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

Prioritätenliste –

Herstellung barrierefreier Bushaltestellen

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

Stand: Juli 2021

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	6
2.2.1	Haltestellen- und Halteplatzliste	6
2.2.2	Parameter	7
2.2.3	Plausibilisierung	7
2.3	Bewertung	7
2.3.1	Basispunkte	8
2.3.2	Bewertung des aktuellen Stands der Barrierefreiheit	12
2.3.3	Haltestellen in Planung oder in Bau	13
2.3.4	Haltestellen mit Beschlusslage	14
2.3.5	Ermittlung Prioritäten und Beispielrechnung	14
2.3.5.1	Ermittlung Prioritäten	14
2.3.5.2	Beispielrechnung Haltestelle Johannes-Göderitz-Straße	16
2.4	Abschnittsbildung und weitere Prüfbedarfe	18
2.4.1	Abschnittsbildung	18
2.4.2	Berechnung der Bewertung und der Priorität	18
2.4.3	Weitere Prüfbedarfe	19
2.4.4	Anpassung der Abschnitte aufgrund späterer Erkenntnisse	19
2.5	Finanzierung und Zeitplan	19
2.5.1	Grundlagenermittlung für die finanziellen Auswirkungen	19
2.5.2	Finanzielle Auswirkungen	22
2.5.3	Zeitschiene	22
2.5.3.1	Entwicklung der Regelwerke	22
2.5.3.2	Umsetzung der Prioritätenliste barrierefreie Bushaltestellen	23

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.

Mit Beschluss-Nr. 780-028(VII)21 hatte der Stadtrat am 18.02.2021 bereits die Prioritätenliste zur Herstellung barrierefreier Straßenbahnhaltestellen beschlossen. Diese enthält neben allen Straßenbahnhalteplätzen auch bereits einzelne Bushalteplätze im Bereich von Straßenbahnhaltestellen. Die hier vorliegende Liste enthält sämtliche weiteren Bushalteplätze.

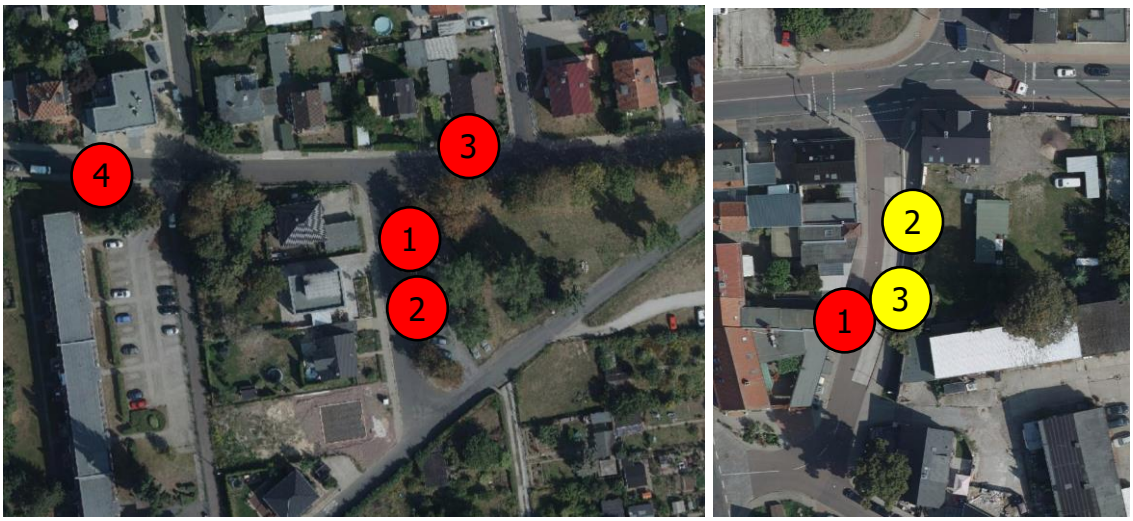
2.2 Eingangsdaten

2.2.1 Haltestellen- und Halteplatzliste

Grundlage ist die Haltestellenliste des Nahverkehrsplans, Anlage 10. Weitere seitdem entstandene Haltestellen wurden manuell ergänzt. Nicht enthalten sind weitere geplante Bushaltestellen zur Umsetzung des Zielnetzes Bus wie z. B. in der Welsleber Straße.

