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

Prioritätenliste –

Herstellung barrierefreier Straßenbahnhaltestellen

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Stand: Juni 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einführung	3
1.1	Anlass der Planung	3
1.2	Zielstellung	3
1.3	Gültigkeit und Anwendungsbereich des Planwerks	4
1.4	Nicht geregelte Planungsdetails	4
2	Prioritätenliste zum Ausbau von Haltestellen	5
2.1	Voraussetzungen	5
2.2	Eingangsdaten	5
2.2.1	Haltestellen- und Halteplatzliste	5
2.2.2	Parameter	6
2.2.3	Plausibilisierung	7
2.3	Bewertung	7
2.3.1	Basispunkte	7
2.3.2	Bewertung des aktuellen Stands der Barrierefreiheit	11
2.3.3	Haltestellen in Planung oder in Bau	12
2.3.4	Grundlagenermittlung für die finanziellen Auswirkungen	14
2.3.5	Haltestellen mit Beschlusslage	16
2.3.6	Finanzielle Auswirkungen	36
2.3.7	Zeitscheine	37
2.3.8	Ermittlung Prioritäten und Beispielrechnung	39
2.3.8.1	Ermittlung Prioritäten	39
2.3.8.2	Beispielrechnung „Haltestelle Universitätsbibliothek“	40
2.4	Abschnittsbildung	42
2.4.1	Abschnittsgruppen	42
2.4.2	Anpassung der Abschnitte aufgrund späterer Erkenntnisse	43
2.4.3	Berechnung der Bewertung und der Priorität	44
Impressum		45
Anhang		46

1. EINFÜHRUNG

1.1 Anlass der Planung

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Die Landeshauptstadt Magdeburg wird eine barrierefreie Mobilität im ÖSPV umsetzen. Die damit verbundene Zielstellung ist die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätssystems für alle Menschen in Magdeburg.

Ausgangspunkt dieser Bemühungen ist die UN-Behindertenkonvention von 2006.

Diese verpflichtet die unterzeichnenden Staaten

„wirksame und geeignete Maßnahmen zu treffen (…) um Menschen mit Behinderungen in die Lage zu versetzen, umfassende körperliche, geistige, soziale und berufliche Fähigkeiten sowie die volle Einbeziehung in alle Aspekte des Lebens und die volle Teilnahme an allen Aspekten des Lebens zu erreichen und zu bewahren." [1]

Diese Verpflichtung wurde in deutsches Recht umgesetzt. Von daher ergibt sich mit Änderung des PBefG zum 1. Januar 2013 im Hinblick auf die Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine neue Rechtslage. Neu verankert wurden Vorschriften zur Barrierefreiheit der Personenbeförderung und zu deren zeitlicher Umsetzung. Nach § 8 Abs. 3 PBefG werden die Aufgabenträger des ÖPNV nunmehr verpflichtet, im

„Nahverkehrsplan … die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen." [2]

Diese grundlegende Forderung ist eine große Herausforderung für Planung und Betrieb des ÖSPV in der Landeshauptstadt Magdeburg. Vor diesem Hintergrund konkretisierte und definierte das Planwerk *MAGDEBURGER STANDARD DER BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRAßENPERSONENNAHVERKEHR (ÖSPV) – MAGDEBURGER STANDARD* (Beschluss des SR 1321-039(VI)17 zur DS0040/16) die entsprechenden Anforderungen eines barrierefreien ÖSPV.

1.2 Zielstellung

Mobilität stellt ein Grundbedürfnis jedes Menschen dar. Die innerhalb des Planwerks definierten Anforderungen für einen barrierefreien ÖSPV sollen die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen grundlegend gewährleisten.

Der *Magdeburger Standard* bildet die Grundlage des damit verbundenen Planungs- und Umsetzungsprozesses.

[1] UN-Behindertenkonvention in der Fassung vom 13.12.2006
[2] Personenbeförderungsgesetz in der Fassung vom 14.12.2012

1.3 Gültigkeit und Anwendungsbereich des Planwerks

Der *Magdeburger Standard* gilt für den innerstädtischen ÖSPV der Landeshauptstadt im Regelverkehr, einschließlich des Nachtverkehrs. Ausgenommen sind Schienenersatzverkehre und Verkehre in anderen betriebsbedingten Sondersituationen.

Grundlegend ist der *Magdeburger Standard* bei allen planerischen und investiven Maßnahmen im ÖSPV im Sinne der Barrierefreiheit als nicht zu unterschreitendes Mindestmaß verpflichtend zu beachten.

1.4 Nicht geregelte Planungsdetails

Der *Magdeburger Standard* als Planwerk definiert die für die Landeshauptstadt Magdeburg wesentlichen Grundlagen für einen barrierefreien ÖSPV. Eine erforderliche Fachplanung wird dadurch nicht ersetzt. Er ersetzt damit auch nicht die einschlägigen Regelwerke und Richtlinien. Als Grundsatz der Anwendung gilt, dass Abweichungen einer gesonderten Zustimmung der Landeshauptstadt Magdeburg (Behindertenbeauftragter und Aufgabenträger) bedürfen.

Bei der im *Magdeburger Standard* integrierten Planung von Verkehrsanlagen sind die getroffenen Festlegungen für Haltestellen zu beachten und mit den Belangen anderer Verkehrsarten, insbesondere des Fußgänger- und Radverkehrs in Einklang zu bringen. Radverkehr ist im Bereich von Haltestellen angemessen zu führen.

2 PRIORITÄTENLISTE ZUM AUSBAU VON HALTESTELLEN

2.1 Voraussetzungen

Gemäß F9.7.20 des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018 (Beschluss-Nr. 1970-056(VI)18 zur DS0185/18) ist die Einteilung der Haltestellen in detaillierten Prioritätsstufen zu prüfen.

Der Prioritätenliste liegen folgende Voraussetzungen zugrunde:

1. Als barrierefrei gelten nur Haltestellen, welche dem Magdeburger Standard genügen. Die vor dem Beschluss zum Magdeburger Standard geplanten und gebauten Haltestellen sind teilweise barrierefrei und somit anzupassen.

2. Zunächst erfolgt eine Bewertung aller Haltestellen, die zu sinnvollen Abschnitten zusammengefasst bewertet werden. So ergibt sich die Reihenfolge des tatsächlichen Ausbaus.

3. Vorrangig barrierefrei herzustellen sind Haltestellen,

    - welche durch mehrere Verkehrsmittel bedient werden und eine Verknüpfungsfunktion besitzen,
    - mit einer hohen Frequentierung (Anzahl Ein- und Ausstiege),
    - ohne barrierefreie Alternativen in der Umgebung,
    - in der Nähe von Einrichtungen, welche insbesondere von Menschen mit Behinderung frequentiert werden,
    - deren barrierefreier Ausbau bereits in bestehenden Planwerken vorgesehen ist und
    - bei denen es erhebliche Defizite in Bezug auf Komfort, Nutzbarkeit und Sicherheit gibt.

4. Zunächst sind möglichst flächendeckend bedingt barrierefreie Haltestellen herzustellen, bevor Haltestellen, welche bereits bedingt barrierefrei sind, komplett nach Magdeburger Standard ausgebaut werden.

2.2 Eingangsdaten

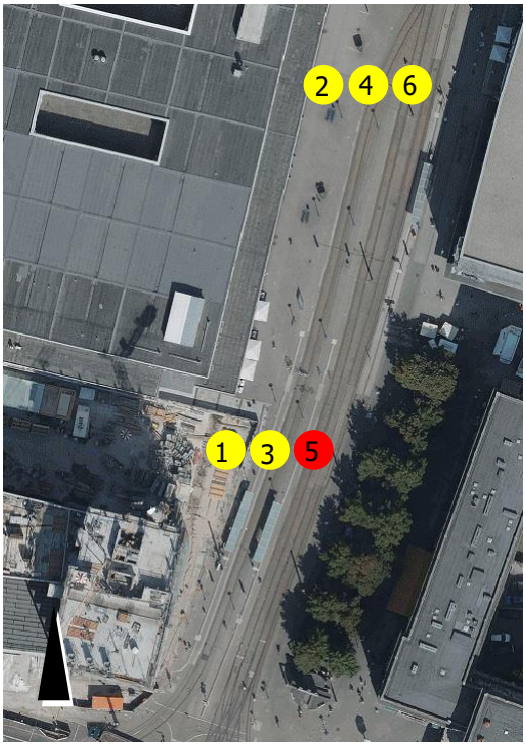
2.2.1 Haltestellen- und Halteplatzliste

Grundlage ist die Haltestellenliste des Nahverkehrsplans, Anlage 10. Weitere seitdem entstandene Haltestellen wurden manuell ergänzt. Nicht enthalten sind geplante Straßenbahnhaltestellen im Zuge der 2. Nord-Süd-Verbindung, sofern sie nicht vorhandene Bushaltestellen ersetzen.

Die Bewertung ist getrennt nach Richtungen vorzunehmen, sodass eine Halteplatzliste entsteht.

Beispielsweise besteht die Haltestelle „Alter Markt" aus 6 Halteplätzen:

Haltestelle „Alter Markt" Fahrtrichtung	**Anzahl Halteplätze**	**teilweise barrierefrei**	**nicht barrierefrei**
stadtauswärts – Richtung Norden	2	1	1
stadteinwärts – Richtung Süden	2	2	0
stadteinwärts – Richtung Westen	2	2	0
Summe	**6**	**5**	**1**



Haltestelle „Alter Markt" aus der Luft

2.2.2 Parameter

Die folgenden Parameter sind eingeflossen:

- Anbindung / Bedienung / Verknüpfung gemäß dem ab 15.12.2019 gültigen Fahrplan. Anstelle von Bauzuständen wurde der vorherige bzw. der Zielzustand angenommen.
- Anzahl Ein- und Ausstiege der Haltestellen auf Basis von Daten aus dem Jahr 2013 auf Haltestellenebene

- Haltestellenerfassung der MVB im Jahr 2019 sowie Aktualisierung aufgrund nachträglicher Anpassungen des Liniennetzes

- Einrichtungen in der Nähe, welche ggf. eine erhöhte Nachfrage durch mobilitätseingeschränkte Menschen erwarten lassen.

Aufgrund der Netzanpassungen zur Umsetzung des Zielnetzes 2020+ werden sich Verknüpfungspunkte verschieben und Fahrgastströme anpassen, sodass sich auch die Zahl der Ein- und Ausstiege je Halteplatz ändern wird. Vorgesehen ist, diesem Umstand mit einer Fortschreibung der Prioritätenliste nach 5 – 7 Jahren Rechnung zu tragen.

2.2.3 Plausibilisierung

Alle Eingangsdaten wurden auf Basis der vorhandenen Ortskenntnis auf Plausibilität geprüft.

2.3 Bewertung

Die Bewertung erfolgt für Straßenbahn- und Bushaltestellen gleichermaßen.

2.3.1 Basispunkte

Die Kriterien jedes Halteplatzes werden mit Punkten bewertet, aus denen eine erste Zwischensumme gebildet wird: Diese fasst für jeden einzelnen Halteplatz die Nachfrage bzw. den Bedarf nach Barrierefreiheit zusammen. Bei jedem Kriterium können bis zu 30 – 40 Punkte erreicht werden, womit eine ungefähre Gleichgewichtung dieser Kriterien einhergeht. In Einzelfällen, z. B. bei einer besonders hohen Frequentierung, kann ein einzelnes Kriterium jedoch auch ein höheres Gewicht erlangen.

<u>Anbindung / Bedienung / Verknüpfung</u>

Die Funktion eines Halteplatzes zur Abfertigung der verschiedenen Verkehrsmittel oder als Bestandteil einer Umsteigehaltestelle hat wesentlichen Einfluss auf den Bedarf nach Barrierefreiheit. Insofern erhält jeder Halteplatz die folgenden Punkte:

- Straßenbahnhaltestellen erhalten mit 10 Punkten die höchste Priorität, da diese sich laut Nahverkehrsplan im Grundnetz G1 und somit in der wichtigsten Hierarchiestufe des Netzes befinden.

- Stadtbushaltestellen erhalten mit 4 Punkten eine mittlere Priorität, da sie gemeinsam mit den Straßenbahnhaltestellen eine nahezu flächendeckende Erschließung sicherstellen.

- Regional- und Nachtbushaltestellen weisen i. d. R. eine geringere Nachfrage auf, sodass ihnen mit je 2 Punkten eine niedrigere Priorität zugewiesen werden kann.

- Bedarfshaltestellen der Straßenbahn erhalten keine Punkte, da sie im Regelfall nicht oder nur von Aus- und Einrückefahrten bedient werden.

- Bedarfshaltestellen von Bussen erhalten an dieser Stelle keine Punkte, da sich deren Lage je nach Umleitungsvariante kurzfristig ändern kann.

- Haltestellen, welche an regulären Linienwegen liegen, erhalten zusätzlich 10 Punkte. Auf diese Weise soll eine höhere Priorisierung gegenüber Bedarfshaltestellen erreicht werden.

- Umsteigehaltestellen, an welchen mehrere Linien verknüpft sind, erhalten zusätzlich 5 Punkte, da viele Reiseketten Umstiege enthalten.

Die Punkte werden kumuliert, wenn Haltestellen durch mehrere der o. g. Verkehrsmittel bedient werden. Zum Beispiel erhalten kombinierte Straßenbahn- und Bushaltestellen, welche auch durch den Nachtbus bedient werden und wo Linien miteinander verknüpft werden, somit 10 + 4 + 2 + 10 + 5 = 31 Punkte. Ein Beispiel hierfür wäre die Haltestelle Universitätsbibliothek.

