzliche Erweiterungen des Straßenbahnnetzes sind in den aktuellen Investitionsplanungen nicht enthalten und somit derzeit nicht konkret geplant.
		14	F.9.3.6 – Diesen Punkt unterstützen wir ausdrücklich. Außerdem ist die Einrichtung weiterer Haltemöglichkeiten für den Regionalbusverkehr an den Haltestellen Nicolaipplatz sowie Universität oder Opernhaus zu prüfen, um die Anbindung von für das Umland bedeutenden Bildungs-, Sport-, Freizeit-, Einkaufseinrichtungen sowie Krankenhäusern etc. sicherzustellen.	Die Haltemöglichkeit für aus dem Osten einfahrende Regionalbusse am Opernhaus wurde realisiert (Maßnahme NVP 2010). An der Haltestelle Nicolaipplatz besteht stadteinwärts die Haltemöglichkeit für den Regionalbusverkehr. Es wurde ein entsprechender Prüfauftrag für eine Standortoptimierung Nicolaipplatz aufgenommen (F.9.3.8 neu)
		15	F.9.3.16/ F.9.3.17 (korr. F.9.3.18/19) – Beide Punkte werden von uns ausdrücklich begrüßt. Gleichzeitig ist auch der Stadtteil Westerhüsen im Bereich Volkspark/Sohlener Straße in die Planungen einzubeziehen, da hier durch mehrere neuentstandene Einfamilienhaussiedlungen in den letzten	Die Linienführung der geplanten Achse über Beyendorf-Sohlen erfolgt nach derzeitigem Stand der Planung über die Sohlener Straße. Somit wäre eine Erschließung des Gebietes Volkspark/Sohlener Straße gewährleistet.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Jahren viele Familien mit Kindern zugezogen sind. Dadurch sind auch steigende Schülerzahlen an der Grundschule Westerhüsen zu verzeichnen, was bei der Linienplanung entsprechend berücksichtigt werden sollte.	
		16	F.9.3.18 - Dieser Punkt wird von uns ausdrücklich begrüßt. Die Erschließung der Relation zwischen den Haltestellen „Am Stadtblick“ und „Mittagsstraße“ durch eine Buslinie nach Fertigstellung des Bauabschnittes 4 der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn ist aus unserer Sicht eine wichtige Maßnahme, um dem Sozialraumbezug (Wege zum Arzt, zum Einkauf und zum Friedhof) der Bewohner dort Rechnung zu tragen.	Der Punkt wurde aufgrund einer Stellungnahme des Dezernates II angepasst. Die Einrichtung einer Buslinie ist zu prüfen und von den finanziellen Rahmenbedingungen abhängig. Eine Realisierung kann derzeit nicht erfolgen. (korr.: F9.3.20)
		17	F.9.4.3 - Es wäre zunächst wünschenswert, wenn eine derartige Anschlusssicherung innerhalb der MVB funktionieren würde. Insbesondere wenn von oder zu Achsen, die nicht im Grundnetz verkehren, umgestiegen wird, die eine Taktung haben, die der des Nachtverkehrs entspricht, erscheint diese erforderlich zu sein. Dazu gehört die Unterbindung von zu frühem Fahren, sowie das Warten auf verspätete Zubringer (ein bis zwei Minuten). Siehe Hinweis zu Kapitel 5.5.8.	Es wurde eine neue Festsetzung ergänzt (F.9.4.10)
		18	F.9.4.5 - Es werden sogar G2 Bedienstandards von den Straßenbahnlinien unterschritten, die abweichend von G1 nicht im 10Minutentakt verkehren. Es sollten entweder alle Straßenbahnlinien diese Vorgaben erfüllen oder aber nicht alle Straßenbahnlinien dem Grundnetz G1 zugeordnet werden. Siehe auch F.9.2.3.	Die Straßenbahnlinien im Zielnetz 2020+ erfüllen die Vorgaben. Lediglich auf zwei kurzen Streckenabschnitten ist ein 20-Minuten-Takt geplant. Die Abweichungen im aktuellen Fahrplan sind den umfangreichen Baumaßnahmen geschuldet.
		19	F.9.4.8 – Es erscheint uns nicht sinnvoll, die Verlegung des Anschlusstreffens zu prüfen, da laut Ausbauplanung des Breiten Weges das Treffen weiterhin dort stattfinden soll und dieser entsprechend ausgebaut wird. Die Innenstadtnahe Lage wird begrüßt. Anschlüsse zum Nachtstern der S-Bahn können weiterhin durch die Linien des Nachtverkehrs, die in die westlichen Stadtteile verkehren, erfüllt werden. Sollte sich jedoch in Abstim-	Bei dieser Festsetzung handelt es sich zunächst um einen Prüfauftrag, um auch im Nachtverkehr einen kurzen Übergang zum SPNV gewährleisten zu können (zurzeit ca. 700 m Fußweg bis zum Hbf).

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			mung mit Marego und NASA der Wunsch ergeben, das Anschlusstreffen im Nachtverkehr am Hbf durchzuführen, erscheint uns dafür der Willy-Brandt-Platz geeigneter, da so einerseits der Zugang zur Eingangshalle des Hbf gesichert ist und andererseits so die Fahrzeuge keine betriebsbedingten Schleifen oder Wendemanöver fahren müssen.	
		20	F 9.4.9 – Durch die Abweichung der Straßenbahnverkehre von G1 wird teilweise nur ein 30 Minutentakt angeboten, dieser ist für Berufstätige nicht akzeptabel (insbesondere, wenn dieser nicht zuverlässig erbracht wird). Eine Abwanderung aufs Auto ist so unvermeidlich. Diese widerspricht daher den in Kapitel 3 benannten Zielen des VEP2030plus. Den Ferienfahrplan sehen wir als Fahrgastverband grundsätzlich kritisch. Sollten die Fahrgastzahlen diesen jedoch aus wirtschaftlichen Gründen rechtfertigen, wäre aus unserer Sicht jedoch mindestens für die Zeit des Berufsverkehrs von 6-8:30 Uhr der 10-Minuten-Takt beizubehalten. Grundsätzlich kritisch sehen wir den Ferienfahrplan mit 15-Minuten-Takt bei Straßenbahnen in der Vorweihnachtswoche. Hier ist aus unserer Sicht Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens bis zum 23.12. eines jeden Jahres in jedem Fall der 10-Minuten-Takt sicherzustellen. Darüber hinaus sollten an den Adventswochenenden auf den wichtigsten Linien der Takt verdichtet werden, um die zusätzlichen Fahrgastströme zum Weihnachtsmarkt sowie an verkaufsoffenen Sonntagen zu befördern.	Grundsätzlich stellt der NVP Mindeststandards dar. Die Festlegung wurde so formuliert, dass das Angebot in Abhängigkeit der Nachfrage und nach Absprache mit dem Aufgabenträger angepasst werden kann. Ergibt sich ein entsprechender Bedarf, kann das Angebot auch aufrecht erhalten werden.