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

Beispielsweise besteht die Haltestelle Harsdorfer Platz aus 4 Halteplätzen und die Haltestelle Olvenstedt, Klusweg aus 3 Halteplätzen:



Haltestellen Harsdorfer Platz (links) und Olvenstedt, Klusweg (rechts) aus der Luft

Haltestelle Harsdorfer Platz	**Anzahl Halteplätze**	**teilweise barrierefrei**	**nicht barrierefrei**
Richtung Norden (Schleife)	2	0	2
Richtung Westen - stadtauswärts	1	0	1
Richtung Osten - stadteinwärts	1	0	1
Summe	**4**	**0**	**4**

Haltestelle Olvenstedt, Klusweg	**Anzahl Halteplätze**	**teilweise barrierefrei**	**nicht barrierefrei**
Richtung Norden (Schleife)	2	2	0
Richtung Süden	1	0	1
Summe	**3**	**2**	**1**

Halteplätze, die nicht im regulären Linienverkehr bedient werden, aber dennoch für Schienenersatzverkehre, Umleitungen usw. zur Verfügung stehen, sind der Vollständigkeit halber in der Liste enthalten. Da sich die Anforderungen an die Lage dieser allenfalls temporär bedienten Halteplätze kurzfristig ändern kann, ist deren barrierefreier Ausbau zunächst nicht vorgesehen und sie werden daher am Ende der Prioritätenliste eingeordnet.

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 der Bushaltestellen erfolgt grundsätzlich auf gleiche Weise wie in der Prioritätenliste barrierefreie Straßenbahnhaltestellen, wenige Kriterien wurden jedoch aufgrund der spezifischen Eigenschaften des Busses angepasst.

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.

Anbindung / Bedienung / Verknüpfung

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. In der vorliegenden Liste sind jedoch keine Straßenbahnhaltestellen enthalten.

- 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 (in dieser Liste nicht enhalten).

- 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. Die am stärksten frequentierten Bushalteplätze abseits von Straßenbahnhaltestellen sind die beiden der Haltestelle Florapark. Hier sind montags bis freitags etwa 700 Ein- und Ausstiege zu verzeichnen. Es folgen 30 Halteplätze an 15 Haltestellen mit zwischen 200 und 500 Ein- und Ausstiegen. Alle weiteren Bushalteplätze haben weniger als 200 Ein- und Ausstiege.

Um im Sinne einer gleichwertigen Gewichtung aller Kriterien für mittel bis stark frequentierte Halteplätze analog zur Prioritätenliste barrierefreie Straßenbahnhaltestellen etwa 10 bis 30 Punkte zu erhalten, wird dieser Wert hierfür mit dem Faktor 0,2 multipliziert. Auf diese Weise erhalten die o. g. stark frequentierten Halteplätze mehr als 40 Punkte und die Frequentierung wird der Parameter mit dem höchsten Gewicht. Damit wird sichergestellt, 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 bzw. die in der Ortsmitte gelegene Haltestelle noch einmal 20 Zusatzpunkte, sofern in deren Umkreis von 2 km keine (teilweise) barrierefreie Alternative zur Verfügung steht.

Einrichtungen in der Nähe

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.