Frequentierung (Anzahl Ein- und Ausstiege)

Hierzu liegen von den durch die MVB bedienten Haltestellen Daten aus dem Jahr 2013 vor. Da aufgrund der aktuellen Baustellensituation noch keine Fahrgastzahlen des im Jahr 2015 eingeführten Nachtbusnetzes vorliegen und davon auszugehen ist, dass die Frequentierung im Nachtverkehr im Vergleich zum Tagesverkehr vernachlässigbar klein ist, werden ausschließlich durch den Nachtverkehr bediente Halteplätze auf den Wert 0 gesetzt. Aufgrund fehlender Daten wird mit dem Regionalverkehr analog verfahren.

Die Zahl der Ein- und Ausstiege wurde auf Basis von vorliegenden linienbezogenen Daten plausibel auf die einzelnen Halteplätze aufgeteilt. Auf dem am stärksten frequentierten Halteplatz Alter Markt Richtung Norden sind etwa 13.000 Ein- und Ausstiege zu verzeichnen. Einzelne Halteplätze von Straßenbahnhaltestellen in Stadtteilen erreichen über 1000 Ein- und Ausstiege, die meisten jedoch dreistellige Werte. An vielen Bushaltestellen, vor allem am Stadtrand, steigen hingegen weniger als 100 Fahrgäste ein und aus.

Um im Sinne einer gleichwertigen Gewichtung aller Kriterien für mittel bis stark frequentierte Halteplätze etwa 10 bis 30 Punkte zu erhalten, wird dieser Wert hierfür mit dem Faktor 0,01 multipliziert. Auf diese Weise wird die Frequentierung in Einzelfällen der Parameter mit dem höchsten Gewicht, sodass sichergestellt wird, dass mit dem Ausbau der ersten Haltestellen bereits sehr viele Fahrgäste hiervon profitieren. Bei der überwiegenden Anzahl der Halteplätze bleibt jedoch die ungefähre Gleichgewichtung mit den anderen Kriterien erhalten.

Barrierefreie Nachbarhaltestellen

Da barrierefreie Nachbarhaltestellen in einigen Fällen als Alternative zur eigentlichen Haltestelle genutzt werden können, werden in Abhängigkeit davon folgende Punkte vergeben:

- Wenn für jede Linie in jeder Richtung eine benachbarte Haltestelle mit bis zu etwa 500 m Entfernung bereits teilweise barrierefrei ist, werden keine Punkte vergeben, da z. B. Rollstuhlfahrende mit Elektrorollstühlen meist diese Nachbarhaltestelle nutzen können.

- Wenn nur für einzelne jedoch nicht alle Linien eine Nachbarhaltestelle teilweise barrierefrei ist, werden 5 Punkte vergeben, da nur ein Teil der auf Barrierefreiheit angewiesenen Menschen diese Nachbarhaltestelle nutzen kann.

- Wenn im Umfeld bis etwa 500 m eine teilweise barrierefreie Haltestelle existiert, welche nur von anderen Linien oder der gleichen Linie in der Gegenrichtung bedient wird, bedeutet dies, dass ein Quartier grundsätzlich barrierefrei erreichbar ist. Dennoch wäre eine komplett andere Reiseorganisation, in den meisten Fällen mit längeren Fahrzeiten und häufigeren Umstiegen, erforderlich. Daher erhalten diese Halteplätze 8 Punkte.

- Halteplätze, in deren Umkreis von etwa 500 m keine weitere (teilweise) barrierefreie Haltestelle existiert, erhalten 10 Punkte.

Diese Punkte werden nicht kumuliert, falls mehrere Kriterien zutreffen sollten.

Laut ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt gilt, dass im Sinne der Verdichtung des Haltestellennetzes neue Haltestellen in Einfachbauweise errichtet werden können, sofern […] im Ort eine oder mehrere barrierefreie Haltestellen verfügbar sind.[3] Insofern muss ein Ziel sein, in jedem Stadtteil kurzfristig zumindest eine (teilweise) barrierefreie Haltestelle vorzuhalten. Aus diesem Grund erhält in den Stadtteilen, welche bislang über keine (teilweise) barrierefreie Haltestelle verfügen, die Haltestelle mit der bislang höchsten Punktzahl noch einmal 20 Zusatzpunkte, sofern in deren Umkreis von 2 km keine (teilweise) barrierefreie Alternative zur Verfügung steht.

<u>Einrichtungen in der Nähe</u>

Wesentliche Ziele induzieren eine höhere Nachfrage insbesondere von Menschen mit Behinderung und erhalten somit weitere Punkte:

- Schulen werden wohl in gleichem Maße wie sonstige Ziele von mobilitätseingeschränkten Menschen besucht. Da hier jedoch meist keine Wahlfreiheit herrscht, erhalten alle Haltestellen, in deren Umfeld sich eine Schule befindet, 2 Punkte.

- Krankenhäuser werden meist von Menschen aus der gesamten Region aufgesucht, denen aufgrund von Erkrankungen das Reisen ohnehin häufig schwerer fällt als gesunden Menschen. Um diesen Menschen die zwingend notwendigen Wege zur medizinischen Versorgung möglichst zu erleichtern, erhalten Haltestellen im Umfeld von Krankenhäusern mit 10 Punkten eine sehr hohe Bewertung.

- Auch Kliniken, wichtige Arztpraxen und Pflegeheime, zu welchen auch Seniorenresidenzen gezählt wurden, weisen eine hohe Nachfrage durch mobilitätseingeschränkte Menschen, jedoch eher aus dem lokalen Umfeld, auf. Daher erhalten die entsprechenden Haltestellen im Umfeld 5 Punkte.

- Für öffentliche Einrichtungen wie Verwaltungsgebäude sowie für Friedhöfe wird eine mäßige Nachfrage durch mobilitätseingeschränkte Menschen angenommen. Daher erhalten alle Haltestellen im Umfeld der genannten Einrichtungen 3 Punkte.

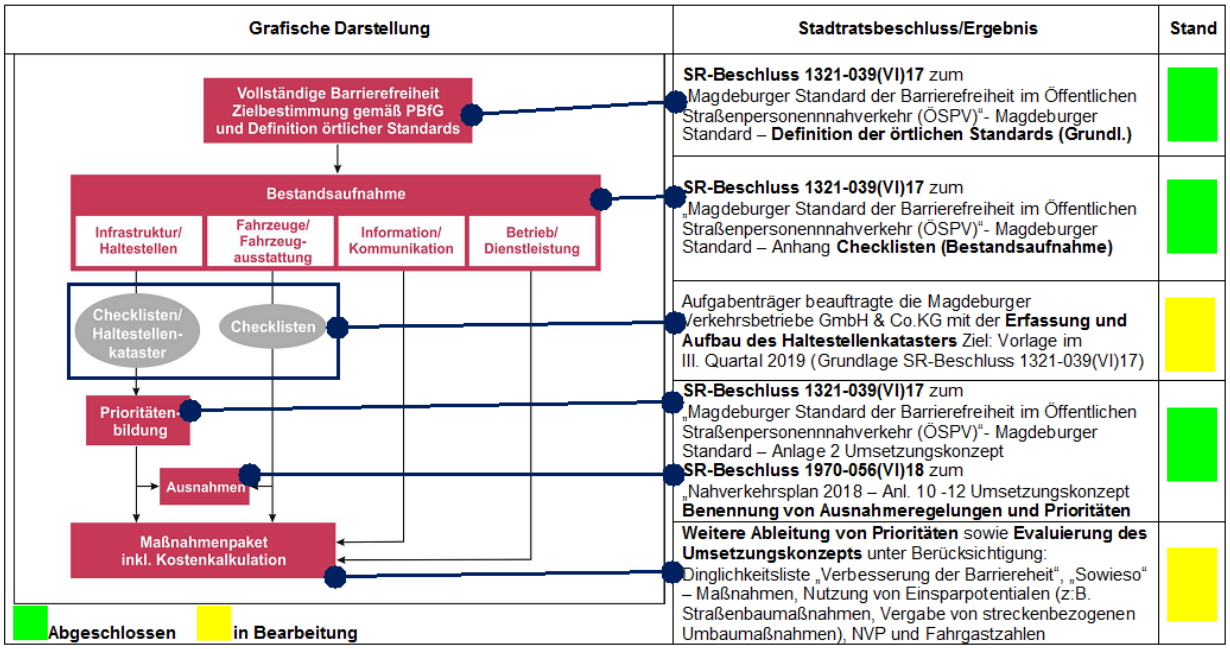
- Freizeit-, Einkaufs-, Kultur- und Sporteinrichtungen sind für die soziale Teilhabe und die Versorgung essenziell. Da bei der Auswahl dieser Einrichtungen in der Regel

[3] Vgl. ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2020-2030 vom April 2019, Kapitel 6.2.3, Seite 51

jedoch Wahlfreiheit herrscht, erhalten Haltestellen im Umfeld dieser Einrichtungen lediglich 2 Punkte.

Sofern es mehrere Einrichtungen der gleichen Art im Umfeld einer Haltestelle gibt, werden mehrfach Punkte vergeben. Zum Beispiel erhält eine Haltestelle, in deren Umfeld sich drei Schulen befinden, allein hierfür 6 Punkte. Die Größe bzw. die Besucherzahl von Einrichtungen wurde aufgrund der fehlenden Datenvergleichbarkeit nicht berücksichtigt.

Bestehende Planwerke



Quelle: Stand der Abarbeitung – I0011/20 zum Antrag A0063/19 „Barrierefreie Gestaltung" (Beschluss-Nr. 178-004(VII)19)

Im Umsetzungskonzept des Magdeburger Standards ist eine Reihe von Sofortmaßnahmen für umzubauende Haltestellen aufgeführt. Diese erhalten 20 Punkte.

Unbenommen davon enthält die Dringlichkeitsliste des Behindertenbeauftragten aus dem Jahr 2018 (DS0364/18, Anlage 2; Beschluss-Nr. 2221-062(VI)18) ebenfalls eine Tabelle an auszubauenden Haltestellen. Haltestellen aus dieser Liste mit Priorität A erhalten 20 Punkte, Haltestellen mit Priorität B erhalten 10 Punkte. Die Dringlichkeitsliste aus dem Jahr 2015 wird mit Vorliegen der Liste 2018 als fortgeschrieben angesehen und somit nicht berücksichtigt.

Das Maßnahmekonzept des Verkehrsentwicklungsplans VEP2030*plus* sieht als Maßnahme 4 den barrierefreien Ausbau von Haltestellen (SR-Beschluss 2524-069(VI)19 zur DS0124/18) vor. Dabei wird jedoch keine Bestandshaltestelle als vordringlich auszubauen hervorgehoben. Insofern steht die Prioritätenliste zwar im Einklang mit dem Verkehrsentwicklungsplan, dieser hat jedoch keinen direkten Einfluss auf die Bewertung der einzelnen Halteplätze.

<u>Erhebliche Defizite im Ist-Zustand</u>

Unabhängig von Fragen der Barrierefreiheit sind Komfort, Nutzbarkeit und Sicherheit für die Fahrgäste an einigen Haltestellen aufgrund ihres gegenwärtigen Zustandes zusätzlich beeinträchtigt. Daher werden hierfür folgende Punkte vergeben:

Halteplätze von Straßenbahnhaltestellen, an denen die Tür in Höhe der ersten Fahrtrichtung befindlichen Multifunktionsfläche nicht stufenfrei erreichbar ist, erhalten 20 Punkte. Dieser Ansatz steht in Analogie mit dem Ziel des Landes Sachsen-Anhalt, eine flächendeckende Stufenfreiheit im SPNV bis 2030 zu erreichen und vor dem Hintergrund, dass Straßenbahnen als Schienenfahrzeuge im Gegensatz zu Bussen sehr wesensverwandt mit den im SPNV eingesetzten Eisenbahnfahrzeugen sind.

Darüber hinaus ist diese hohe Bewertung darin begründet, dass bei Straßenbahnen im Gegensatz zu Bussen die Stufenfreiheit in den meisten Fällen nicht durch zusätzliche Hilfsmittel wie mobilen Rampen hergestellt werden kann. Auch kann eine Straßenbahn im Gegensatz zum Bus nicht an einen bestehenden Bord heranfahren. Somit haben Nutzende schwerer Rollstühle selbst mit Hilfe durch andere Personen an diesen Haltestellen keine Möglichkeit, in die Straßenbahn hinein oder aus ihr heraus zu gelangen. Zusätzlich profitieren von der Stufenfreiheit auch Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck erheblich.

Maßgeblich für die Einschätzung der Stufenfreiheit ist die Haltestellenerfassung durch die MVB, die in wenigen Fällen korrigiert wurde. Zudem wurde die Einschätzung „teilweise stufenfrei" grundlegend als nicht stufenfrei verarbeitet.

Halteplätze, an denen Sicherheitsdefizite bestehen oder an denen die Wartefläche zu klein ist, erhalten 10 Punkte.

2.3.2 Bewertung des aktuellen Stands der Barrierefreiheit

Entsprechend der vierten Voraussetzung[4] ist ein Ziel, vor Endausbau von bereits teilweise barrierefreien Haltestellen bei möglichst vielen Haltestellen eine teilweise Barrierefreiheit zu erlangen.

Daher wird im folgenden Schritt der Ist-Zustand jedes Halteplatzes gemäß der o.g. Haltestellenerfassung (Stand Februar 2020) bewertet und einer der Kategorien „nicht barrierefrei", „teilweise barrierefrei" und „barrierefrei nach Magdeburger Standard" zugewiesen. Dementsprechend wird die bislang erreichte Zwischensumme noch einmal multipliziert:

- Nicht barrierefreie Haltestellen weisen den größten Handlungsdruck auf. Daher wird mit dem Faktor 100 multipliziert.
- Teilweise barrierefreie Haltestellen erlauben bereits eine Nutzung durch bestimmte Gruppen, jedoch i. d. R. nicht für alle Gruppen oder nur mit erheblichen Einschränkungen. Daher werden die Punkte dieser Halteplätze mit dem Faktor 10 multipliziert. Hierzu zählen auch alle Haltestellen, welche vor Inkrafttreten des Magdeburger Standards geplant und umgebaut wurden, und somit bereits

[4] Vgl. Abschnitt 2.1

überwiegend barrierefrei nutzbar sind. Dennoch ist davon auszugehen, dass auch hier noch punktuell einzelne Elemente der Barrierefreiheit nachgerüstet werden müssen.