		21	F.9.5.2 – In der Betrachtung der Übergangsmöglichkeiten von ÖPNV zum SPNV sollten die Potentiale, die diese Verknüpfungen ergeben können, konsequent umgesetzt werden. Aus unserer Sicht ist es sinnvoll und erforderlich, an den Bf. Buckau, Bf. Neustadt und Bf. Eichenweiler die Haltestellen von S-Bahn und Straßenbahn wegetechnisch direkt miteinander zu verbinden. Dazu sollten perspektivisch die Bahnsteige direkt übereinander angeordnet sein. Die Planungen dazu sind entsprechend anzupassen.	Die F.9.5.2 wurde ergänzt: „Soweit möglich sollen kurze Wege zwischen den Zugangsstellen des SPNV und den Haltestellen des Stadtverkehrs ermöglicht werden.“

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		22	F.9.5.2, F.9.5.3, F.9.5.4 - werden durch das akzeptieren von zu frühem Fahren unterwandert und müssen daher zwingend mit qualitativen Verbesserungen einhergehen.	Siehe lfd. Nr. 17
		23	F.9.5.5 – Diese Festlegung wird von uns ausdrücklich begrüßt. Jetzige Lösungen, die trotz Neubau der Strecken und Haltestellen wiedereingerichtet wurden (z.B. Otto-von-Guericke-Straße oder Südring) sollten schnellstens geändert werden. Dies dient auch der Übersichtlichkeit von Linienverläufen. Gelegenheitsnutzer und Besucher der Stadt haben hier Schwierigkeiten, die gesonderten Haltestellen am Fahrbahnrand für den Nachtverkehr zu erkennen. Es sollten auch Lösungen für Straßenbahnverknüpfungen an Kreuzungen gefunden werden. Derzeitige Lösungen wie beispielsweise am Südring (trotz Umbau) und Westring sind als Verknüpfungspunkte nicht akzeptabel und aus Verkehrssicherheitsaspekten gefährlich. Der Fahrgast hat oft nur die Wahl zwischen verpasstem Anschluss und StVO-widrigem Verhalten.	-
		24	F.9.5.14 – Dieser Punkt, die ganztägige Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Bussen und Bahnen, wird von uns ausdrücklich unterstützt. Auch die entgeltfreie Mitnahme von Fahrrädern bei Abo-Monatskarten findet unsere Unterstützung. (siehe auch Punkt F.9.8.1)	Es handelt sich hierbei um einen Prüfauftrag, es sind Vor- und Nachteile abzuwägen. Regelungen zur entgeltfreien Fahrradmitnahme werden durch marego getroffen (hierzu erfolgt keine Aussage im Nahverkehrsplan).
		25	F.9.7.9 – Diese Festlegung wird begrüßt. Derzeit ist diese, unsere Auffassung nach, lediglich im Innenstadtbereich erfüllt. Es sollte hierbei noch zwingend der Winterdienst ergänzt werden. Dieser findet derzeit in Stadtrandlage nur sporadisch statt. Das Fehlen des Winterdienstes sollte daher als Mangel aufgenommen werden.	► F.9.7.10 (korr.) wurde ergänzt: Fehlender Winterdienst als großer Mangel
		26	F.9.7.24. – Ampelanlagen, die von ÖPNV-Linien tangiert werden, sind grundsätzlich mit Vorrangschaltungen für Bus und Bahn auszurüsten um	Die Festsetzung (korr: F.9.7.25) beinhaltet diese Forderungen in der Form, dass Maßnahmen zur Beschleuni-

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			einen zuverlässigen und stabilen Fahrplan für die Fahrgäste zu gewährleisten. An verschiedenen Anlagen besteht aus unserer Sicht erheblicher Verbesserungsbedarf. Bei der Neuanschaffung von Bussen sind diese in Zukunft grundsätzlich mit der Technik für die Ansteuerung der Vorrangschaltungen analog zu Straßenbahnen auszustatten.	gung des ÖPNV fortzuführen sind.
		27	F.9.8.1 - Bei der Fahrzeugbeschaffung ist in Zukunft darauf zu achten, dass diese Fahrzeuge ganztägig ausreichend Kapazitäten für alle Fahrgäste zur Verfügung haben. Auch für Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator oder Fahrrad sollten ausreichend Kapazitäten vorhanden sein. Fahrradausschlusszeiten, wie sie derzeit bei der MVB gelten, sollten abgeschafft werden.	Der Magdeburger Standard legt die Ausstattung mit mind. 2 Mehrzweckflächen je Straßenbahn (Mindestmaß je Fläche 1,80x1,80m) fest. Diese Mehrzweckflächen sind Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und/oder Fahrräder nutzbar. Perspektivisch soll die Anzahl der Mehrzweckflächen oder deren Abmessungen erweitert werden, um den steigenden Beförderungsbedürfnissen einer multimodalen Gesellschaft Rechnung tragen zu können. Die Prüfung der ganztägigen Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder ist in der F.9.5.14 verankert.
		28	F.9.8.7 - Wir unterstützen ausdrücklich die Einrichtung einer Pilotlinie zur Prüfung des Einsatzes von Elektro-Bussen in der Landeshauptstadt Magdeburg. Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wie Elektro-Bussen ist aus unserer Sicht ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt.	Die Einrichtung einer Pilotlinie mit Elektrobussen wird aktuell in einer Umsetzungsstudie geprüft. Ob es zu einer Einführung eines Elektrobussystems kommt, hängt vom Ergebnis dieser Studie ab.
		29	F.9.8.10 - Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen muss die Bereitstellung von WLAN zukünftig Standard sein. Auch die Ausstattung mit USB-Anschlüssen oder Steckdosen an geeigneter Stelle sollte ernsthaft geprüft werden. Beide Maßnahmen tragen dem modernen Informations- und Kommunikationsverhalten eines immer größer werdenden Teils der Bevölkerung Rechnung. Dadurch würden sich auch für die MVB weitere moderne Möglichkeiten der Kundeninformation und -kommunikation bieten.	Die Ausstattung mit WLAN in den Fahrzeugen ist als Prüfauftrag festgelegt. Dabei ist zwischen den Anschaffungs- und Unterhaltungskosten und dem Nutzen abzuwägen. Gemäß Stadtratsinformation I0195/17 zum Antrag A0071/17 wird angesichts der hohen Kosten und des kritisch zu hinterfragenden Mehrwertes derzeit von einer Einführung von WLAN in den Verkehrsmitteln abgesehen. Sollte der technische Fortschritt im IT-Bereich neue

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				Technologien hervorbringen, ist der Sachverhalt noch einmal zu prüfen. ► Es wurde ein Prüfauftrag bzgl. USB-Anschluss ergänzt.