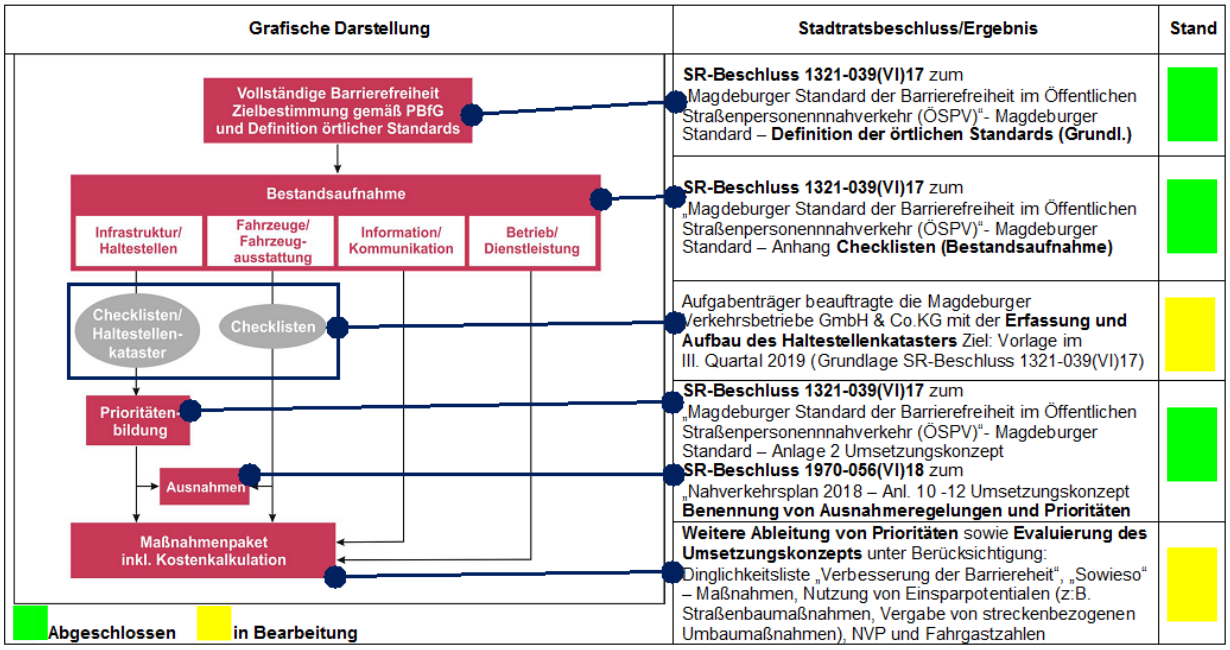
- Freizeit-, Einkaufs-, Kultur- und Sporteinrichtungen sind für die soziale Teilhabe und die Versorgung essenziell. Da bei der Auswahl dieser Einrichtungen in der Regel jedoch Wahlfreiheit herrscht, erhalten Haltestellen im Umfeld dieser Einrichtungen lediglich 2 Punkte.

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.

Haltestellen, welche ausschließlich im Nachtverkehr bedient werden, erhalten keine Punkte für Einrichtungen in der Nähe, da diese Einrichtungen nachts i. d. R. geschlossen sind.

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

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:

Analog zu Straßenbahnhalteplätzen, an denen kein stufenfreier Einstieg möglich ist, erhalten Bushalteplätze, an welche ein Bus nicht parallel unter Einhaltung des Spaltmaßes zwischen Bus und Bord von 5 cm heranfahren kann, 20 Punkte. Hintergrund ist, dass in solchen Fällen, je nach tatsächlichem Spaltmaß ggf. trotz mobiler Rampe, keine Stufenfreiheit hergestellt werden kann. Somit haben Nutzende schwerer Rollstühle selbst mit Hilfe durch andere Personen an diesen Haltestellen keine Möglichkeit, in den Bus hinein oder aus ihm heraus zu gelangen. Zusätzlich profitieren von der Stufenfreiheit auch Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck erheblich.

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 Orte ohne SPNV-Anbindung dennoch stufenfrei erreichbar sein müssen.

Maßgeblich für die Einschätzung der o. g. Anfahrbarkeit der Halteplätze ist neben der Haltestellenerfassung der MVB, eine kursorische Prüfung der Längen von Busbuchten und möglicher Hindernisse wie z. B. parkender PKW im Vorfeld von Halteplätzen am Fahrbahnrand. Darüber hinaus erhalten alle Halteplätze, welche unmittelbar nach einem Linkseinbiegen bedient werden, z. B. Haltestelle Kleiststraße Richtung Norden, die genannten Punkte, sofern nicht durch eine Anpassung des Bordverlaufs die o. g. Anfahrbarkeit sichergestellt ist wie z. B. an der Haltestelle Hopfengarten Richtung Osten.

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 es ein Ziel, schnellstmöglich möglichst flächendeckend zumindest eine teilweise Barrierefreiheit zu schaffen. Daher ist der Ausbau von noch nicht barrierefreien Haltestellen vorzuziehen.

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

[4] Vgl. Abschnitt 2.1

multipliziert. Hierzu zählen auch alle Haltestellen, welche vor Inkrafttreten des Magdeburger Standards geplant und umgebaut wurden, und somit bereits 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

Priorität A: ZOB

Mit Beschluss-Nr. 422-014(VI)15 hatte der Stadtrat im Jahr 2015 ein neues Betriebskonzept für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Magdeburg und grundsätzlich die Einführung der Nutzerfinanzierung beschlossen. Aufgrund der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA) konnte diese Maßnahme bislang nicht umgesetzt werden. Im Jahr 2017 folgte der Beschluss des Magdeburger Standards der Barrierefreiheit im ÖSPV (Beschluss-Nr. 1321-039(VI)17). Legt man diesen wie für alle anderen Haltestellen zugrunde, zeigen sich verschiedene Defizite in der Barrierefreiheit des ZOB. Insofern erscheint es angemessen, in einem Zug die für die Umsetzung des Betriebskonzepts und die Herstellung der erforderlichen Maßnahmen in einem Zug umzusetzen.