- Für Haltestellen, welche bereits nach Magdeburger Standard ausgebaut sind, besteht aus heutiger Sicht kein Handlungsbedarf mehr. Durch Multiplikation der bisherigen Punkte mit dem Faktor 0 werden die Gesamtpunkte auf 0 gesetzt.

Haltestellenneubauten nach Magdeburger Standard wurden grundsätzlich als barrierefrei nach Magdeburger Standard bewertet.

2.3.3 Haltestellen in Planung oder in Bau

Für Haltestellen, deren Umbau im Rahmen verschiedener Maßnahmen zeitlich und planerisch untersetzt ist, könnte auf eine Einordnung in die Prioritätenliste verzichtet werden. Dies betrifft z. B. alle Haltestellen im Zuge der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn. Im Sinne der Vollständigkeit der Liste erscheint der Einbezug dieser Haltestellen aber dennoch sinnvoll. Insofern erhalten alle diese Halteplätze jeweils 99999 Punkte, sodass diese bei entsprechender Sortierung in alphabetischer Reihenfolge gleichrangig mit Priorität 0 am Beginn der Liste stehen.

- **Priorität 0: in Umsetzung, Planfeststellung, Planung oder Betrieb befindlich**

Nr.	Verfahren	Haltestellen (Straßenbahn)	Status
1	2. Nord-Süd-Verbindung	insgesamt 37 neue Haltestellen werden eingerichtet, darüber hinaus werden z,B. angepasst: BA 4: Damaschkeplatz (Adelheidring) BA 6: Milchweg BA 7: Warschauer Straße, Budenbergstraße	Umsetzung
2	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee	Kölner Platz, City-Carré	Umsetzung/ Betrieb
3	Ersatzneubau Strombrückenzug	Zollhaus, Heumarkt, Am Cracauer Tor	Umsetzung
4	Gleistrasse August-Bebel-Damm (Hochwasserschaden)	Schule Rothensee, Hohenwarther Str., Betriebshof Nord, Rothensee	Umsetzung
5	Breiter Weg Nordabschnitt Sanierung Gleisanlage	(Opernhaus*), Am Katharinenturm, Alter Markt	Umsetzung/ Betrieb
	*Im Rahmen der Sanierung der Gleisanlage wurden die im Regelbetrieb bedienten Straßenbahnhalteplätze ausgebaut, nicht jedoch die ebenfalls zum Knoten gehörige Straßenbahnersatzhaltestelle und die Bushaltestellen.		
6	stadtaus- und stadteinwärtige Haltestelle Thiemstraße	Thiemstraße	Umsetzung
7	Planfestellungsverfahren Knoten Faulmannstraße / Salbker Platz	Salbker Platz	Planfest-stellung
8	Pettenkoferbrücke**	S-Bahnhof Eichenweiler	Planung
	**Hinweis zur Einordnung: Die ca. 80 m lange, zweifeldrige Pettenkofer Brücke überführt im Norden der Landeshauptstadt im Stadtteil Magdeburg-Eichenweiler die Pettenkoferstraße (gleichzeitig Kreisstraße K 1170) über Anlagen der DB AG und der Hafen GmbH. Das Brückenbauwerk besteht aus zwei Teilbauwerken (TBW). Die Brücke wurde im Jahr 1987 errichtet. Ca. 30 m weiter östlich schließt sich die ca. 18 m lange, einfeldrige Pettenkofer Brücke über Anlagen der Hafen GmbH an. Dieses Bauwerk besteht ebenfalls aus zwei Teilbauwerken, wobei es sich bei dem zweiten TBW um die südseitige Stützwand zwischen den beiden Brücken handelt. Die Brücke wurde im Jahr 1986 errichtet. Beide Brücken sind für die Stadt aus verkehrstechnischer Sicht von herausragender Bedeutung. Neben dem Individualverkehr werden durch die beiden Brücken auch zwei elektrifizierte Gleise der Straßenbahn (MVB) überführt. Eine Sicherstellung des uneingeschränkten Straßenbahnbetriebes ist grundsätzlich erforderlich, da es sonst zur Kollision mit dem Nahverkehrsplan kommen würde. Für die neuen NGT 10 D-Bahnen werden weiter die in der Ril MVB ausgewiesenen Lasten (Lastmodell „MVB") zugrunde gelegt. Die MVB haben bereits bestätigt, dass sich aus den neuen NGT 10 D-Bahnen keine höheren Anforderungen, als in der Ril MVB fixiert, ergeben. Die Hauptwerkstatt der MVB (Betriebshof Nord) befindet sich im Stadtteil Gewerbegebiet Nord. Um uneingeschränkt die Hauptwerkstatt andienen zu können, bedarf es der Überfahrt über die beiden Brücken. Aufgrund der Ermüdungssituation und der Tragfähigkeitsdefizite der Konstruktionen sind, um den jetzigen und auch vor allem den zukünftigen Straßenbahnbetrieb weiterhin aufrecht erhalten zu können, umfangreiche Maßnahmen an den Bauwerken erforderlich. Daher wurde die Petterkoferbrücke mit der Haltestelle S-Bahnhof Eichenweiler in die Priorität 0 eingestuft. Aus Sicht der Barrierefreiheit würde sonst diese Haltestelle in die Kategorie „Priorität 6ff: Weitere Haltestellen entsprechend Punktbewertung" eingeordnet werden, was einen erheblich späteren Umsetzungszeitpunkt darstellt		

Prüfung vorfristiger Umbau von Haltestellen ab Priorität 6ff

Aufgrund des Zeitbedarfs der Planverfahren für die Abschnitte Priorität 1 – 5 wird geprüft, ob ein vorfristiger Umbau von Haltestellen der Priorität 6ff in den Jahren vor 2024 möglich ist. Hierfür kommen allerdings nur Haltestellen infrage, bei denen der Umbau keine Auswirkung auf den Gleismittenabstand hat, z.B.:

- Herrenkrug	stadteinwärts (Abfahrt) / stadtauswärts (Ankunft)
- Neustädter See	stadteinwärts (Abfahrt) / stadtauswärts (Ankunft)
- Westerhüsen	stadteinwärts (Abfahrt)
- Arenen	stadteinwärts / stadtauswärts

2.3.4 Grundlagenermittlung für die finanziellen Auswirkungen

Die 133 Straßenbahnhaltestellen enthalten laut der aktuellen Erfassung aller Haltestellen (Haltestellenkataster) zur Barrierefreiheit derzeit 299 einzelne Straßenbahnhalteplätze. Davon gelten bereits 182 Halteplätze (61%) als barrierefrei oder teilweise barrierefrei. Somit verbleiben 117 nicht barrierefreie Halteplätze / Einzelhaltestellen der Straßenbahn mit kurz- bzw. mittelfristigem Handlungsbedarf.

Die Kostenannahme für den Ausbau von Haltestellen ohne Stufenfreiheit basiert auf den Kosten des Umbaus der Haltestellen Pfeiffersche Stiftungen (422 T€ pro Halteplatz), Zoo (442 T€ pro Halteplatz) und Thiemstraße (570 T€ pro Halteplatz, Umsetzung bis 2021). Angesichts der Baukostenentwicklung ist davon auszugehen, dass die Kosten der ersten beiden, vor mehreren Jahren errichteten Haltestellen heute deutlich höher, jedoch im Mittel nicht so hoch, wie die in einer Kurve befindlichen Haltestelle Thiemstraße liegen werden. Daher wurde von mittleren Kosten von 550 T€ pro Halteplatz ausgegangen.

Bei der Kostenannahme wurde davon ausgegangen, dass alle verbliebenen Haltestellplätze eine Umgestaltung erfahren, da die erforderliche Haltestelleninsel bzw. das Haltestellenkap im Gegensatz zu bereits stufenfrei erreichbaren Halteplätzen neu errichtet werden muss. Zu beachten ist, dass aller Voraussicht nach noch mit weiteren Kosten für das ggf. notwendige Planverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung), ggf. erforderlichen Grundstückserwerb sowie Kosten für Gleisbau und Straßenraumumgestaltung hinzukommen. Diese wurden an dieser Stelle jedoch noch nicht berücksichtigt. Ebenso wurden Veränderungen der Gleisgeometrie noch nicht in Kostenansatz gebracht, weil diese beim Trassenausbau insgesamt anzupassen ist.

Weiterhin ist bei der Kostenannahme zu beachten, dass eine Mischung der Haltestellentypen je nach Gegebenheiten im Stadtgebiet zur Anwendung kommt:

Haltestellentypen	**Merkmal**
Straßenbahnhaltestelle als Insel	• *Regelform für Streckenabschnitte auf besonderem Bahnkörper* • *liegt zwischen den Fahrbahnen* • *Fußgänger müssen zum Erreichen der Insel die Fahrbahn überqueren, was u.a. Lichtsignalanlagen und Absperrgitter an der Bahnsteigrückseite erfordert* • *benötigt Platz im Straßenquerschnitt* • *um Umwege zu vermeiden, werden Zugänge benötigt*
Straßenbahnhaltestelle als KAP	• *ein- und aussteigende Fahrgäste müssen keine Fahrbahn überqueren* • *Mitbenutzung der Gleise durch KfZ-Verkehr* • *Um das Begegnen von breiten Fahrzeugen (LkW, Busse) im Haltestellenbereich zu ermöglichen, ist eine vergrößerter Gleismittenabstand erforderlich, welcher ggf. über eine Gleisverziehung realisiert werden kann*
Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn	• *Zwischen Fahrbahn und Bahnsteigkante ist ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1m* • *Im Schutzstreifen sind Poller zur sichtbaren Abgrenzung der Bahnsteigkante* • *Wartefläche sind im Gehwegreich* • *Durch Anhebung der Fahrbahn entsteht ein niveaugleicher Übergang vom Gehweg (über die Fahrbahn) zur Bahn* • *Ein- und aussteigende Fahrgäste sind i. d. R. durch eine Lichtsignalanlage gegen den nachfolgenden Kfz-Verkehr zu sichern*

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten der noch auszubauenden Haltestellen können die tatsächlichen Kosten daher erheblich von dieser Schätzung abweichen. Eine belastbare Kostenannahme ist erst mit dem Vorliegen einer Vorplanung bzw. den tatsächlichen Ausschreibungsergebnissen möglich. Um zukünftig bessere Ausschreibungsergebnisse für Umbaumaßnahmen zu erhalten, sollten Vergabeverfahren optimiert werden, so z.B. linienbezogene Haltestellen vergeben werden. Die Umsetzung lässt eine solche Verfahrensweise zu. Auf eine Anwendung eines Baukostenindex wurde ebenfalls verzichtet, weil beispielsweise die Ergebnisse der Ausschreibung zur stadteinwärtigen Haltestelle „Sohlener Straße" gezeigt haben, dass hier das Ausschreibungsergebnis zu Grunde gelegt werden muss.

Alle derzeit als teilweise barrierefrei geltenden Haltestellen sind schließlich an den Magdeburger Standard anzupassen, voraussichtlich ohne Anpassung der Gleisgeometrie. Insofern ist mit deutlich geringeren Kosten pro Halteplatz zu rechnen.

Für bereits stufenfreie Straßenbahnhalteplätze werden Umbaukosten von etwa 200 T€ angenommen, wie sie für den Umbau der Haltestelle Domplatz/Volksbank im Jahr 2013 anfielen. Für Bushalteplätze wird das Mittel aus den Kosten eines Halteplatzes für die

Haltestelle Langenweddinger Straße (Bau 2019, ca. 37 T€ pro Halteplatz) und Am Hopfengarten (Bau 2018, ca. 178 T€), also ca. 108 T€ angenommen[5].

Stadtverwaltung und MVB streben an, durch Beantragung von Fördermitteln und bei der Umsetzung von Baumaßnahmen (innerhalb der Straßenumgestaltung werden die anliegenden Haltestellen barrierefrei gestaltet) die Kosten zu minimieren. Eine Umsetzung wird nach dem Abschluss der 2. Nord-Süd-Verbindung, vsl. 2024, angestrebt.

Derzeit ist nicht klar, ob und welches Förderprogramm genutzt werden kann. Im Sinne der Kostenannahme wurden zudem drei Szenarien in Bezug auf mögliche Förderquoten von 0%, 60% und 90% betrachtet. Damit wird zum einen der ungünstigste Fall betrachtet, wenn das Vorhaben gar nicht gefördert wird. Zum anderen wird die bislang übliche Förderquote des Bundes in Höhe von 60% und auch die ergänzende Aufstockung durch das Land um weitere 30% auf 90% berücksichtigt. Diese Förderquoten treffen u. a. auch bei der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn zu.

Bereits im Jahre 2019 beteiligte sich die Landeshauptstadt Magdeburg mit dem „Magdeburger Standard" am erstmalig ausgeschriebenen Bundesteilhabepreis 2019 „Inklusive Mobilität", um darzustellen, wie eine Kommune eine barrierefreie, selbstbestimmte Mobilität für Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf und zu Freizeitaktivitäten gewährleisten will. Leider hat es das eingereichte Projekt nicht unter die ersten 10 Wettbewerbsbeiträge geschafft. Es waren insgesamt 79 Beiträge zugelassen.