		30	Kapitel 9.9 Tarif Wir würden die Wiedereinführung der Mitnahme von eigenen Kindern an Wochenenden auch für nicht persönliche Abo- und Monatskarten als sehr sinnvoll erachten. Durch deren Entfall ist es für Familien attraktiver, am Wochenende für Ausflüge innerhalb der Stadt das Auto zu nutzen. Dies widerspricht daher den in Kapitel 3 benannten Zielen des VEP2030plus. Perspektivisch halten wir die Einführung der kostenlosen Beförderung von Kindern unter 18 Jahren für unausweichlich. Aus unserer Sicht wird dadurch nicht nur die Teilhabe von sozial Benachteiligten Kindern verbessert sondern es würden zudem auch Kosten eingespart, die derzeit beim Vertrieb und anderer organisatorischer Abläufe im Zusammenhang mit der Ausstellung der Schülerjahreskarten entstehen.	Die Tarifgestaltung obliegt dem Verkehrsverbund m-rego.
		31	9.10 Information, Service, Marketing Kundeninformation und -kommunikation Geplante Baumaßnahmen, diesbezügliche Umleitungen usw. sollten in Zukunft auch in den Fahrzeugen der MVB ausgehängt und bekanntgegeben werden. Dies kann durch klassische Aushänge oder durch die Anzeige in Monitoren geschehen. Außerdem sollte von der MVB wieder ein Kundenmagazin eingeführt werden, um die Kunden mittelfristig über wichtige Maßnahmen sowie z.B. über Hintergründe im Betriebsablauf usw. zu informieren. Dieses sollte in Papierform erscheinen und auch online über die Homepage oder per App abrufbar sein. Die Zeiten der Service-Hotline sollten erweitert werden. Auch die Erreich-	F.9.10.4 legt die Übermittlung von Informationen bzgl. Änderungen in Netz bzw. Tarif unter Nutzung aller geeigneter Medien fest. Das Verkehrsunternehmen bietet außerdem einen online-Newsletter als Abonnement an. Die INSA-Telefonauskunft ist täglich von 4-24 Uhr erreichbar.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			barkeit der MVB per Telefon in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende für wichtige Anliegen der Fahrgäste wie z.B. Anschlusssicherung usw. sollte gewährleistet sein. Die Fahrtrichtungsanzeiger in Bussen und Straßenbahnen müssen sowohl nach innen als auch nach außen auch bei Störungen und Umleitungen kurzfristig in der Lage sein, den geänderten Fahrweg dynamisch anzuzeigen. Eine entsprechende Aufrüstung der Fahrzeuge mit der erforderlichen Software ist vorzunehmen. Gleiches gilt auch für die elektronischen Anzeigen an den Haltestellen. Diese sollten kurzfristige Störungen und Umleitungen sowie Ausfälle entsprechend erfassen und in Echtzeit anzeigen. Eine entsprechende Aufrüstung der Systeme in der Leitstelle mit der erforderlichen Software ist vorzunehmen. Aus Sicht des Fahrgastverbandes ist es dringend erforderlich, Kundengarantien einzuführen. Diese sollten in Abstimmung mit Marego mindestens eine Sauberkeitsgarantie, eine Pünktlichkeitsgarantie sowie eine Antwortgarantie beinhalten. Bei Problemen bzw. Nichteinhaltung der jeweiligen Garantie hat der Fahrgast Anspruch auf eine Entschädigung z.B. in Form von Gutscheinen für Fahrkarten oder ähnliches.	Im Kapitel 9.8 – Fahrzeuge werden die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung festgelegt. Dazu gehört auch akustische und optische Anzeige von Störungen/Änderungen im Linienvverlauf (Fahrzeuge > 15 Sitzplätze). Im Kapitel 9.10.4 wurde eine entsprechende Festsetzung (neu F.9.10.18) ergänzt.
		32	9.10.3 Personal Die Busfahrer sollten sich im Wesentlichen auf betriebliche Belange und Abläufe konzentrieren und für die Fahrgäste Ansprechpartner für Kundenservice (z.B. Anschlusssicherung) sein. Das kontrollieren der Fahrkarten gehört aus unserer Sicht nicht dazu, weswegen der Zwangseinstieg der Fahrgäste an der Fahrertür wieder abgeschafft werden sollte. Das würde gerade im Tagesverkehr wesentlich zur Fahrplanstabilität beitragen.	Der Nahverkehrsplan legt den Rahmen für die Mindestbedienung fest. Planungsdetails des betrieblichen Ablaufs sind Sache des Verkehrsunternehmens.
		33	9.10.2 – Fahrscheinerwerb F.9.10.13 Der Vertrieb von papierlosen Fahrscheinen über elektronische Medien per App mit verschiedenen Bezahloptionen muss in naher Zukunft	Der weitere Ausbau des Vertriebs von papierlosen Fahrscheinen ist hier festgelegt, die Festsetzung wurde er-

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			das gesamte Fahrkartensortiment umfassen. Die Ausgabe des Fahrscheinsortiments auf Chipkarte sollte zum Standard werden. Die derzeitigen Verfahrensweisen z.B. bei Abo-Monatskarten mit monatlich neuen Klebeschnipseln ist keineswegs mehr Zeitgemäß.	gänzt (korr. F.9.10.14).
Allgemeiner Behindertenverband in Sachsen-Anhalt – ABiSA e.V.	28.03.	1	Es wäre in den Bahnen auch nochmals die Funktionsfähigkeit und das Handling der Fahrscheinautomaten zu prüfen. Bei der Herausnahme von Wechselgeld besteht die Gefahr des Einklemmens der Hände und Sturzgefahr von beeinträchtigten und älteren Menschen nicht nur beim Durchfahren von Kurven. Überprüft werden sollte auch die Anordnung der Fahrscheinautomaten in der Straßenbahn. Die Erreichbarkeit der Automaten ist stark eingeschränkt und auch Fahrgastgefährdung besteht, wenn die Plätze davor durch Kinderwagen, Rollis oder Rollatoren verstellt sind.	Die genaue Anordnung und das Handling der Fahrausweisautomaten in den Fahrzeugen liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. ► Die F.9.8.1 wurde ergänzt.