Aufgrund seiner besonderen Bedeutung für die Verknüpfung des Regional- und Fernbusverkehrs mit dem städtischen ÖPNV und dem Eisenbahnverkehr erscheint es zudem schwierig, den ZOB in eine Prioritätenliste mit allen weiteren Bushaltestellen, die eine wesentlich geringere Bedeutung haben, einzuordnen. Maßnahmen am ZOB unterliegen auch aufgrund der dort begrenzten Flächenverfügbarkeit und den besonderen städtebaulichen Ansprüchen besonderen Herausforderungen. Daher sind Zeitbedarfe für die Abstimmung der Planungen mit einer Vielzahl von Akteuren schwer prognostizierbar.

Die Verwaltung beabsichtigt, die bereits begonnenen Planungen zum ZOB parallel und unabhängig von den Planungen zum barrierefreien Ausbau der weiteren Haltestellen voranzutreiben. Daher erhält der ZOB keine numerische Priorität sondern die Priorität A ohne eine konkrete zeitliche Einordnung, jedoch mit dem Ziel, die entsprechenden Maßnahmen nach Fertigstellung der Baumaßnahme EÜ ERA in Angriff zu nehmen.

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

Für Haltestellen, deren Umbau im Rahmen verschiedener Maßnahmen zeitlich und planerisch untersetzt ist, könnte auf eine Einordnung in die Prioritätenliste verzichtet werden. Im Sinne der Vollständigkeit der Liste erscheint der Einbezug dieser Haltestellen aber dennoch sinnvoll. Insofern erhalten alle diese Halteplätze jeweils 79999 Punkte, sodass diese bei entsprechender Sortierung in alphabetischer Reihenfolge gleichrangig mit Priorität 0 am Beginn der Liste stehen.

Nr.	Verfahren	Bushaltestellen	Status
1	Geh-/Radweg Kirschweg zwischen H.-Hesse-Str. und Harzburger Straße	• Kirschweg / Magdeburger Ring Richtung Westen	Umsetzung
2	Brenneckestraße Radweg Nordseite	• Hansapark Richtung Westen	Planung
3	Galileostraße: Ausbau der Gehwege beidseitig einschl. Bordanlage	• Galileostraße beide Richtungen • Neptunweg Richtung Norden	Planung
4	Königstraße: gesamter Querschnitt zwischen Am Fischertor und Schäferbreite	• Osterweddinger Straße beide Richtungen • Schäferbreite Richtung Osten	Planung

2.3.4 Haltestellen mit Beschlusslage

Grundsatzbeschlüsse des Stadtrates

Grundsätzlich steht die Prioritätenliste im Einklang mit den folgenden Beschlüssen:

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

Darüber hinaus gibt es einzelne Beschlüsse zu Bushaltestellen, in denen ein Wetterschutz, mehr Sicherheit o. ä. gefordert wird. Jedoch gibt es keinen Beschluss zu einer Bushaltestelle mit der expliziten Forderung nach Barrierefreiheit. Alle Beschlüsse in Bezug auf Barrierefreiheit beziehen sich ausschließlich auf Straßenbahnhaltestellen und wurden in der Prioritätenliste Herstellung barrierefreie Straßenbahnhaltestellen (geändert beschlossene DS 0327/20) berücksichtigt. Zur besonderen Situation des ZOB wird auf Abschnitt 2.3.3 verwiesen.

Insofern gibt es im Gegensatz zur Prioritätenliste barrierefreie Straßenbahnhaltestellen keine Bushaltestellen, welche aufgrund der Beschlusslage auf die vorderen Prioritäten gesetzt werden müssen. Daher erfolgt bereits ab Priorität 1 die Einordnung der Haltestellen ausschließlich auf Basis des unter 2.3.1 und 2.3.2 beschriebenen Punktsystems.

2.3.5 Ermittlung Prioritäten und Beispielrechnung

2.3.5.1 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. Der ZOB mit Priorität A erhält grundlegend 80000 Punkte und steht somit am Beginn der Liste. Bushaltestellen, deren zeitnaher Ausbau bereits in Aussicht steht (Priorität 0), erhalten grundlegend 79999 Punkte und stehen direkt hinter dem ZOB vor allen weiteren Haltestellen.