2.3.5 Haltestellen mit Beschlusslage

Grundsatzbeschlüsse des Stadtrates

Für die Prioritäten 1 – 5 (fünf Hauptmagistralen) und Priorität 6 liegen entsprechende Beschlüsse des Stadtrates vor, sodass diese unabhängig von der o. g. Bewertung auf die vorderen Plätze gesetzt werden.

SR-Beschluss-Nr.	Drucksache-Nr.	Titel
SR1321-039(VI)17	DS0040/16	Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV
SR1970-058(VI)18	DS0185/18	Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018
SR2524-069(VI)19	DS0124/18	Beschluss des integrierten Maßnahmekonzeptes zum Verkehrsentwicklungsplan(VEP)2030*plus* Baustein 4

Weitere Beschlusslagen zu den einzelnen Prioritäten werden zusätzlich dargestellt.

[5] Vgl: Stellungnahme S0168/20 zur F0083/20 Kosten für den Bau/Umbau barrierefreier Haltestellen in Magdeburg in den Jahren 2018/2019

• Priorität 1: Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke, Alt Westerhüsen

Weitere Beschlusslagen, Stellungnahmen und Informationen:

SR-Beschluss-Nr.	Drucksache-Nr.	Titel
SR1448-042(VI)17	DS0444/15	Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen
SR2287-063(VI)18	DS0424/18/32	Haushaltsplan 2019, Errichtung von weiteren provisorischen barrierenfreien Haltestellen
SR1830-053(VI)18	A0132/17	Haltestelle Turmpark (S0342/17, I0007/19, F0162/18, S0248/18)

Stellungnahmen-Nr.	Anfragen-Nr.	Titel
S0113/17	F00067/17	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Thiem-straße/Schönebecker Straße und Sohlener Str.
S0096/17	A0036/17	Sofortmaßnahmen u. Sanierung der Straßen-züge Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke, Westerhüsen
S0247/18	F0160/18	Sicherheit an der Haltestelle Turmpark

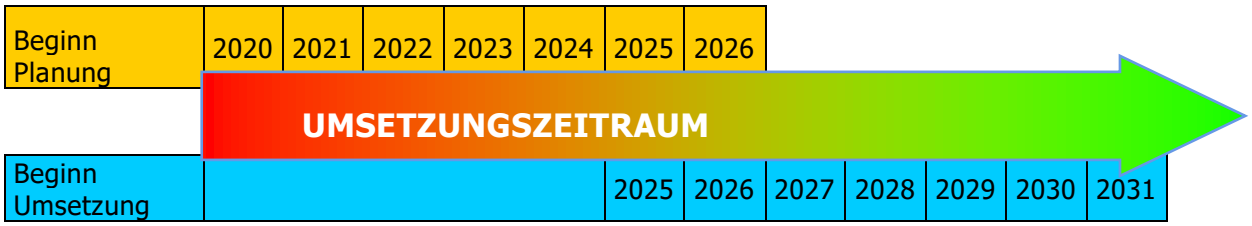
Information	Titel
I0117/18	Zwischeninformation zum Stand der Abarbeitung zur Verkehrsuntersuchung Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen

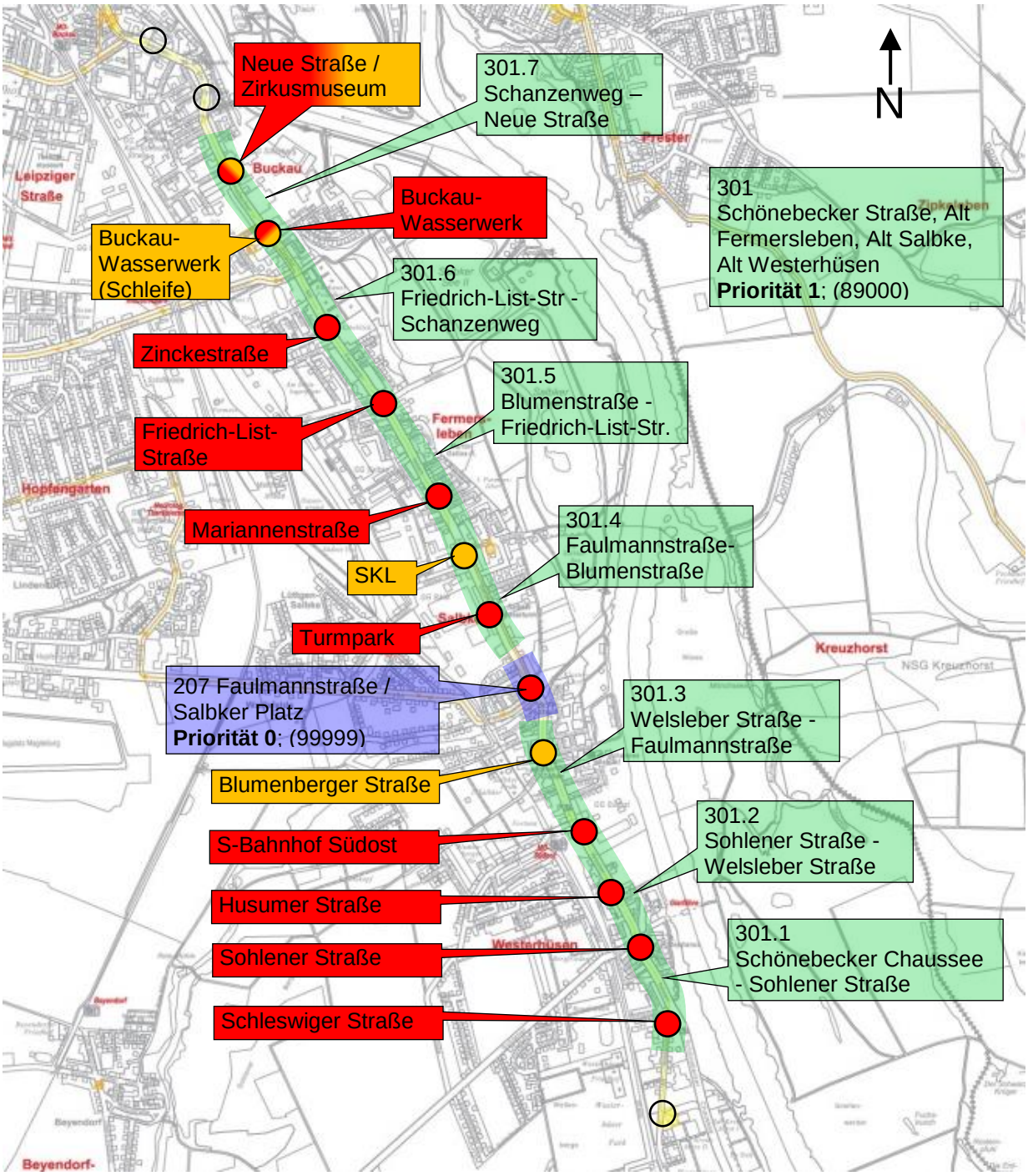
Baumaßnahmen anderer Maßnahmeträger im Bereich

Maßnahme	Maßnahmeträger	angemeldete Bauzeit
liegen bisher nicht vor	-	-

Haltestelle	Anzahl Halteplätze		teilweise barrierefrei stadt-		Kostenannahme* in T€ bei Förderquote		
	gesamt	Straßen-bahn	ein-wärts	aus-wärts	0%	60%	90%
Schleswiger Straße	2	2			1.100	440	110
Sohlener Straße	3	2			1.208	483	121
Husumer Straße	2	2			1.100	440	110
S-Bahnhof Südost	2	2			1.100	440	110
Blumenberger Straße	2	2	x	x	405	162	41
Salbker Platz	*Priorität 0*						
Turmpark	4	2			967	387	97
SKL	6	2	x	x	835	334	84
Mariannenstraße	2	2			1.100	440	110
Friedrich-List-Straße	2	2			1.100	440	110
Zinckestraße	2	2			1.100	440	110
Buckau (Wasserwerk)	3	3	X (Schleife)		1.302	521	130
Neue Straße / Zirkusmuseum	2	2	x		752	301	75
Summen	**32**	**25**	**4**	**2**	**12.069**	**4.828**	**1.207**
davon nicht barrierefrei:		**19**					

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex





- Hauptmagistrale mit Beschlusslage
- Bereich von in Planung oder in Bau befindlichen Maßnahmen
- teilweise barrierefreie Haltestelle
- nicht barrierefreie Haltestelle, einzelne Halteplätze teilweise barrierefrei
- nicht barrierefreie Haltestelle
- weitere Haltestelle außerhalb des Abschnitts (nicht vollständig)

- **Priorität 2: Große Diesdorfer Straße**

Weitere Beschlusslagen, Stellungnahmen und Informationen:

SR-Beschluss-Nr.	Drucksache-Nr.	Titel
SR1733-049(VI)17	DS0353/17/10	Haushaltsplan 2018, Provisorische Haltestellen
SR2287-063(VI)18	DS0424/18/32	Haushaltsplan 2019, Errichtung von weiteren provisorischen barrierenfreien Haltestellen
SR2513-069(VI)19	DS0022/19	Grundsatzbeschluss zum provisorischen Ausbau der Haltestelle Westfriedhof
SR332-009(VII)19	DS0365/19/34	Haushaltsplan 2020, Errichtung von zwei weiteren provisorische barrierefreien Haltestellen

Stellungnahmen-Nr.	Anfragen-Nr.	Titel
S0187/18	F0126/18	Sachstand Umsetzung provisorische barrierefreier Ausbau von Straßenbahnhaltestellen

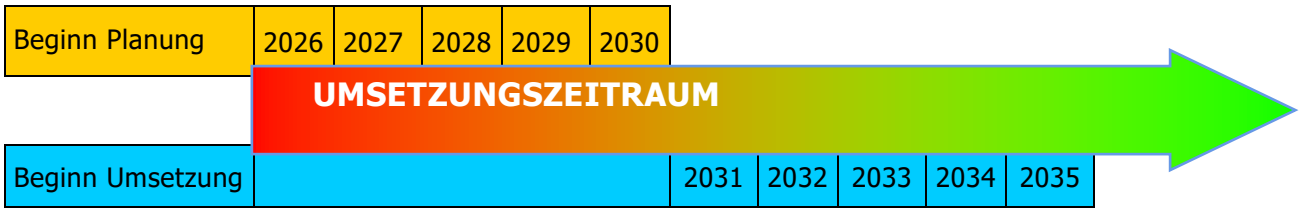
Information	Titel
I0194/16	Umbau Große Diesdorfer Straße zwischen Adelheidring und Mellinstraße
I0075/17	Zwischeninformation zum Grundsatzbeschluss zum provisorischen Ausbau der Haltestelle Westfriedhof
I0175/20	Zwischeninformation zum Grundsatzbeschluss zum provisorischen Ausbau der Haltestelle Westfriedhof

Baumaßnahmen anderer Maßnahmeträger im Bereich

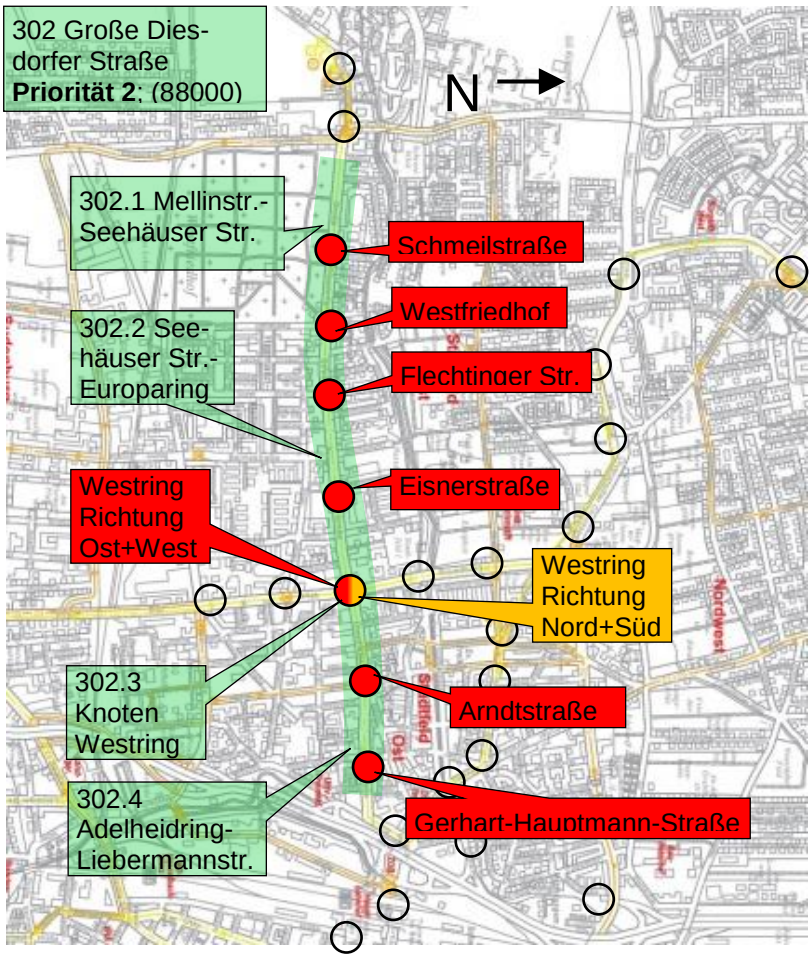
Maßnahme	Maßnahmeträger	angemeldete Bauzeit
Große Diesdorfer Str. Sanierung Abwasser Westfriedhof – Fröbelstr.	SWM/AGM	2022 in Abhängigkeit der MVB-Maßnahme