		2	Wir möchten, dass in den NVP ausreichend Kontroll- und Sicherheitselemente mit konkreter Terminbindung für die vollständige barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformationen in/an den Fahrzeugen eingearbeitet werden, die die Umsetzung der geplanten Maßnahmen auch garantieren.	Die genauen Termine zur Umsetzung der Barrierefreiheit werden im Umsetzungskonzept zum Magdeburger Standard festgelegt, dessen zweiter Teil voraussichtlich im Jahr 2018 vorliegen wird.
		3	Zur Prüfung der Barrierefreiheit von Nahverkehrsplänen empfehlen wir auch, sich an einer Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und -beiräte, Verbände und Selbsthilfegruppen behinderter Menschen aus Rheinland Pfalz zu orientieren.	Der NVP orientiert sich an den genannten Kriterien.
Regionale Planungsgemeinschaft Magdeburg	29.03.	1	Hinweis zu Tabelle 4, S. 24: In der Tabelle 4 werden Veränderungen zwischen 2016 zu 2011 in Prozent angegeben. Die Arbeitslosenquote ist bereits in Prozent angegeben. Von den beiden Prozentwerten die Veränderung in Prozent zu berechnen ist zwar möglich, aber für den Leser eher verwirrend. Ehrlicher wäre es, wenn	Die Tabelle wurde entsprechend geändert.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			man die Veränderung der Arbeitslosenquoten als Differenz angeben würde.	
ma- regio.Verkehrsverbund	29.03.	1	5.5.1 Schnittstellen zum Fernverkehr: Beim Fernverkehrsangebot sollte der Vollständigkeit halber noch das tägliche NightJet-Zugpaar 470/471 Berlin – Magdeburg – Zürich ergänzt werden	Das Kapitel wurde ergänzt.
		2	5.5.2 Angebot im SPNV: Es wird empfohlen, die Tabelle dahingehend anzupassen, dass deutlicher wird, wo sich auf bestimmten Linien Angebote zu einem dichteren Takt überlagern (z.B. S 1) und wo es sich um Flügelungen von Zugteilen handelt (z.B. HEX 11/21/31). Im Vergleich zum Fahrplanjahr 2009 sollte noch ergänzt werden, dass im Dezember 2011 eine Abbestellung der RB 35 Magdeburg – Loburg erfolgte. Diese Linie wurde durch die Bus-Landeslinie 720 ersetzt.	Im Text wird die Taktverdichtung durch Überlagerung genannt. Die Abbestellung der RB35 wurde ergänzt.
		3	5.5.8 Infrastruktur: Die Haltestelle Nicolaipplatz kann durch den Regionalbus nur stadteinwärts direkt bedient werden. Richtung Norden wird die Haltestelle Bremer Straße bedient, die sich ca. 100 m nördlich der Haltestelle Nicolaipplatz befindet. Weiterhin sollte die Haltestelle Opernhaus als wichtiger Verknüpfungspunkt in Tab. 9 ergänzt werden.	Ein entsprechender Hinweis wurde ergänzt. Die Tabelle 9 wurde ergänzt.
		4	5.8 Tarifstruktur: Beim Magdeburg-Pass handelt es sich nicht um einen Fahrschein im eigentlichen Sinne. Vielmehr gewährt dieser einen Rabatt auf den Kauf von Fahrscheinen.	Der Magdeburg-Pass ist ein Sonderangebot der Fahrkarten und somit ein nutzerspezifisches Angebot. Der Hinweis bzgl. kostenlosen Fahrradmitnahme bei Abo-Karten wurde ergänzt.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Neben Wochen- und Monatskarten ist auch in allen Abo-Angeboten die Mitnahme eines Fahrrades derzeit kostenlos. Die Regelungen unterscheiden sich aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten je nach Verkehrsunternehmen. Die Fahrradmitnahme ist in den Fahrzeugen der MVB kostenpflichtig, im SPNV und Regionalbus ist die Fahrradmitnahme im Rahmen verfügbarer Kapazitäten ganztägig kostenlos möglich. Da die Fahrradmitnahmekapazitäten außerhalb des SPNV sehr begrenzt sind, kann eine Mitnahme von Fahrrädern nicht garantiert werden. Perspektivisch ist aufgrund des demografischen Wandels mit einer verstärkten Nutzung der Mehrzweckflächen durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu rechnen. Es kann – insbesondere in der Hauptverkehrszeit - zu Nutzungskonflikten mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und Fahrgästen mit Kinderwagen kommen. Vorrang hat in jedem Fall die Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen. Bei einer Überprüfung der Fahrradmitnahme sollten auch die Auswirkungen auf die Haltestellenaufenthaltszeiten bedacht werden. marego kooperiert mit dem Bikesharing-Anbieter nextbike, damit Fahrgäste ein Leihfahrrad zu vergünstigten Konditionen nutzen können und so möglichst auch auf die Mitnahme ihres Fahrrades im ÖPNV verzichten.	Die Festsetzung F.9.5.18 wurde um Bike-Sharing ergänzt. Angelegenheiten der Tarifgestaltung sowie Regelungen in den Tarifbestimmungen bedürfen indes entsprechender Abstimmungen und Beschlüsse innerhalb von marego.