	Kriterium		Summand	Faktor
Basispunkte	Anbindung / Bedienung / Verknüpfung	Stadtbus	4	
		Regionalbus	2	
		Nachtbus-Verkehr	2	
		Bedarfhaltestelle Straßenbahn	0	
		Bedarfshaltestelle Bus	0	
		Halteplatz am regulären Linienweg	10	
		Verknüpfung mehrerer Linien	5	
	Frequen-tierung	Ein- und Ausstiege je Halteplatz	0,2	
	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	Halten am Bord mit Spaltmaß 5 cm geometrisch nicht möglich	20	
		Sicherheits- und Flächendefizite	10	
		Zwischensumme		
Barrierefreiheit IST		nicht barrierefrei		100
		teilweise barrierefrei		10
		barrierefrei nach Magdeburger Standard		0
Ergebnis Basispunkte			Zwischensumme	
Zusatzpunkte für Haltestellen in Planung oder in Bau			79999	
(Zusatz-) Punkte ZOB			80000	
Punkte gesamt (maximal 80000)			+ Zusatzpunkte	

2.3.5.2 Beispielrechnung Haltestelle Johannes-Göderitz-Straße

Als Beispiel sei die Rechnung an der Haltestelle Johannes-Göderitz-Straße nachvollzogen, wobei die in Klammern stehende Zahl den für das jeweilige Kriterium vergebenen Punkten entspricht. Die Haltestelle wird vom Stadtbus (4), nicht vom Regionalbus (0 von 2) und dem Nachtbus (2) am regulären Linienweg (10) bedient. Eine Verknüpfung von Linien gibt es hier nicht (0 von 5). 468 Ein- und Ausstiege finden hier statt, welche sich alle auf den einen vorhandenen Halteplatz konzentrieren (93,6). Die Entfernung zu den teilbarrierefreien Straßenbahnhaltestellen Brunnenstieg und Am Stern ist größer als 500 m Ansonsten gibt es im Umkreis von 500 m keine (teil)barrierefreie Haltestelle (10). Relevante Einrichtungen in der Nähe sind die Makarenkoschule (2), das Pflegeheim "WUP Haus Olvenstedt" (5) und die Schwimmhalle Olvenstedt mit Freibad „Erich Rademacher" (2). Da sich die Haltestelle hinter einer Linkskurve befindet, ist ein Heranfahren des Busses unter Einhaltung des Spaltmaßes zwischen Bus und Bord von 5 cm geometrisch nicht möglich (20). Somit beträgt die Zwischensumme 148,6 Punkte. Da die Haltestelle nicht barrierefrei ist, erfolgt eine Multiplikation mit 100, sodass das Ergebnis der Basispunkte 14860 beträgt. Da noch keine Planungen für diese Haltestelle vorliegen, entspricht dies auch der Gesamtpunktzahl für diesen Halteplatz.

					Johannes-Göderitz-Straße	
					Richtung W	
	Kriterium		**Gewicht**	**Faktor**	Wert	Punkte
	Andienung / Bedienung / Verknüpfung	Stadtbus	4		1	4
		Regionalbus	2			0
		Nachtbus-Verkehr	2		1	2
		Halteplatz am regulären Linienweg	10		1	10
		Verknüpfung mehrerer Linien	5			
	Frequen-tierung	Ein- und Ausstiege je Halteplatz	0,2		468	93,6
	Nachbar-haltestellen (teilweise) barrierefrei	für jede Linie	0			0
		für einzelne, jedoch nicht alle Linien	5			0
		für andere Linien im Umkreis von 500 m	8			0
		keine (teil-)barrierefreie Haltest. im Umkreis von 500 m	10		1	10
		keine (teil-)barrierefreie Haltestelle im Stadtteil oder im Umkreis von 2 km: zusätzlich	20			0
	Einrich-tungen in der Nähe (max. 500m)	Schulen	2		1	2
		Krankenhäuser	10			0
		Kliniken, wichtige Arztpraxen, Pflegeheime, Seniorenresidenzen	5		1	5
		Öffentliche Einrichtungen, Friedhöfe	3			0
		Freizeit, Einkauf, Kultur, Sport	2		1	2
	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	Halten am Bord mit Spaltmaß 5 cm geometrisch nicht möglich	20		1	20
		Sicherheits- und Flächendefizite	10			0
		Zwischensumme				**148,6**
Barrierefreiheit IST		nicht barrierefrei		100	1	100
		teilweise barrierefrei		10		0
		barrierefrei nach Magdeburger Standard		0		0
Ergebnis Basispunkte			= Faktor * Zwischensumme			**14860**
Zusatzpunkte für Haltestellen in Planung oder in Bau			79999			0
(Zusatz-) Punkte ZOB			80000			0
Punkte gesamt (maximal 80000)			= Maximum Basis- + Zusatzpunkte			**14860**

2.4 Abschnittsbildung und weitere Prüfbedarfe

2.4.1 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.