Haltestelle	Anzahl Halteplätze		teilweise barrierefrei stadt-		Kostenannahme* in T€ bei Förderquote		
	gesamt	Straßen-bahn	ein-wärts	aus-wärts	0%	60%	90%
Schmeilstraße	2	2			1.100	440	110
Westfriedhof	2	2			1.100	440	110
Flechtinger Straße	2	2			1.100	440	110
Eisnerstraße	2	2			1.100	440	110
Westring	5	4	nur im Europa-ring + Westring		1.612	645	161
Arndtstraße	4	4			2.200	880	220
Gerhart-Hauptmann-Straße	2	2			1.100	440	110
Summen	**19**	**18**	**1**	**1**	**9.312**	**3.725**	**931**
davon nicht barrierefrei:		**16**					

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex



Die Abschnittsbildung auf der Großen Diesdorfer Straße erfolgt gemäß I0194/16:



- Hauptmagistrale mit Beschlusslage
- Bereich von in Planung oder in Bau befindlichen Maßnahmen
- teilweise barrierefreie Haltestelle
- nicht barrierefreie Haltestelle, einzelne Halteplätze teilweise barrierefrei
- nicht barrierefreie Haltestelle
- weitere Haltestelle außerhalb des Abschnitts (nicht vollständig)

- **Priorität 3: Lübecker Straße, Lüneburger Straße, Gareisstraße**

Weitere Beschlusslagen, Stellungnahmen und Informationen:

SR-Beschluss-Nr.	Drucksache-Nr.	Titel
SR1733-049(VI)17	DS0353/17/10	Haushaltsplan 2018, Provisorische Haltestellen

Stellungnahmen-Nr.	Anfragen-Nr.	Titel
S0318/18	F0240/18	Barrierefreie Haltestelle Nicolaiplatz

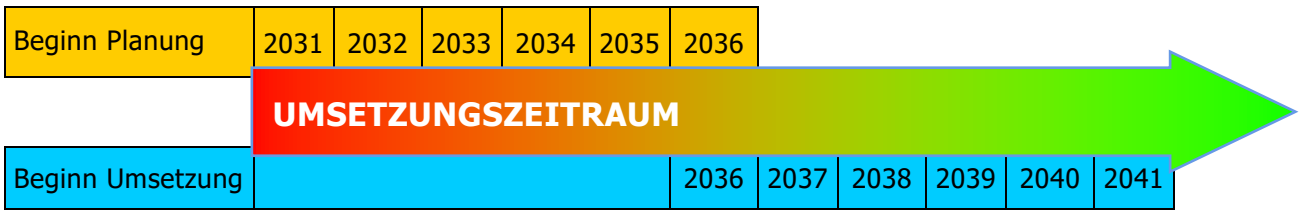
Information	Titel
I0176/20	Zwischeninformation zum Grundsatzbeschluss zum provisorischen Ausbau der Haltestelle Neustädter Friedhof

Baumaßnahmen anderer Maßnahmeträger im Bereich

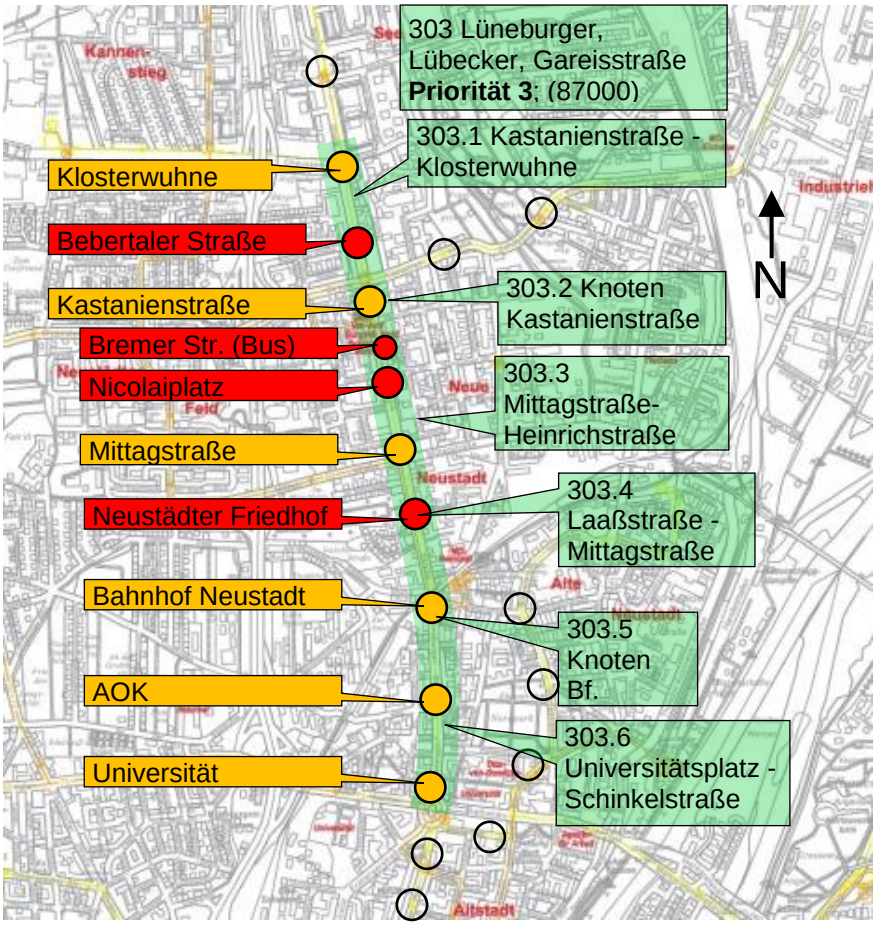
Maßnahme	Maßnahmeträger	angemeldete Bauzeit
Fernwärmeerschließung Universität Querung Knoten Gareisstr./Lüneburger Str	SWM	2021 in Abhängigkeit der MVB-Maßnahme
EÜ Lübecker Straße	DB AG	Siehe „Einfluss von Maßnahmen der DB Netz AG in diesem Bereich"
EÜ Gröperstraße	DB AG	Siehe „Einfluss von Maßnahmen der DB Netz AG in diesem Bereich"
Kastanienstraße Weichenwechsel	MVB	2021 in Abhängigkeit der MVB-Maßnahme

Haltestelle	Anzahl Halteplätze		teilweise barrierefrei stadt-		Kostenannahme* in T€ bei Förderquote		
	gesamt	Straßen-bahn	ein-wärts	aus-wärts	0%	60%	90%
Klosterwuhne	5	2	x	x	727	291	72
Bebertaler Straße	3	2			1.208	483	121
Kastanienstraße	5	3	x x	x	821	329	82
Bremer Straße	1	0			108	43	11
Nicolaiplatz[6]	2	2			1.100	440	110
Mittagstraße	4	2	x	x	620	248	62
Neustädter Friedhof[7]	4 (2)	4 (2)			2.200	880	220
S-Bahnhof Neustadt[8]	4	4	x	x	1.505	602	151
AOK	2	2	x	x	405	162	41
Universität	2	2	x	x	405	162	41
Summen	**32**	**23**	**7**	**6**	**9.098**	**3.640**	**910**
davon nicht barrierefrei:		**11**					

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex



[6] Die MVB beabsichtigt gemeinsam mit der Landeshauptstadt Magdeburg in den nächsten Jahren aus Gründen des Zustandes des Gleisbaubestandes und der Umgestaltung von Haltestellen / Barrierefreiheit im Bereich Lübecker Straße / Lüneburger Straße / Gareisstraße zwischen Klosterwuhne und Universitätsplatz eine umfassende Ersatzinvestition vorzunehmen.
Ziel einer gemeinsamen Planung Landeshauptstadt Magdeburg/MVB wird die Betrachtung des gesamten Straßenraumes, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer, die Verbesserung / Einordnung von Radverkehrsanlagen und die städtebauliche Aufwertung des Straßenzuges sein. Hiermit verbundene neue Straßenraumaufteilungen sind nicht auszuschließen. Die Haltestelle Nicolaiplatz wird hier in die Planungen integriert werden.
[7] Mit Einführung des Zielnetzes wird geprüft, ob am Neustädter Friedhof je Richtung eine Einfachhaltestelle anstelle der derzeitigen Doppelhaltestelle genügt, sodass ggf. Kosten gespart werden können.
[8] Jeweils 2 Halteplätze in der Lüneburger Straße und der Agnetenstraße

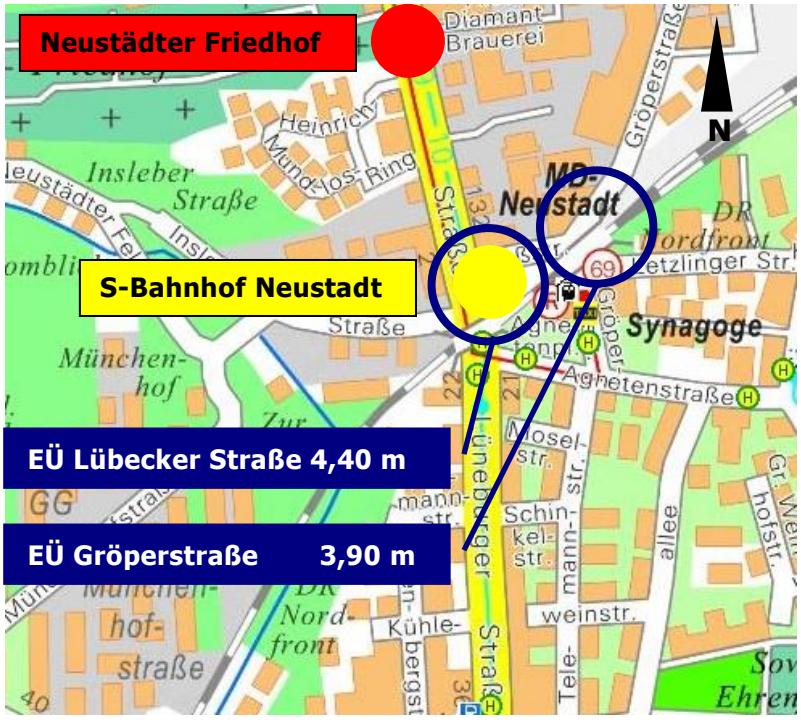


- Hauptmagistrale mit Beschlusslage
- Bereich von in Planung oder in Bau befindlichen Maßnahmen
- teilweise barrierefreie Haltestelle
- nicht barrierefreie Haltestelle, einzelne Halteplätze teilweise barrierefrei
- nicht barrierefreie Haltestelle
- weitere Haltestelle außerhalb des Abschnitts (nicht vollständig)

Einfluss von Maßnahmen der DB Netz AG in diesem Bereich

Die Lichtraumprofiländerungen der Deutschen Bahn AG (vertreten durch DB Netz AG) führen zu Veränderungen der Gleisabstände. Dies hat auch Folgen für die Eisenbahnüberführungen (EÜ).

In den durch die DB Netz AG in naher Zukunft zu realisierenden Planfeststellungsbeschlussabschnitt 70 (PFA 70), welcher nördlich an den Spurplan des Hauptbahnhofes anschließt, betrifft die genannte Verfügung in diesem Abschnitt:



Im Februar 2020 teilte die DB Netz AG mit, dass in Fortführung der Realisierung weiterer Ausbauschritte des Bedarfsplanprojektes Ausbau Knoten Magdeburg, 2. Baustufe voraussichtlich bis 2030 der Projektabschnitt:

- Umbau Spurplan Nord (PFA) 70

realisiert werden soll.

Im Projektabschnitt 70, der den Streckenbereich zwischen Nordkopf Bahnhof Magdeburg Hbf und dem Bahnhof Magdeburg-Neustadt (einschließlich) umfasst, erfolgt perspektivisch ein umfassender Umbau der Bahnanlagen (Gleise, Weichen, EÜ, Oberleitungsanlage, Verkehrsstation Magdeburg-Neustadt). Für die Herstellung regelkonformer Gleisabstände ist eine Aufweitung der Gleisanlagen im Bereich des sechsgleisigen Abschnittes zwischen Nordkopf Bahnhof Magdeburg Hbf – Bahnhof Magdeburg-Neustadt notwendig.

Aufgrund der Verfügung, der anstehenden umfangreichen Ersatzinvestition (Ausbau der Lübecker Straße / Lüneburger Straße / Gareisstraße zwischen Klosterwuhne und Universitätsplatz mit Veränderungen der Gleislagen und Haltestellen), den zahlreichen städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofs Magdeburg-Neustadt, der

bestehenden Nebenroute des Schwerverkehrs entlang der Lübecker Straße sowie des zahlreichen Gewerbeverkehrs ist die lichte Höhe über der Fahrbahn auf 4,50m zu erhöhen.

Ferner können sich bei der EÜ "Lübecker Straße" mit der Verbreiterung nach Süden Probleme für die Straßenbahn (evtl. Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle) ergeben, insbesondere für das Gleisdreieck zur Agnetenstraße.

Diese Umstände können dazu führen, dass die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Eisenbahnüberführung Lübecker Straße und des Knotens Agnetenstraße in den Zeitplan der DB Netz AG eingeordnet werden muss und somit unabhängig von der Prioritätensetzung erfolgt.