		5	9.3.4 Netzkonzept Regionalbusverkehr Eine umsteigefreie Direktverbindung in die Innenstadt trägt zur Attraktivität von Regionalbuslinien bei. Der ZOB ist ein wichtiger, innenstadtnaher Verknüpfungspunkt, der in vielen Fällen ein sinnvolles Ziel von Regionalbuslinien ist. Die Kombination einer bereits am Stadtrand gegebenen Umsteigemöglichkeit zum Stadtverkehr mit einer ausnahmslosen Weiterführung der Linie zum ZOB kann allerdings in bestimmten Fällen die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen. Dies ist der Fall, wenn ein Großteil der Fahrgäste bereits am Stadtrand in die Fahrzeuge der MVB umsteigt und somit im innerstädtischen Abschnitt der Regionalbuslinie nur eine geringe Auslastung vorliegt. Eine Abwägung kann dann zu dem Ergebnis kommen,	In F.9.5.5 (korr) wird der Prüfauftrag für die Haltemöglichkeit an der Haltestelle Kastanienstraße festgeschrieben. Die Landeshauptstadt Magdeburg begrüßt die Erarbeitung der Handlungsstrategie für den Stadt-Umland-Verkehr nach frühzeitiger Abstimmung und im Benehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			dass auf dem innerstädtischen Abschnitt eine geringere Bedienhäufigkeit sinnvoll sein kann, um gleichzeitig auf anderen Abschnitten der Linie ein umfangreicheres Angebot umsetzen zu können. Von dieser Möglichkeit wird derzeit beispielsweise auf der Landeslinie 603 Gebrauch gemacht und sie kann auch für die Linie 659 sinnvoll sein. In Einzelfällen kann zur Vermeidung langer, unwirtschaftlicher Parallelverkehre auch ein Linienendpunkt an einer Umstiegshaltestelle am Stadtrand sinnvoll sein (z.B. Linie 622 am Barleber See). Die Haltestelle Kastanienstraße ist mit Abstand der wichtigste Verknüpfungspunkt des Stadtverkehrs im Norden Magdeburgs, dessen Bedeutung vergleichbar mit der Haltestelle Braunlager Straße im Südwesten der Landeshauptstadt ist. Es bestehen Umsteigemöglichkeiten zu 4 Straßenbahn- und 3 Stadtbuslinien (an der Haltestelle Bebertaler Straße kann lediglich zu 3 anderen Linien umgestiegen werden). Somit wäre die Haltestelle Kastanienstraße ein optimaler Umsteigepunkt zwischen Regionalbus- und Stadtverkehrslinien. Durch die reduzierte Zahl von Umstiegen und die kürzere Gesamtreisezeit für Fahrgäste aus dem Umland kann die Attraktivität des ÖPNV deutlich verbessert werden und so neue Fahrgastpotentiale erschlossen werden. Aus Sicht der Verbundgesellschaft ist eine zeitnahe Realisierung (ggf. auch zunächst als provisorische Haltemöglichkeit in Seitenlage) anzustreben. Eine technische Ausrüstung zur Beeinflussung von LSA ist in den Regionalbussen nicht vorhanden, weshalb die Bedienung der derzeitigen MVB-Haltestelle als schwer umsetzbar eingeschätzt wird. Die genannten Schwierigkeiten könnten durch eine Haltemöglichkeit in Seitenlage umgangen werden, wie dies auch an anderer Stelle umgesetzt wurde. Im Rahmen des Projektes „Klimafreundliche Mobilitätskette Stadt-Umland“, entstanden als Maßnahme im Masterplan 100% Klimaschutz, wird marego in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Magdeburg, den Landkreisen und den Kommunen des Umlandes eine Handlungsstrategie für den Stadt-Umland-Verkehr erarbeiten. Dabei werden auch Verknüpfungsstellen	

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			zwischen Stadt- und Regionalverkehr eine Rolle spielen.	
		6	Zu 9.3.6 Linienkonzept städtischer ÖPNV Es wird begrüßt, dass für die Anbindung des Stadtteils Beyendorf-Sohlen ab 2020 ein stündliches Stadtbusangebot geplant ist, dass in seiner Konzeption mit den 2017 erarbeiteten Anregungen übereinstimmt. Eine Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Magdeburg-Südost sollte geprüft werden.	Ein Prüfauftrag zur Verknüpfung am Bahnhof Süd-Ost mit dem SPNV und ÖPNV wurde ergänzt (F.9.3.18 und F.9.5.3 (neu)).
		7	9.3.7 Alternative Bedienung Eine einheitliche Voranmeldezeit für Anruflinientaxis und Rufbusse der MVB erleichtert die Verständlichkeit für den Kunden. Für Veranstaltungsverkehre sollte eine Bedienbarkeit des Stadtparks durch Standard-Linienbusse weiterhin gewährleistet werden.	Die F.9.3.23 (korr) wurde ergänzt.
		8	9.4.2 Bedienstandards Regionalbusverkehr Eine Anschlusssicherung zwischen Stadt- und Regionalverkehr wird begrüßt. Eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung trägt zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bei. Allerdings bedarf es hierfür einer technischen Lösung.	Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt hierbei die Bereitstellung aktueller Betriebslagedaten und die Verbesserung der Ausrüstung zur Fahrgastinformation, siehe F.9.10.6
		9	9.5.2 Verknüpfung SPNV – städtischer ÖPNV Ein durchgehender Nachtverkehr mit Rufbussen besteht auch auf der Linie 659 zwischen Magdeburg und dem Gewerbegebiet Osterweddingen. Ein Anschlusstreffen am Kölner Platz hätte den Vorteil, dass optimale Verknüpfungen zwischen SPNV, Regionalbus und Stadtverkehr gewährleistet werden können. Dadurch können die Zahl der Umstiege und damit auch die Reisezeiten für Fahrgäste aus dem Umland verringert werden. Nach unse-	Der Nahverkehrsplan sieht eine Prüfung des Standortes Kölner Platz als Anschlusspunkt im Nachtverkehr vor. Diese Prüfung erfolgt jedoch erst nach Abschluss der Bauarbeiten.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			ren Informationen ist die Haltestelle Kölner Platz aufgrund der geplanten Infrastruktur allerdings nur bedingt für ein Anschlusstreffen geeignet. Die Planungen der MVB sehen einen Ausbau der zentralen Haltestelle „Alter Markt“ zur Gewährleistung einer optimalen Busbefahrbarkeit und verkürzter Umsteigewege im Nachtverkehr vor. Es wird eine Prüfung der Vor- und Nachteile der beiden Standort-Varianten unter Einbeziehung der Partner (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verbund) empfohlen.	
		10	9.5.3 Verknüpfung Regionalbus – städtischer ÖPNV Neben den bestehenden Verknüpfungspunkten sollte hier nochmals die Haltestelle Kastanienstraße als neu einzurichtende Schnittstelle ergänzt werden.	Die Festsetzung F.9.3.8 wurde in das Kapitel 9.5.3 verschoben
		11	9.5.5 Intermodale Verknüpfung Die Intermodale Verknüpfung der Verkehrsmittel ist ebenfalls Teil des Projektes „Klimafreundliche Mobilitätskette Stadt-Umland“. Im Interaktiven Stadtplanplan von marego sind Informationen zu P+R-Standorten im Stadtgebiet Magdeburg einblendbar. Nach Möglichkeit sollten Informationen über die Auslastung der P+R-Anlagen auch über das Internet bereitgestellt werden, um eine Information vor Fahrtantritt zu ermöglichen. Eine Fortsetzung der Kooperation mit TeilAuto ist geplant. Die Umsetzung der Maßnahme „Ausbau Car-Sharing“ im Rahmen des Masterplans 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt kann dazu beitragen, dass die Kooperation beibehalten und ausgebaut werden kann.	Die Anlage 6 wurde bzgl. P+R-Plätze aktualisiert (berücksichtigt werden nur kostenfreie P+R-Plätze)

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		12	9.7.7 Mindestausstattung von Haltestellen Es wird begrüßt, dass die angegebene Haltestellenkennzeichnung den Vereinbarungen auf Verbundebene entspricht. Für den Fahrgast erleichtert eine einheitliche Kennzeichnung die Orientierung.	