Im Vergleich zu Straßenbahnhaltestellen, für deren barrierefreien Ausbau häufig auch die Gleisgeometrie auf größeren Längen vor und nach der Haltestelle angepasst werden muss, ist vom barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen häufig nur ein sehr kurzer Straßenabschnitt betroffen. Aus diesem Grund werden im Busbereich lediglich sämtliche Halteplätze einer Haltestelle zu einem Anschnitt zusammengefasst, sodass ein Abschnitt in den meisten Fällen aus genau einer Haltestelle besteht.

Vorteilhaft darin ist, dass nach dem barrierefreien Ausbau immer jede Linie in beiden Richtungen barrierefrei erreichbar ist, sodass barrierefreie Reiseketten in Richtung und Gegenrichtung möglichst gleich angeboten werden können. Zudem ermöglicht diese Herangehensweise den zeitnahen Ausbau einzelner barrierefreier Haltestellen in vielen Stadtteilen und somit eine schnelle Umsetzung einer annähernd flächendeckenden Grundversorgung mit barrierefreien Haltestellen.

In wenigen Fällen wird von dieser Abschnittsbildung abgewichen und die einzelnen Halteplätze getrennt betrachtet:

- Wenn einer, aber nicht alle Halteplätze bereits barrierefrei nach Magdeburger Standard ist, besteht für diesen kein Handlungsbedarf mehr, sodass er aus dem Abschnitt herausgelöst wird. Einziges Beispiel ist die Haltestelle Harzburger Straße.

- Wenn aufgrund von Sowieso-Maßnahmen der barrierefreie Ausbau einzelner Halteplätze, aber nicht aller Halteplätze einer Haltestelle möglich wird, werden auch die Halteplätze deren Ausbau bevorsteht, aus dem Abschnitt herausgelöst. Beispiel ist die Haltestelle Kirschweg/Magdeburger Ring Richtung Westen.

Wie bereits unter 2.1 erwähnt, sind Bushalteplätze, an denen ein Umstieg von und zur Straßenbahn erfolgt, bereits in der Prioritätenliste barrierefreie Straßenbahnhaltestellen enthalten und daher nicht in der hier beschriebenen Prioritätenliste barrierefreie Bushaltestellen. Ein Beispiel hierfür sind die Halteplätze der Haltestelle Hermann-Gieseler-Halle, von denen aus zur Straßenbahnhaltestelle Liebknechtstraße umgestiegen werden kann.

2.4.2 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.

2.4.3 Weitere Prüfbedarfe

Da der barrierefreie Ausbau von Haltestellen eine langfristig angelegte Investition ist, erscheint es auch bei Bushaltestellen zielführend, im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen detailliert zu prüfen, ob die z. T. historisch gewachsenen Positionen der Haltestellen langfristig sinnvoll sind und den Anforderungen der Zukunft genügen. Daher haben einige Haltestellen einen zusätzlichen Prüfvermerk erhalten. Dies betrifft diejenigen,

- welche von einer zu prüfenden Verlängerung der Straßenbahn nach Ottersleben betroffen wären
- welche im Tagesverkehr nur in einer Richtung bedient werden, obwohl dieselbe Linie in Gegenrichtung durch dieselbe Straße (ohne Halt) fährt (Hintergrund ist, dass eine Bedienung in beiden Richtungen für Fahrgäste leichter verständlich wäre.)
- welche ungünstig zu bedeutenden Quellen / Zielen entlang des Linienweges liegen
- mit als ungünstig zu bewertenden Abständen untereinander
- mit Optimierungspotenzial in Bezug auf Umsteigewege

Nach Vorliegen des jeweiligen Prüfergebnisses wird entschieden, ob im Rahmen des barrierefreien Ausbaus die einzelnen Halteplätze ggf. verschoben und/oder durch einen Halteplatz in der Gegenrichtung ergänzt werden. Im Falle eines positiven Prüfergebnisses für die Straßenbahnverlängerung nach Ottersleben würden in diesem Bereich die Bushaltestellen durch barrierefreie Straßenbahnhaltestellen ersetzt.