- **Priorität 4: Halberstädter Straße**

Weitere Beschlusslagen, Stellungnahmen und Informationen:

SR-Beschluss-Nr.	Drucksache-Nr.	Titel
SR484-016(VI)15	DS0174/15	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Sudenburg/Kroatenweg
SR1733-049(VI)17	DS0353/17/10	Haushaltsplan 2018, Provisorische Haltestellen
SR2287-063(VI)18	DS0424/18/32	Haushaltsplan 2019, Errichtung von weiteren provisorischen barrierefreien Haltestellen
SR2350-064(VI)19	A0117/18	Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Ottersleben
SR332-009(VII)19	DS0365/19/34	Haushaltsplan 2020, Errichtung von zwei weiteren provisorische barrierefreien Haltestellen
-	DS0251/20	Machbarkeitsstudie zur Thematik Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Ottersleben sowie barrierefreier Ausbau der Haltestelle Kroatenweg

Information	Titel
I0087/16	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Sudenburg/Kroatenweg
I0159/19	Information zum Stand der Umsetzung des Stadtratsbeschlusses zum barrierenfreien Aus-bau der Haltestelle Sudenburg/Kroatenweg

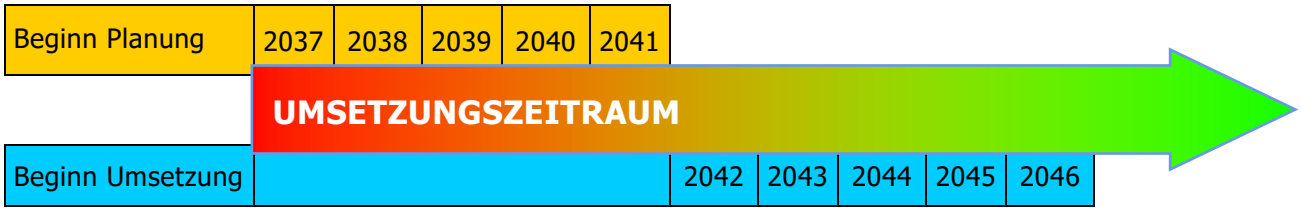
Baumaßnahmen anderer Maßnahmeträger im Bereich

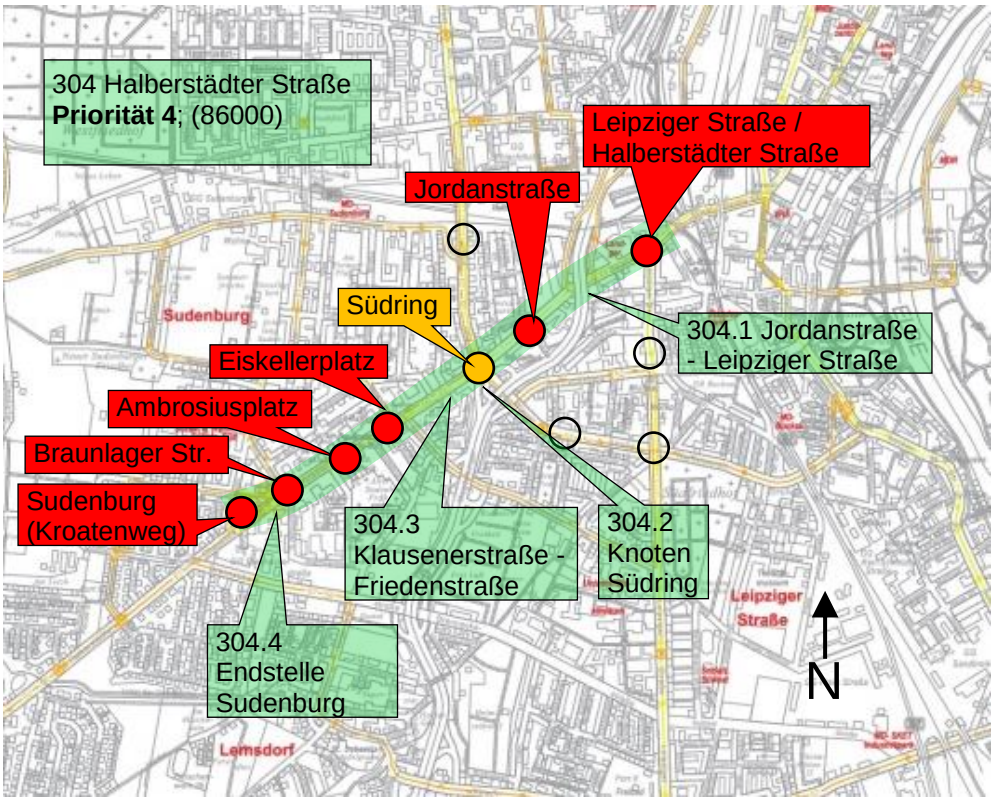
Maßnahme	Maßnahmeträger	angemeldete Bauzeit
Sudenburger Wuhne Brücken Magdeburger Ring	LH MD	2025
EÜ Hallische Straße	DB AG	Siehe „Einfluss von Maßnahmen der DB Netz AG in diesem Bereich“
Hallische Str. Sanierung Mischwasserkanal	SWM	2022 Koordinierung mit Maßnahmen DB AG
Eiskellerplatz	LH MD	2022
Kroatenweg (Lichtsignalanlage) Braunlager Straße	LH MD	2021 in Abhängigkeit der MVB-Maßnahme

Haltestellenliste

Haltestelle	Anzahl Halteplätze		teilweise barrierefrei stadt-		Kostenannahme* in T€ bei Förderquote		
	gesamt	Straßen-bahn	ein-wärts	aus-wärts	0%	60%	90%
Leipziger Straße / Halberstädter Straße	4	4			2.200	880	220
Jordanstraße	2	2			1.100	440	110
Südring	8	4	x x	x x	1.239	496	124
Eiskellerplatz	2	2			1.100	440	110
Ambrosiusplatz	2	2			1.100	440	110
Braunlager Straße	6	2			1.530	612	153
Sudenburg (Kroatenweg)	3	3			1.650	660	165
Summen	**29**	**19**	**2**	**2**	**9.919**	**3.968**	**992**
davon nicht barrierefrei:		**15**					

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex



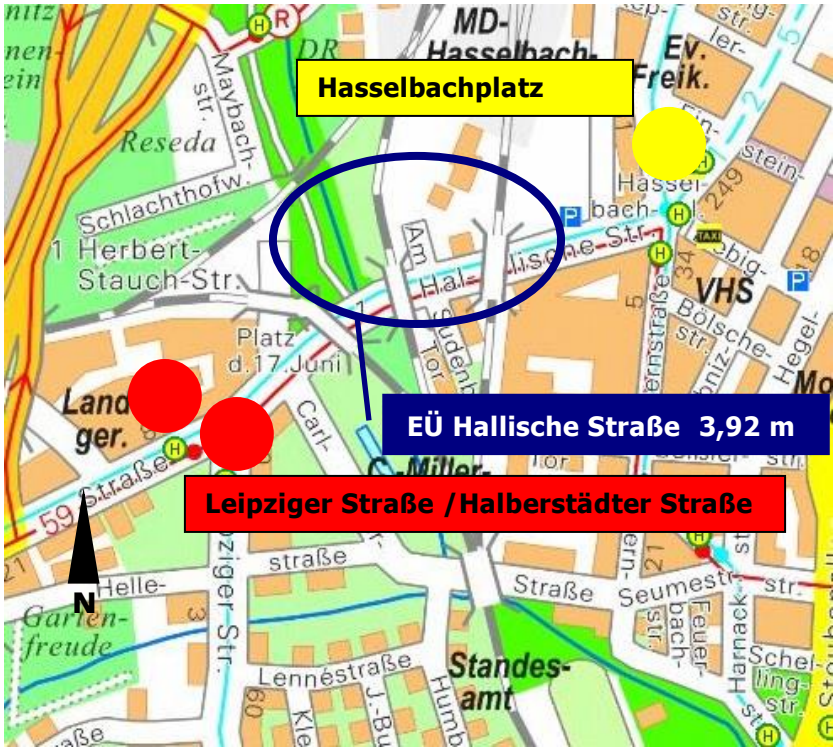


- Hauptmagistrale mit Beschlusslage
- Bereich von in Planung oder in Bau befindlichen Maßnahmen
- teilweise barrierefreie Haltestelle
- nicht barrierefreie Haltestelle, einzelne Halteplätze teilweise barrierefrei
- nicht barrierefreie Haltestelle
- weitere Haltestelle außerhalb des Abschnitts (nicht vollständig)

Einfluss von Maßnahmen der DB Netz AG in diesem Bereich

Die Lichtraumprofiländerungen der Deutschen Bahn AG (vertreten durch DB Netz AG) führen zu Veränderungen der Gleisabstände. Dies hat auch Folgen für die Eisenbahnüberführungen (EÜ).

In den durch die DB Netz AG in naher Zukunft zu realisierenden Planfeststellungsbeschlussabschnitt 80 (PFA 80), welcher südlich an den Spurplan des Hauptbahnhofes anschließt, betrifft die genannte Verfügung in diesem Abschnitt:



Im Februar 2020 teilte die DB Netz AG mit, dass in Fortführung der Realisierung weiterer Ausbauschritte des Bedarfsplanprojektes Ausbau Knoten Magdeburg, 2. Baustufe voraussichtlich bis 2030 der Projektabschnitt:

- Umbau Spurplan Süd (PFA) 80

realisiert werden soll.

Im PFA 80 (Spurplan Süd) erfolgt u.a. die Umgestaltung der Gleisanlagen im Streckenbereich zwischen EÜ Hallische Straße und EÜ Erich-Weinert-Straße mit der Zielsetzung der Herstellung regelkonformer Gleisabstände für die Strecken 6403 und 6404 (Reisezuggleise). Der genaue Umfang wird gegenwärtig noch im Rahmen der laufenden Entwurfsplanung (Fertigstellung im 2. Halbjahr 2020) ermittelt. Diese Entwurfsplanung liegt der Landeshauptstadt Magdeburg noch nicht vor.

Der Stadtrat hat 2007 mehrheitlich, bei einigen Gegenstimmen und Enthaltungen unter der Beschlussnummer 1482-50(IV)07 zur Drucksache DS 0095/07 „Ausbau des Eisenbahnknotens Magdeburg – Eisenbahnüberführung Hallische Straße nachfolgenden Beschluss gefasst:

„Bei der Erneuerung der Eisenbahnbrücken im Bereich der Hallischen Straße im Zusammenhang mit dem Umbau des Eisenbahnknotens Magdeburg fordert die Landeshauptstadt Magdeburg keine Querschnittsaufwertung oder Veränderung der Höhenlage der Hallischen Straße."

- **Priorität 5: Cracauer Straße bis Pechauer Platz**

Weitere Beschlusslagen, Stellungnahmen und Informationen:

SR-Beschluss-Nr.	**Drucksache-Nr.**	**Titel**
SR1464-53(V)12 **SR1932-67(V)13**	DS0238/12 DS0314/13	Neubau Elbbrücken – geänderte Variantenentscheidung / Neubau der Brücken über die Zollelbe und Alte Elbe mit Verlängerung der Neuen Strombrücke unter Einbeziehung der Anna-Ebert-Brücke und Zollbrücke
SR1733-049(VI)17	DS0353/17/10	Haushaltsplan 2018, Provisorische Haltestellen
SR578-017(VII)20	A0005/20	Barrierefreie Haltestellen Mehringstraße (S0087/20)

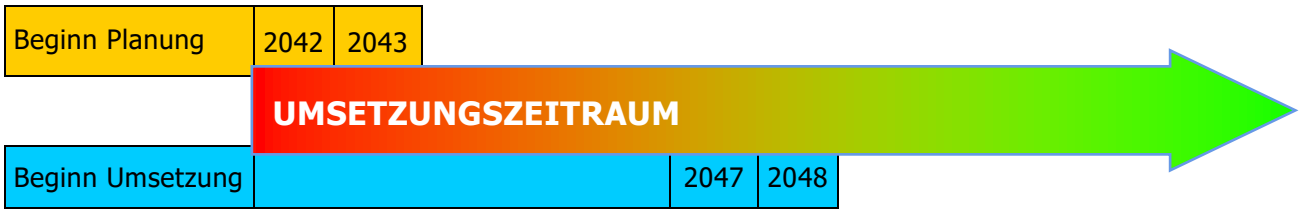
Baumaßnahmen anderer Maßnahmeträger im Bereich

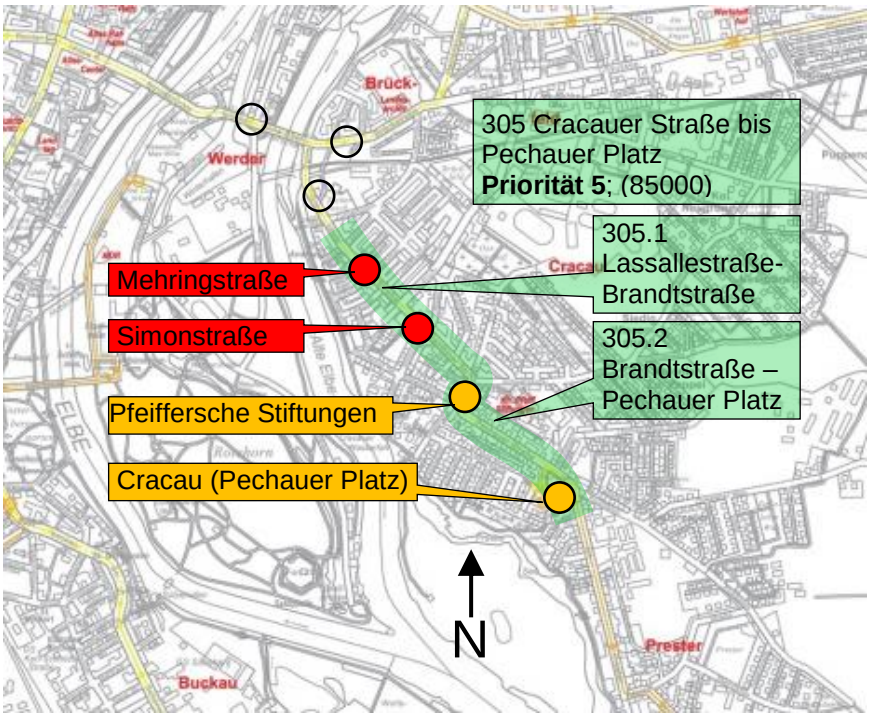
Maßnahme	**Maßnahmeträger**	**angemeldete Bauzeit**
Pfeifferstraße bis Pechauer Platz Sanierung Abwasserkanal	SWM/AGM	offen ab 2025