		13	9.7.19 Prioritätenliste Im Unterschied zu den vorherigen Angaben wird die Frequentierung als „Fahrgäste“ angegeben. Um Unklarheiten zu vermeiden, sollten stattdessen „Einsteiger“ oder „Ein- und Aussteiger“ angegeben werden	Die Tabelle 24 und die F.9.7.21 (korr.) wurden entsprechend geändert (Ein- und Aussteiger)
		14	9.9 Tarif Gemäß dem Leitspruch „Einfach ankommen“ arbeitet die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen stetig an der Weiterentwicklung des Verbundtarifs, um Nutzungshürden weiter abzubauen. Eine Beibehaltung des City-Tickets ist geplant.	Die LH Magdeburg begrüßt die geplante Weiterführung des City-Tickets.
		15	9.10 Information Die Vorgaben zur Gestaltung der Informationsmedien sind sehr weitgehend und schränken Möglichkeiten zur kundenorientierten Weiterentwicklung ein. Es wird daher empfohlen, die Vorgaben allgemeiner zu fassen. Die zum Verbundplan gemachten Vorgaben „Im Liniennetzplan für das Verbundgebiet sollen des Weiteren die SPNV-Strecken sowie die Zugangsstellen ausgewiesen werden.“ sind nicht umsetzbar. Die Darstellung aller Zugangsstellen (auch des ÖSPV) im Verbundplan ist aufgrund der großen Zahl nicht möglich, die Lesbarkeit auf gängigen Formaten kann dann nicht mehr gewährleistet werden. Die Angabe „des Weiteren“ suggeriert, dass im Verbundplan ebenfalls alle barrierefreien Haltestellen, Verknüpfungspunkte sowie P+R- und B+R-Plätze darzustellen sind, was eine	Die Vorgaben sind aus Sicht des Aufgabenträgers für die Fahrgastinformation wichtig und wurden in angemessener Konkretisierung dargestellt. Die Aussagen bzgl. der Darstellung der P+R-Plätze etc. bezieht sich auf den Liniennetzplan der Landeshauptstadt Magdeburg. Im Verbundplan sind neben den Regionalbuslinien weiterhin die SPNV-Linien und deren Zugangsstellen bzw. die Ortschaften mit Zugangsstellen darzustellen. Der Satz wurde umformuliert (F.9.10.2).

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			deutliche Überfrachtung zur Folge hätte. Im Hauptliniennetzplan von margo werden außerdem anstelle von SPNV-Strecken die SPNV-Linien dargestellt, was eine leichtere Nachvollziehbarkeit des Linienweges ermöglicht. Dass der SPNV und wichtige Zugangsstellen bzw. Orte im Verbundplan dargestellt werden, wird als Selbstverständlichkeit eingeschätzt. Zur Vermeidung von Missverständnissen sollte daher auf den oben genannten Satz verzichtet werden.	
		16	9.10.12 Fahrscheinerwerb Die Technologie des Geldkartenchips ist veraltet, mehrere Bankinstitute planen einen Rückzug aus der Technologie. In der Praxis ist die Bedeutung dieses Zahlungsmittels bereits sehr gering. Für den Kunden hat der Bezahlweg Geldkarte daher kaum Nutzen, sodass zukünftig darauf verzichtet werden kann.	Die Festsetzung wurde angepasst.
		17	9.10.18 Marketingmaßnahmen Zur Ansprache von Neukunden wird außerdem vorgeschlagen, dass städtische Unternehmen in ihren Web- und Printmedien zukünftig noch stärker auf die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV hinweisen.	Die Festsetzung F.9.10.21 wurde beispielhaft ergänzt. Die Internetauftritte von städtischen Unternehmen können jedoch nicht im Nahverkehrsplan geregelt werden.
LH Magdeburg, FB Schule und Sport	01.03.	1	Kap. 7 - Schulentwicklung FB 40 erklärt hiermit seine grundsätzliche Zustimmung zum vorliegenden Nahverkehrsplan, vorausgesetzt, es wird eine Änderung auf S. 53 vorgenommen - Bitte ersetzen Sie Satz des 2. Absatzes durch: "Der Schulbestand kann als gesichert angesehen werden und wird in den nächsten Jahren zu erweitern sein."	Der Absatz wurde angepasst.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Fahrgastbeirat MVB	12.04.	1	5.5.7 Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern Die hier aufgeführten Park+Ride-Plätze des MIV haben fast keine praktische Bedeutung. Park+Ride ist weder bei den Magdeburgern noch im Umland verankert. Es bedarf einer Nutzerbefragung, um festzustellen, wie der Status des Park+Ride-Verkehrs eingeschätzt wird und wie er mehr Akzeptanz finden kann, um die Innenstadt zu entlasten. Park+Ride ist in anderen Städten oft mit einem kostenfreien Parkplatz am Stadtrand verbunden. Die Parkplätze am AMO und am Messegelände sind kostenpflichtig und der am AMO meines Erachtens für P+R viel zu dicht an der Innenstadt gelegen.	Die hier aufgeführten Abstellmöglichkeiten stellen eine Bestandsaufnahme dar. Das Kapitel wurde hinsichtlich der kostenfreien P+R-Plätze präzisiert.
		2	Beim Aufbau von BIKE+RIDE-Anlagen sollte vorher durch Befragung von Zielgruppen der Bedarf ermittelt werden. Das Beispiel S-Bahn-Haltepunkt Rothensee zeigt, wie am Bedarf vorbeigeplant und gebaut wird. Warum sollte ein Fahrradfahrer sein Fahrrad an dieser Haltestelle anschließen, wenn er es bequem und kostenlos mit der S-Bahn in die Stadt mitnehmen kann?	Die F.9.5.14 wurde ergänzt, dass Fahrradabstellanlagen grundsätzlich angebotsorientiert anzulegen sind.
		3	Die Mitnahme von Fahrrädern sollte den ganzen Tag auch in den Straßenbahnen freigegeben werden, wenn damit die Beförderung mobilitätseingeschränkter Menschen und Kinderwagen nicht behindert wird.	Die Prüfung der ganztägigen Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder ist in der F.9.5.16 verankert.