2.4.4 Anpassung der Abschnitte aufgrund späterer Erkenntnisse

Durch eine regelmäßige Fortschreibung der Prioritätenliste wird sichergestellt, dass Halteplätze, welche ggf. aufgrund einer eingeschränkten Realisierbarkeit aus einem Abschnitt herausgelöst werden mussten, eine neue Bewertung erhalten und ggf. anderen Abschnitten zugeordnet werden.

2.5 Finanzierung und Zeitplan

2.5.1 Grundlagenermittlung für die finanziellen Auswirkungen

Da im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen i. d. R. auch die im Umfeld befindlichen Bushalteplätze barrierefrei ausgebaut werden sollen, sind diese Bushalteplätze bereits in der Prioritätenliste Straßenbahnhaltestellen enthalten und somit nicht mehr in der Prioritätenliste Bushaltestellen. Dies betrifft sowohl Bushaltestellen, welche im Zuge der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn durch Straßenbahnhaltestellen ersetzt werden (z. B. Hermann-Bruse-Platz) als auch Haltestellen, an denen zwischen Straßenbahn und Bus umgestiegen werden kann, wie z. B. die Bushaltestelle Hermann-Gieseler-Halle mit Umsteigewegen zur Straßenbahnhaltestelle Liebknechtstraße. Separat in der Prioritätenliste Bushaltestellen ausgewiesen sind jedoch diejenigen Bushalteplätze entlang von Straßenbahnstrecken, an denen keine Umsteigebeziehungen bestehen und somit deren Ausbau unabhängig von den Straßenbahnhalteplätzen erfolgen kann, wie z. B. die Haltestelle Rennetal.

Nach Teileröffnung des Bauabschnitts 7 der 2. Nord-Süd-Verbindung im Dezember 2020 ergibt sich die folgende Anzahl an zu berücksichtigenden Halteplätzen:

Anzahl Halteplätze	nicht barrierefrei	teilweise barrierefrei	barrierefrei nach MD Standard	Summe
Straßenbahnhalteplätze (einschl. Kombihp)	117	175	11	303
Bushalteplätze in Prioritätenliste Straßenbahn	102	26	1	129
Bushalteplätze in Prioritätenliste Bus	298	46	3	347
Summe	517	247	15	779

Tabelle 1: Anzahl Halteplätze im Bestand

An allen weiteren derzeitigen Baustellen (z. B. Haltestelle Thiemstraße) liegt in der oben stehenden Tabelle der Zustand vor Baubeginn zugrunde.

Haltestellen, die im Zielnetz Bus laut Nahverkehrsplan entfallen (betrifft nur Förderanlagenbau), werden nicht berücksichtigt. Sofern zur Umsetzung des Zielnetzes Bus weitere Halteplätze zu bestehenden Haltestellen hinzugefügt werden müssen, ist dies in den Anlagen 3 und 4 (Kostenannahme und Zeitplan) berücksichtigt. Dies betrifft 6 Haltestellen in Sudenburg. Haltestellen an laut Zielnetz Bus neu einzurichtenden Achsen sind noch nicht aufgeführt, da deren Anzahl und Lage noch nicht feststeht. Dies betrifft u. a. die Welsleber Straße.

Von den hier betrachteten 298 nicht barrierefreien und 46 teilweise barrierefreien, d.h. zusammen 344 Bushalteplätzen, welche noch nicht barrierefrei nach Magdeburger Standard sind, ist für 8 (Priorität 0) die Finanzierung im Rahmen der vorliegenden Planungen bereits abgestimmt worden. Für weitere 10 dieser Halteplätze (Priorität A / ZOB) wird die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus gesondert betrachtet. Der barrierefreie Ausbau weiterer 7 Halteplätze, die nicht im regulären Linienverkehr bedient werden, ist zunächst nicht vorgesehen. Für die Kostenbetrachtung verbleiben somit 319 bestehende Halteplätze. Ergänzt um 6 neu anzulegende Halteplätze sind somit die Kosten für den barrierefreien Ausbau von 325 Halteplätzen zu betrachten.