Haltestellenliste

Haltestelle	Anzahl Halteplätze		teilweise barrierefrei stadt-		Kostenannahme* in T€ bei Förderquote		
	gesamt	Straßen-bahn	ein-wärts	aus-wärts	0%	60%	90%
Mehringstraße	2	2			1.100	440	110
Simonstraße	2	2			1.100	440	110
Pfeiffersche Stiftungen	2	2	x	x	405	162	41
Cracau (Pechauer Platz)	3	2	x	x	512	205	51
Summen	**9**	**8**	**2**	**2**	**3.117**	**1.247**	**312**
davon nicht barrierefrei:		**4**					

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex





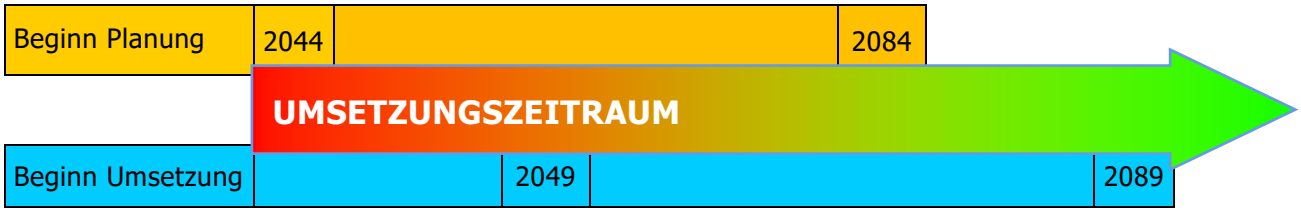
- Hauptmagistrale mit Beschlusslage
- Bereich von in Planung oder in Bau befindlichen Maßnahmen
- teilweise barrierefreie Haltestelle
- nicht barrierefreie Haltestelle, einzelne Halteplätze teilweise barrierefrei
- nicht barrierefreie Haltestelle
- weitere Haltestelle außerhalb des Abschnitts (nicht vollständig)

Priorität 6ff: Weitere Haltestellen entsprechend Punktbewertung

Alle weiteren Haltestellen, ihre Einteilung in Abschnitt und ihre Zuordnung zu den Prioritäten können den Anlagen 2 und 3 entnommen werden.

Haltestelle	Anzahl Halteplätze		teilweise barrierefrei stadt-		Kostenannahme* in T€ bei Förderquote		
	gesamt	Straßen-bahn	ein-wärts	aus-wärts	0%	60%	90%
Siehe Anlage 3	165		132		50.204	20.082	5.020
Summen	**165**		**132**		**50.204**	**20.082**	**5.020**
davon nicht barrierefrei:		**33**					

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex



2.3.6 Finanzielle Auswirkungen

Bei der Kostenannahme wurde davon ausgegangen, dass zunächst alle nicht barrierefreien Haltestellen eine Umgestaltung erfahren. Darüber hinaus wurden ggf. notwendige Planverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung) noch nicht betrachtet. Auch ein möglicher Grundstückserwerb wurde noch nicht berücksichtigt.

Weiterhin ist bei der Kostenannahme zu beachten, dass eine Mischung der Haltestellentypen je nach Gegebenheiten im Stadtgebiet zur Anwendung kommt. Demnach ergibt sich folgende Kostenannahme:

				Eigenanteile in Mio. € entsprechend Förderquote		
Priorität	**Bezeichnung**	**Halte-plätze**	**Kostenannahme in Mio. €***	**0%**	**60%**	**90%**
0	in Umsetzung, Planfeststel-lung, Planung oder Betrieb befindlich	20**	**Umbau von Bestandshalteplätzen, Kostenseitig bereits abgerechnet bzw. eingeplant, daher keine weitere Betrachtung an dieser Stelle			
1	Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke, Alt Westerhüsen	19	12,1	12,1	4,8	1,2
2	Große Diesdorfer Straße	16	9,3	9,3	3,7	0,9
3	Lübecker Straße, Lüneburger Straße, Gareisstraße	10	9,1	9,1	3,6	0,9
4	Halberstädter Straße	15	9,9	9,9	4,0	1,0
5	Cracauer Straße bis Pechauer Platz	4	3,1	3,1	1,2	0,3
6 ff	Weitere Haltestellen entsprechend Punktbewertung	33	50,2	50,2	20,1	5,0
	Summe	**117**	**93,7**	**93,7**	**37,5**	**9,4**

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex

2.3.7 Zeitscheine

Mit der Novellierung des PbefG zum 01.01.2013 wurde in §8, Absatz3, Satz 3 für den Aufgabenträger die Pflicht zur umfassenden Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen im Nahverkehrsplan gesetzlich verankert und im Allgemeinen die Zielstellung, bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen, definiert.

2013/2014 wurde die Arbeitsgruppe Barrierefreier ÖPNV initiiert. Zu diesem Zeitpunkt gehörten ihr die MVB, das Tiefbauamt und das Stadtplanungsamt (61.4-Verkehrsplanung) an. Mangels planerischer Arbeitsgrundlagen entwickelte sich das Projekt *MAGDEBURGER STANDARD DER BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRAßENPERSONENNAHVERKEHR (ÖSPV) – MAGDEBURGER STANDARD* mit seinen Teilprojekten, welches schließlich 2017 durch den Stadtrat (Beschluss des SR 1321-039(VI)17 zur DS0040/16) verabschiedet wurde.

Nach vollständiger Auswertung der Bestandsaufnahme wird die Prioritätenliste um die Bushaltestellen und Fährstellen ergänzt und dem Stadtrat erneut zur Beschlussfassung vorgelegt. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Prioritätenliste alle 5 bis 7 Jahre fortzuschreiben.

Unbenommen davon erfolgt die Planung und Realisierung der ersten Straßenbahnhaltestellen gemäß dem Beschluss zur DS0327/20. Ableitend wird aus der Drucksache DS 0040/16 und den Ergebnissen der Bestandsaufnahme dann dem Stadtrat eine stufenweise Realisierung anhand einer Prioritätensetzung für das gesamte Stadtgebiet unter Berücksichtigung z.B.

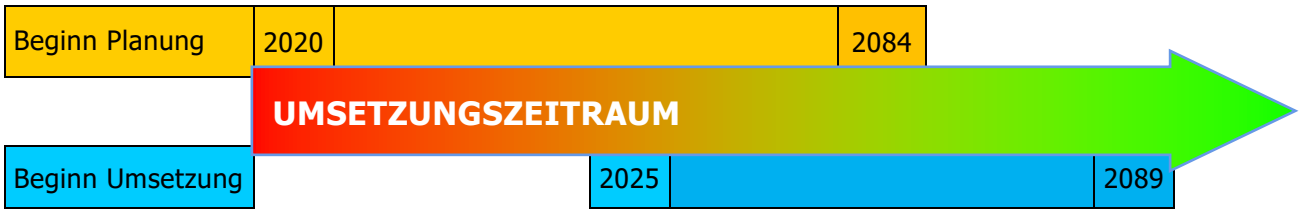
- Beachtung der Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- „Sowieso"-Maßnahmen:
  - Nutzung von Einsparpotentialen z.B.:
    - Straßenbaumaßnahmen
    - Vergabe von streckenbezogenen Umbaumaßnahmen an Haltestellen
- Nahverkehrsplan und Fahrgastzahlen

zur Umsetzung der Maßnahmen durch Einzelbeschlüsse vorgeschlagen. Bei Realisierungshemmnissen werden die nachgelagerten Abschnitte vorgezogen. Der Zeitbedarf für die Umsetzung hängt im Wesentlichen von den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen ab. Angenommen wird, dass die gemäß Beschluss-Nr. 178-004(VII)19 vorgesehenen Mittel in Höhe von 5 Mio. € langfristig zur Verfügung stehen. Beim Bau der 2. Nord-Süd-Verbindung, wo von 2005 bis voraussichtlich 2024 (also in 19 Jahren) 37 Haltestellen umgesetzt werden, also etwa zwei Haltestellen mit insgesamt vier Halteplätzen pro Jahr. Bei Fortschreibung dieser Rate ist von einem Zeitbedarf bis etwa

2089 bis zum Beginn der Umsetzung des letzten Straßenbahnhalteplatzes auszugehen. Die Stufenfreiheit an allen regulär bedienten Straßenbahnhaltestellen kann voraussichtlich im Jahr 2058/2059 nach Umsetzung der Haltestellen der Priorität 11 erreicht werden. Weiterer Zeitbedarf besteht für den Umbau von Bushaltestellen und Fährstellen. Dieser wurde an dieser Stelle noch nicht berücksichtigt.

Priorität	**Bezeichnung**	**Halte-plätze**	**Beginn Planung**	**Beginn Umsetzung**
0	in Umsetzung, Planfeststel-lung, Planung oder Betrieb befindlich	20	erfolgt	bis 2024
1	Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke, Alt Westerhüsen	19	2020 - 2025	2025 - 2031
2	Große Diesdorfer Straße	16	2026 - 2030	2031 – 2035
3	Lübecker Straße, Lüneburger Straße, Gareisstraße	10	2031 - 2036	2036 – 2041
4	Halberstädter Straße	15	2037 - 2041	2042 - 2046
5	Cracauer Straße bis Pechauer Platz	4	2042 - 2043	2047 – 2048
6 ff	Weitere Haltestellen entsprechend Punktbewertung	33	2044 - 2084	2049 – 2089
	Summe	**117**		

* Kostennahme ohne Kosten für Grunderwerb, Gleisbau und Straßenraumumgestaltung sowie ohne Baukostenindex



2.3.8 Ermittlung Prioritäten und Beispielrechnung

2.3.8.1 Ermittlung Prioritäten

Für verschiedene Kriterien wurden für jeden Halteplatz zunächst Basispunkte vergeben, wobei die Summanden = Gewichte abhängig von der Relevanz des Kriteriums sind. Wenn Kriterien mehrfach vorkommen, z. B. mehrere Schulen im Umkreis einer Haltestelle, wird der Summand mehrfach berücksichtigt. Die daraus entstehende Zwischensumme wird multipliziert mit einem Faktor, welcher abhängig vom IST-Zustand des jeweiligen Halteplatzes in Bezug auf die Barrierefreiheit ist. Damit wird erreicht, dass nicht barrierefreie Haltestellen grundsätzlich eine höhere Priorität als teilweise barrierefreie Haltestellen bekommen. Die somit entstehende Gesamtpunktzahl entspricht in absteigender Reihenfolge der Priorität. Haltestellen, deren zeitnaher Ausbau bereits in Aussicht steht, erhalten grundlegend 99999 Punkte und stehen somit am Beginn der Liste. Haltestellen an 5 Hauptmagistralen erhalten aufgrund einer entsprechenden Beschlusslage unabhängig von der Bewertung die Prioritäten 1 bis 5.

	Kriterium		Gewicht	Faktor
Basispunkte	Anbindung / Bedienung / Verknüpfung	Straßenbahn	10	
		Stadtbus	4	
		Regionalbus	2	
		Nachtbus-Verkehr	2	
		Halteplatz am regulären Linienweg	10	
		Verknüpfung mehrerer Linien	5	
	Frequen-tierung	Ein- und Ausstiege je Halteplatz	0,01	
	Nachbar-haltestellen (teilweise) barrierefrei	für jede Linie	0	
		für einzelne, jedoch nicht alle Linien	5	
		für andere Linien im Umkreis von 500 m	8	
		keine (teil-)barrierefreie Haltest. im Umkreis von 500 m	10	
		keine (teil-)barrierefreie Haltestelle im Stadtteil oder im Umkreis von 2 km: zusätzlich	20	
	Einrichtungen in der Nähe (max. 500m)	Schulen	2	
		Krankenhäuser	10	
		Kliniken, wichtige Arztpraxen, Pflegeheime, Seniorenresidenzen	5	
		Öffentliche Einrichtungen, Friedhöfe	3	
		Freizeit, Einkauf, Kultur, Sport	2	
	enthalten in bestehenden Planwerken	Sofortmaßnahmen Umsetzungskonzept	20	
		Dringlichkeitsliste Behindertenbeauft. 2018 Priorität A	20	
		Dringlichkeitsliste Behindertenbeauft. 2018 Priorität B	10	
	erhebliche Defizite im Ist-Zustand	Straßenbahnhaltestellen ohne Stufenfreiheit an Tür 2	20	
		Sicherheits- und Flächendefizite	10	
		Zwischensumme		
Barrierefreiheit IST		nicht barrierefrei		100
		teilweise barrierefrei		10
		barrierefrei nach Magdeburger Standard		0
Ergebnis Basispunkte			= Faktor * Zwischensumme	
Zusatzpunkte für Haltestellen in Planung oder in Bau			99999	
Zusatzpunkte Prioritätensetzung gemäß Beschlusslage			89000...85000	
Punkte gesamt (maximal 99999)			= Maximum Basis- + Zusatzpunkte	

2.3.8.2 Beispielrechnung „Haltestelle Universitätsbibliothek"

Als Beispiel sei die Rechnung an der Haltestelle Universitätsbibliothek in Richtung Nordosten (Alte Neustadt) nachvollzogen, wobei die in Klammern stehende Zahl den für das jeweilige Kriterium vergebenen Punkten entspricht. Die Haltestelle wird von der Straßenbahn (10), dem Stadtbus (4) und dem Nachtbus (2) am regulären Linienweg (10) bedient, wobei Straßenbahn und Stadtbus hier im Sinne der Umsteigemöglichkeit miteinander verknüpft (5) sind. 2473 Ein- und Ausstiege verteilt auf zwei Halteplätze finden hier statt, also 1237 je Halteplatz (12,37). Die weniger als 500 m entfernte teilbarrierefreie Haltestelle Listemannstraße wird nur von der hier verkehrenden Linie 2, nicht jedoch von den hier verkehrenden Buslinien 73 und N7 bedient. Diese beiden Buslinien verfügen im Umkreis von 500 m nicht über eine (teil-)barrierefreie Haltestelle. Daher sind die Nachbarhaltestellen für einzelne, jedoch nicht für alle Linien (teilweise) barrierefrei (5). Einzige relevante Einrichtung in der Nähe ist die Otto-von-Guericke-Universität (2). Es handelt sich um eine Straßenbahnhaltestelle ohne Stufenfreiheit an Tür 2 (20). Somit beträgt die Zwischensumme 70,37 Punkte. Da die Haltestelle nicht barrierefrei ist, erfolgt eine Multiplikation mit 100, sodass das Ergebnis der Basispunkte 7037 beträgt. Da noch keine Planungen für diese Haltestelle vorliegen, entspricht dies auch der Gesamtpunktzahl für diesen Halteplatz, welche in die in die Betrachtung des Abschnitts Universitätsbibliothek bis Alte Neustadt einfließt.