		4	Bei der Anschaffung von neuen Straßenbahnen sollte es mehr Multifunktionsflächen geben, damit die ganztägige Mitnahme von Fahrrädern ermöglicht wird.	Der Magdeburger Standard legt die Ausstattung mit mind. 2 Mehrzweckflächen je Straßenbahn (Mindestmaß je Fläche 1,80x1,80m) fest. Diese Mehrzweckflächen sind Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und/oder Fahrräder nutzbar. Perspektivisch soll die Anzahl der Mehrzweckflächen oder deren Abmessungen erweitert werden, um den steigenden Beförderungsbedürfnissen einer multimodalen Gesellschaft Rechnung tragen zu können.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		5	Zentrales Problem bei der Intermodalen Verknüpfung in Magdeburg ist der Hauptbahnhof. Die Landeshauptstadt Magdeburg und die Deutsche Bahn AG haben sich seit Jahren den Belangen der Radfahrer verweigert. Überfüllte Abstellanlagen und zusätzliche Schikane durch das Ordnungsamt aufgrund falsch angeschlossener Fahrräder sind die Realität. In der aktuellen Bausituation hätten insbesondere Fahrradfahrer von einem Fahrradhaus profitieren können. Die Umsetzung eines solchen Vorhabens ist aktuell nicht absehbar. Der Aufbau einer Fahrradabstellanlage als Zwischenlösung zwischen Hauptbahnhof (Ausgang ZOB) und City-Hotel sollte unverzüglich in Angriff genommen werden. Mindestens 100 neue Stellplätze mit Fahrradbügeln könnten mit wenig Aufwand umgesetzt werden. Dabei kann man sich am City-Carré und der Fahrrad Magdeburg Büchner GmbH ein Beispiel nehmen. Ohne diese privaten Initiativen wäre die Situation am Hauptbahnhof Magdeburg noch dramatischer.	Der Nahverkehrsplan setzt die weitergehende Planung und Vorbereitung zur Errichtung eines Fahrradparkhauses am Hbf fest. (F.9.5.17) Als Zwischenlösung wurden in diesem Bereich bereits einige temporäre Abstellanlagen installiert. Detailplanungen können nicht im Nahverkehrsplan geregelt werden.
		6	F.9.7.3 - Bei der Einrichtung von Doppelhaltestellen kommt es darauf an, den Fahrgästen auch zu vermitteln, dass es eine Doppelhaltestelle ist. Das Verfahren muss klar definiert sein, damit die Fahrgäste wissen, wie sie sich verhalten müssen.	F.9.7.17 legt fest, dass diesbezüglich eindeutige Regelungen zu treffen sind.
		7	F.9.7.18. Barrierefreie Haltestellen Die Erstellung eines Haltestellenkatasters ist als Arbeitsgrundlage dringend notwendig. Es gibt eine große Verärgerung in der Bevölkerung über den mangelhaften Umbau der Haltestellen zu einem barrierefreien Zustand. Die Planungen für den Umbau der Haltestellen und die Fortschritte bei der Umsetzung sollten für die Bürgerinnen und Bürger öffentlich einsehbar sein. Beim Bau von Kindertagesstätten, Schulen sowie Alten- und Pflegeheimen muss der Bau von barrierefreien Haltestellen entsprechend umgesetzt werden.	Das Haltestellenkataster ist Bestandteil des Umsetzungskonzeptes zum Magdeburger Standard. Dieses wird nach Fertigstellung im Stadtrat öffentlich beschlossen.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		8	F.9.3.23 Gewerbegebiet Pfahlberg (korr. F.9.3.26) Die geplante Anbindung des Gewerbegebietes Pfahlberg durch Anruflinientaxi ist nur die zweitbeste Lösung. Während im Süden die Straßenbahnlinie bis zum Bördepark verlängert wurde, endet die 2. Nord-Süd-Verbindung Bauabschnitt 6 Luftlinie 800 m vor dem Gewerbepark Pfahlberg. Wenige hundert Meter Straßenbahnlinie mehr, würden eine unattraktive Anbindung durch ein Anruflinientaxi überflüssig machen und das Einkaufszentrum an das städtische Straßenbahnnetz anschließen.	Die im Gewerbegebiet Pfahlberg ansässigen Unternehmen weisen nur ein schwaches Fahrgastpotenzial für den ÖPNV aus (vorwiegend Möbelhäuser, keine Bekleidungsgeschäfte wie im Bördepark). Daher ist ein bedarfsgerechtes Anruflinientaxi der erste Schritt zur Anbindung an den ÖPNV. Sollte sich ein entsprechender Bedarf zeigen, soll eine Taktverdichtung geprüft werden.
		9	F.9.7.25. Eigener Bahnkörper (korr. F.9.7.26) Der Ausbau von eigenen Bahnkörpern wurde in der Innenstadt umgesetzt, ohne die Möglichkeit das die Busse diese Bereiche ebenfalls befahren können. Zum Beispiel könnten alle Bushaltestellen in der Otto-von-Guericke-Str. entfallen, wenn der Bus in die Straßenbahnhaltestellen einfahren könnte. Wenn schwere Feuerwehrfahrzeuge die Straßenbahntrassen nutzen, sollte dies auch den Niederflurbussen möglich sein. Zukünftig sollten auch die bereits vorhandenen eigenen Bahnkörper in der Innenstadt so umgebaut werden, dass Busse diese Trassen zumindest im Hallstellenbereich nutzen können. Neue eigene Bahnkörper sollten so konzipiert werden, dass Busse in die Haltestellen einfahren können. Damit müssen sich die Fahrgäste nicht zwischen Bus- und Straßenbahnhaltestelle entscheiden, sondern es gibt nur eine Haltestelle	Die Festsetzung bezieht sich nicht auf gemeinsame Haltestellen, sondern auf unabhängige Gleiskörper. Die anzustrebende Zusammenlegung von Bus- und Straßenbahnhaltestellen an einer gemeinsamen Haltestelle ist in F.9.5.6 festgelegt.
		10	F.9.10.5 Aushangfahrplan Der Aushangfahrplan sollte in wichtigen Kreuzungs- und Umsteigebereichen auch die schematische Abfahrtshaltestelle der verschiedenen Linien darstellen. Aktuelles Beispiel: Die MVB haben bis heute an der Kreuzung Westring/Diesdorfer Str. keinerlei Informationen über die Abfahrtsstellen der diese Kreuzung befahrenden Linie angeschlagen. Die Lesbarkeit der Nachtfahrpläne stand in der Vergangenheit wegen zu kleine Schrift und	In Tabelle 23 sind die Ausstattungselemente für Haltestellen dargestellt. Umgebungspläne sind demnach für wichtige Verknüpfungspunkte und stark frequentierte Haltestellen vorgesehen, wozu auch die Haltestellen Westring zählt.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			schlechtem Kontrast mehrfach in der Kritik. Gerade im Sinne der Barrierefreiheit gilt es eine Lösung zu finden.	Die barrierefreie Darstellung von Informationen ist in F.9.10.7 festgelegt. Hier wird u.a. auf dem Magdeburger Standard hingewiesen.