					Uni.bibliothek Richtung NO	
	Kriterium		**Gewicht**	**Faktor**	Wert	Punkte
Basispunkte	Anbindung / Bedienung / Verknüpfung	Straßenbahn	10		1	10
		Stadtbus	4		1	4
		Regionalbus	2			0
		Nachtbus-Verkehr	2		1	2
		Halteplatz am regulären Linienweg	10		1	10
		Verknüpfung mehrerer Linien	5		1	5
	Frequen-tierung	Ein- und Ausstiege je Halteplatz	0,01		1237	12,37
	Nachbar-haltestellen (teilweise) barrierefrei	für jede Linie	0			0
		für einzelne, jedoch nicht alle Linien	5		1	5
		für andere Linien im Umkreis von 500 m	8			0
		keine (teil-)barrierefreie Haltest. im Umkreis von 500 m	10			0
		keine (teil-)barrierefreie Haltestelle im Stadtteil oder im Umkreis von 2 km: zusätzlich	20			0
	Einrichtungen in der Nähe (max. 500m)	Schulen	2		1	2
		Krankenhäuser	10			0
		Kliniken, wichtige Arztpraxen, Pflegeheime, Seniorenresidenzen	5			0
		Öffentliche Einrichtungen, Friedhöfe	3			0
		Freizeit, Einkauf, Kultur, Sport	2			0
	enthalten in bestehenden Planwerken	Sofortmaßnahmen Umsetzungskonzept	20			0
		Dringlichkeitsliste Behindertenbeauft. 2018 Priorität A	20			0
		Dringlichkeitsliste Behindertenbeauft. 2018 Priorität B	10			0
	erhebliche Defizite im Ist-Zustand	Straßenbahnhaltestellen ohne Stufenfreiheit an Tür 2	20		1	20
		Sicherheits- und Flächendefizite	10			0
		Zwischensumme				**70,37**
Barrierefreiheit IST		nicht barrierefrei		100	1	100
		teilweise barrierefrei		10		0
		barrierefrei nach Magdeburger Standard		0		0
Ergebnis Basispunkte			= Faktor * Zwischensumme			**7037**
Zusatzpunkte für Haltestellen in Planung oder in Bau			99999			0
Zusatzpunkte Prioritätensetzung gemäß Beschlusslage			89000	..85000		0
Punkte gesamt (maximal 99999)			= Maximum Basis- + Zusatzpunkte			**7037**

2.4 Abschnittsbildung

Da die Bündelung des barrierefreien Ausbaus mehrerer Halteplätze eines Straßenzuges häufig günstiger ist bzw. im Rahmen von umfassenderen Baumaßnahmen umgesetzt werden kann, werden die einzelnen Halteplätze zu Abschnitten zusammengefasst, welche als Ganzes bewertet werden.

2.4.1 Abschnittsgruppen

Bauabschnitte der 2. Nord-Süd-Verbindung, welche noch nicht fertiggestellt sind

Da spätestens nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses für Bauabschnitt 5 eine Umsetzung als sicher gilt, werden diesen Halteplätzen 99999 Punkte bzw. die Priorität 0 zugewiesen, sodass diese am Anfang der Prioritätenliste erscheinen.

Haltestellen im Bereich von in Planung oder in Bau befindlichen Maßnahmen

Hierzu gehören sämtliche Haltestellen, für deren Umbau ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt oder ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde oder bis 2023 eingeleitet werden soll. Diese werden analog zu den Bauabschnitten der 2. Nord-Süd-Verbindung behandelt.

Hauptmagistralen mit entsprechender Beschlusslage

Gemäß den genannten Beschlüssen werden die ersten Prioritäten wie folgt vergeben:

Priorität 0:	in Umsetzung, Planfeststellung, Planung oder Betrieb befindlich
Priorität 1:	Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke, Alt Westerhüsen
Priorität 2:	Große Diesdorfer Straße
Priorität 3:	Lübecker Straße, Lüneburger Straße, Gareisstraße
Priorität 4:	Halberstädter Straße
Priorität 5:	Cracauer Straße bis Pechauer Platz
Priorität 6 ff:	Weitere Haltestellen entsprechend Punktbewertung

Um die Einordnung in die entsprechende Priorität sicherzustellen, erhält hierfür jeder Halteplatz der Prioritäten 1 bis 5 zwischen 89000 und 85000 Punkte.

Straßenbahnhaltestellen mit straßenbündigem Bahnkörper

Bei diesen Haltestellen ist i. d. R. aufgrund des vorhandenen Gleisabstandes eine Anpassung der Gleisgeometrie erforderlich, um die Barrierefreiheit herzustellen, sodass in vielen Fällen mit einer grundlegenden Umgestaltung des gesamten Straßenraums zu rechnen ist. Daher wurden meist mehrere Haltestellen eines Straßenzuges zusammengefasst, sodass diese in einem Zug umgebaut werden können. Bushalteplätze innerhalb dieser Straßenzüge sowie im Bereich der dazugehörigen Knoten werden diesen Abschnitten ebenfalls zugeordnet.

Straßenbahnhaltestellen mit besonderem oder unabhängigem Bahnkörper

Im Sinne einer Optimierung von Planungs- und Bauprozessen werden diese Haltestellen ebenfalls streckenweise zu Abschnitten zusammengefasst. Auch angrenzende Haltestellen paralleler Buslinien werden diesen Abschnitten zugeordnet, wenn eine Verknüpfungsfunktion zwischen Bus- und Straßenbahn besteht, sodass im Rahmen eines Umbaus geprüft werden kann, ob dabei eine Verkürzung der Umsteigewege möglich ist. Dies entspricht dem Verkehrsentwicklungsplan2030*plus* (Beschluss-Nr. 207-007(VI)14 zur DS0012/14):

Oberziel 1	Unterziel	
Verkehrsentwicklung durch chancengleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen	1.3	Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr mit Blick auf die Schaffung barrierefreier Wegeketten.
	1.4	Barrierefreier Ausbau der Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-/Fußverkehr) unter Berücksichtigung der Belange von Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen.
	1.5	Gewährleistung einer attraktiven Tür-zu-Tür Reisezeit unter Beachtung der umweltpolitischen Ziele.

Unter Umständen kommt auch ein Zusammenlegen von Straßenbahn- und Bushaltestellen in Frage, sodass neben der Verkürzung von Umsteigewegen auch Kosten für Haltestelleninfrastruktur gespart werden können.

Da diese eine Rückkopplung auf die Gleisgeometrie haben kann, sollte in solchen Fällen der gesamte Knoten mit allen dazugehörigen Halteplätzen untersucht und in einem Zug umgebaut werden.

Bei Haltestellen, die zusätzlich über Bushalteplätze z. B. für den Nachtverkehr verfügen, werden diese als separater Abschnitt behandelt. Hintergrund ist, dass in vielen dieser Fälle die Straßenbahnhalteplätze bereits teilweise barrierefrei sind, die Bushalteplätze jedoch häufig noch nicht. Daher würde in diesen Fällen eine (eher einfache) barrierefreie Gestaltung der Bushalteplätze ohne eine aufwändige Umgestaltung der Straßenbahnhalteplätze meist bereits zu einer zielführenden Zwischenlösung führen.

2.4.2 Anpassung der Abschnitte aufgrund späterer Erkenntnisse

Sofern im Rahmen vertiefender Planungsschritte herausstellen sollte, dass planungsrechtliche oder bautechnische Gründe für eine Änderung der Abschnittsbildung sprechen, wird diese entsprechend angepasst. Durch eine regelmäßige Fortschreibung der Prioritätenliste

wird sichergestellt, dass Halteplätze, welche aus einem Abschnitt herausgelöst wurden, eine neue Bewertung erhalten und ggf. anderen Abschnitten zugeordnet werden.

2.4.3 Berechnung der Bewertung und der Priorität

Die Punktzahl der Abschnitte entspricht dem Mittelwert aus dem Maximum und Mittelwert der Punktzahl der einzelnen Halteplätze. Die damit verbundene mehrfache Berücksichtigung des Maximums erfolgt vor dem Hintergrund, dass auch einzelne Halteplätze mit hohem Umbaubedarf zu einer hohen Priorität des gesamten Abschnitts führen sollen. Sofern jedoch in einzelnen Abschnitten bereits Halteplätze mit geringem Umbaubedarf enthalten sind, wird auch dieser Umstand berücksichtigt, indem auch der Mittelwert in die Berechnung eingeht.

Impressum

Die Prioritätenliste zum „Magdeburger Standard" wurde erarbeitet durch:

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt/Abteilung Verkehrsplanung
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg
Fon 0391 / 540 54 24
Fax 0391 / 540 52 92
www.magdeburg.de
stadtplanungsamt@magdeburg.de

Unter Mitwirkung von:

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Tiefbauamt
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg
Fon 0391 / 540 54 24
Fax 0391 / 540 52 92
www.magdeburg.de

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH &. Co.KG
Otto-von-Guericke-Straße 25
39104 Magdeburg

Stand: 30. Juni 2020

Anhang

Anhang

Straßenbahnhaltestellen mit barrierefreier Einstiegsmöglichkeit

Haltestelle	**teilweise barrierefrei**		**Bemerkung**
	stadt-einwärts	**Stadt-auswärts**	
Albert-Vater-Straße	x	x	
Alexander-Puschkin-Straße	x	x	
Allee-Center	x	x	
Alte Neustadt (Lostauer Straße)	x	x	
Alter Markt	x	x	
Am Hopfengarten	x	x	
Am Katharinenturm	x	x	barrierefrei gemäß Magdeburger Standard
Am Stern	x	x	
AMO / Steubenallee	x	x	
AOK	x	x	
Arenen	x	x	
Askanischer Platz	x	x	
Bahnhof Herrenkrug	x	x	
Barleber See	x	x	
Blumenberger Straße	x	x	
Bördepark Ost	x	x	
Brenneckestraße	x	x	
Brunnenstieg	x	x	
Buckau (Wasserwerk)	x		nur Haltestelle in der Wendeschleife barrierefrei
CITY CARRÉ	x	x	

Cracau (Pechauer Platz)	x	x	
Danziger Dorf	x	x	
Diesdorf	x	x	
Domplatz / Volksbank	x	x	
Drosselsteig	x	x	
Eisvogelstraße	x	x	
ENERCON	x	x	
Fachhochschule	x	x	
Fermersleber Weg	x	x	
Flugplatz / THW	x	x	
Freibad Süd	x	x	
Gartenstraße	x	x	
Goldschmiedebrücke	x		Richtung stadtauswärts in Planung
Haeckelstraße / Museum	x	x	
Hannoversche Straße	x	x	
Harsdorfer Straße	x	x	
Hasselbachplatz	x	x	
Hauptbahnhof	x	x	
Havelstraße	x	x	
Herrenkrug	x	x	
Hertzstraße	x	x	
Heumarkt	x	x	in Umbau
Hohenwarther Straße	x	x	

IKEA (alt Lerchenwuhne))	x	x	barrierefrei gemäß Magdeburger Standard nur stadteinwärts
Industrie- und Logistik-Centrum	x	x	
Jerichower Platz	x	x	
Kastanienstraße	x	x	
Klinikum Olvenstedt	x	x	
Klosterwuhne	x	x	
Kölner Platz	x	x	barrierefrei gemäß Magdeburger Standard in Bau
Krähenstieg	x	x	
Leipziger Chaussee	x	x	
Leiterstraße	x	x	
Liebknechtstraße	x	x	
Listemannstraße	x	x	
Merkurweg	x	x	
Messegelände / Elbauenpark	x	x	
Milchweg	x	x	
Mittagstraße	x	x	
Neue Straße / Zirkusmuseum	x		stadtauswärts nicht barrierefrei
Neustädter Platz	x	x	
Neustädter See	x	x	
Opernhaus	x	x	barrierefrei gemäß Magdeburger Standard
Pallasweg	x	x	
Pfeiffersche Stiftung	x	x	
Planckstraße	x	x	

Raiffeisenstraße	x	x	
Reform	x	x	
Rennetal	x	x	
S-Bahnhof Neustadt	x	x	
Schule Rothensee	x	x	
SKL	x	x	
Spielhagenstraße	x	x	
Stendaler Straße	x	x	
Sternbogen / Bürgerbüro	x	x	
Südfriedhof	x	x	
Südring	x	x	
Turmschanzenstraße / Friedensbrücke	x	x	
Universität	x	x	
Universitätsklinikum	x	x	
Verkehrsbetriebe	x	x	
Weinbrennerallee	x	x	
Westerhüsen	x		
Westring	x	x	2 von 4 Halteplätzen teilweise barrierefrei
Westringbrücke	x	x	
Zoo	x	x	

Stand: 21. Dezember 2016 (aktualisiert 30. Juni 2020)