		11	F.9.10.9 In den Fahrzeugen Gerade in den Straßenbahnfahrzeugen sind die Liniennetzpläne so angebracht, dass sie für Fahrgäste nicht einsehbar sind. Der Liniennetzplan sollte spätestens 2020 in allen Straßenbahnfahrzeugen im Bereich der Multifunktionsflächen lesbar aufgehängt werden.	Die Darstellung der Informationen ist in F.9.10.7 (neu) festgelegt (u.a. gut lesbar, in erforderlicher Lesehöhe, ausreichend beleuchtet, etc.) Hier wird auch auf dem Magdeburger Standard hingewiesen. Die Festsetzung wurde um „erforderliche Zugänglichkeit“ ergänzt (2. Anstrich)
		12	F.9.10.13 Fahrscheine Ziel muss es sein, dass zukünftig alle Tarifoption auch als eTicket erworben werden können. Dazu ist die App easy.GO weiterzuentwickeln, z. B. auch für den Erwerb von Kurzstreckentickets. Auch die Bezahlungsmöglichkeiten über die App easy.GO sind zu erweitern. Insbesondere die Papiertickets der Zeitkartenkunden sind einem hohen Verschleiß ausgesetzt. Die Umstellung auf eine elektronisch lesbare Chipkarte ist im Interesse der treuesten ÖPNV-Kunden dringend geboten.	-
Ortschaftsrat Randau-Calenberge	13.04.	1	Keine Einwendungen	-
Ortschaftsrat Beyendorf-Sohlen	17.04.	1	Die Verknüpfung der ÖPNV-Linie mit dem SPNV-Haltepunkt Beyendorf sollte optimaler gestaltet werden	Ergänzung eines Prüfauftrages (neu F.9.5.3) Es ist jedoch anzumerken, dass der Haltepunkt Beyendorf nicht ohne bauliche Aufwendungen durch eine Buslinie erschlossen werden kann. Das betrifft insbesondere den Straßenaufbau der Straße „Zum Bahnhof“ und eine fehlende Wendemöglichkeit für Busse.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		2	Die Taktzeiten für E2 sind in Zeiten des Schülerverkehrs auf 30 Minuten zu reduzieren	Sollte die Bedienung des Ortskerns von Beyendorf-Sohlen durch die Linie 659 eingestellt werden, wird die Erschließung und Bedienung durch die MVB mindestens entsprechend der derzeitigen Angebotsqualität übernommen. Dies beinhaltet auch, dass der Schülerverkehr für Schüler aus Beyendorf nach Magdeburg sichergestellt ist. Durch die Anbindungen an den Bördepark sowie nach Westerhüsen wird sich die Zahl der Fahrtmöglichkeiten deutlich erhöhen. Bei einem Stundentakt ergeben sich hierdurch zwei Abfahrtmöglichkeiten je Stunde. Den Belangen des Schülerverkehrs wird unter Beachtung der Aspekte Wirtschaftlichkeit und Finanzierung Rechnung getragen. Hierbei bedarf es statt eines 30-Minuten-Taktes einer Abstimmung des Fahrplans mit den Schulanfangszeiten. Die genaue Fahrplangestaltung ab 2020 obliegt dem Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich sind jedoch Abweichungen vom Takt entsprechend der Nachfrage möglich (siehe F.9.4.5)
LH MD Dez. II Finanzen und Vermögen	20.03.	1	Um die Finanzierbarkeit des Buszielnetzes 2020+ umsetzen zu können, sollten folgende Angebotsanpassungen vorgenommen werden: Wegfall Buslinie Mittagsstraße (F.9.3.18 (alt)/F.9.3.20 (neu))	Die Erschließung der Mittagsstraße wird als Prüfauftrag gemäß dem Stadtratsbeschluss Nr. 529-017(VI)15 formuliert.
		2	Kein Einsatz von Anruflinientaxis, im Ausnahmefall Staffelung der Anruflinientaxis	Die Linie 59 (Stadtpark) wird als Rufbus belassen. Die neuen Rufbuslinien (Ergänzungsnetz E3) werden als Prüfaufträge mit gestaffelter Einführung je nach Bedarf, Nachfrage und Wirtschaftlichkeit geführt.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		3	Angebotsänderungen bei den Linien 59 und 61	Da die Linie 59 als Rufbus angeboten wird, ist das Angebot im Vergleich zum Fahrplan 2015/16 reduziert. Die detaillierte Fahrplangestaltung obliegt dem Verkehrsunternehmen. Die Achse E1-6 wird in das Ergänzungsnetz E2 verschoben (E2-5), da die aktuelle Bedienung bereits dem Netz E2 entspricht.
Seniorenbeirat der LH Magdeburg	24.03.	1	Der NVP spiegelt nicht die aktuelle Situation wieder. Es wird mehrfach von einem 100 %-igen Niederfluranteil bei der Straßenbahn ausgegangen. Dies entspricht nicht der Wirklichkeit.	Die entsprechenden Textstellen wurden im Rahmen der Anhörung korrigiert (siehe Stellungnahmen NASA, Fahrgastverband).
		2	Es fehlen konkrete Zielstellungen, was den Bedarf an Straßenbahnen für die Fertigstellung der geplanten Neubaustrecken anbelangt.	Die Zahl der Straßenbahnfahrzeuge wird nicht im NVP geregelt, sondern obliegt dem Verkehrsunternehmen
		3	Kap. 9.7 – Es sollten Möglichkeiten für den Einsatz mobiler Unterstände geschaffen werden, die bei notwendigen Baumaßnahmen und den damit verbundenen Umleitungen zum Einsatz gebracht werden können.	Es wurde ein Prüfauftrag ergänzt (F.9.7.9)
		4	Die Aussagen zu Schriftgrößen, Schriftfarben etc. wird begrüßt. Es reicht jedoch nicht, alle Informationen auf einer Seite unterzubringen, sie müssen auch für Menschen mit Beeinträchtigungen des Sehvermögens erkenn- und lesbar sein. Der verstärkte Einsatz von elektronischen FGI ersetzt nicht vollumfänglich den Haltestellenplan.	F.9.10.7 legt fest, dass alle Informationsmedien barrierefrei nutzbar sind.
		5	Kap. 9.9 – Es wird vorgeschlagen, ein preiswertes Halbjahres-Abonnement einzuführen.	Die Tarifhoheit liegt beim Verkehrsverbund marego. In F.9.9.1 ist die beständige Weiterentwicklung des Tarifsystems formuliert.