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]. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten der noch auszubauenden Haltestellen können die tatsächlichen Kosten erheblich von dieser Schätzung abweichen. Eine belastbare Kostenannahme ist erst mit dem Vorliegen einer Vorplanung bzw. den tatsächlichen Ausschreibungsergebnissen möglich. Auf eine Anwendung eines Baukostenindex wurde verzichtet, weil beispielsweise die Ergebnisse der Ausschreibung zur stadteinwärtigen Haltestelle „Sohlener Straße" gezeigt haben, dass hier letztendlich das Ausschreibungsergebnis zu Grunde gelegt werden muss.

Zwar wird für die Kostenbetrachtung zunächst ein pauschaler Wert angenommen, dennoch ist zu beachten, dass verschiedene Haltestellentypen je nach Gegebenheiten im Stadtgebiet zur Anwendung kommen können, welche auch zu unterschiedlichen Kosten führen können:

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

Haltestellentypen	**Merkmal**
Bushaltestelle am Fahrbahnrand	• *Einfachste Bauform für Bushaltestellen* • *Zur parallelen Anfahrt des Busses für die Einhaltung des maximalen Spaltmaßes zwischen Bus und Bord von 5 cm dürfen sich im Anfahrtsbereich keine Hindernisse wie z. B. parkende PKWs befinden.* • *Wartende Fahrgäste und Haltestellenmöblierung befinden sich auf dem Gehweg, dürfen jedoch nicht den Fußlängsverkehr behindern.*
Bushaltestelle als KAP	• *Fahrgäste können auf Gehwegniveau die an der durchgehenden Fahrbahn liegende Haltekante ohne Hindernisse erreichen.* • *Bus verbleibt in der durchgehenden Fahrbahn, sodass beim Erreichen und Verlassen der Haltestelle keine Querbeschleunigungen des Fahrzeugs auftreten. Zudem bleibt die Pulkführerschaft des Busses erhalten.* • *Geeignet für Haltestellen ohne längere Haltezeiten* • *Wartende Fahrgäste und Haltestellenmöblierung befinden sich auf dem Kap und somit nicht im Konflikt mit dem Fußlängsverkehr.*
Bushaltestelle als Busbucht	• *Sonderbauform: kommt nur zur Anwendung, wenn betriebliche Belange oder die Stärke des Kfz-Verkehrs dies verlangen* • *Gesamtlänge der Busbucht 88,70 m kann i. d. R. nicht reduziert werden, da sonst parallele Anfahrt des Busses für die Einhaltung des maximalen Spaltmaßes zwischen Bus und Bord von 5 cm nicht gewährleistet werden kann.* • *Nachteile: Beim Erreichen und Verlassen der Haltestelle treten im Fahrzeug zusätzliche Querbeschleunigungen auf, welche Fahrgästen den Weg zwischen ihrem Platz und der Tür erschweren. Zudem verliert der Bus seine Pulkführerschaft und muss sich nach dem Halt wieder in den fließenden Verkehr einordnen.* • *Wartende Fahrgäste und Haltestellenmöblierung befinden sich auf dem Gehweg, dürfen jedoch nicht den Fußlängsverkehr behindern.*

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. Ein Beginn der Umsetzung wird nach dem Abschluss der 2. Nord-Süd-Verbindung, vsl. ab 2024, angestrebt.

Da derzeit nicht klar ist, ob und welches Förderprogramm genutzt werden kann, können nur die Gesamtkosten angegeben werden. Der Eigenanteil der Landeshauptstadt Magdeburg kann sich je nach Förderquote entsprechend reduzieren.

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.

2.5.2 Finanzielle Auswirkungen

Unter der pauschalen Annahme von Kosten in Höhe von ca. 108 T€ für den barrierefreien Ausbau eines Halteplatzes ergeben sich für den Ausbau der o. g. 325 Halteplätze Kosten in Höhe von ca. 35 Mio. €.

Bei der Kostenannahme wurden ggf. notwendige Planverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung) noch nicht betrachtet. Auch ein möglicher Grundstückserwerb wurde noch nicht berücksichtigt. Zudem handelt es sich bei der Kostenannahme je Halteplatz um einen voraussichtlichen Mittelwert. Die tatsächlichen Kosten je Halteplatz werden je nach Umbauaufwand deutlich nach oben und unten abweichen.

Die Verwaltung wird sich bemühen, für den barrierefreien Ausbau Fördermittel einzuwerben. Da jedoch nicht absehbar ist, welche Fördermöglichkeiten in den nächsten Jahrzehnten zur Verfügung stehen, kann der Umfang der durch die Landeshauptstadt Magdeburg aufzubringenden Eigenmittel lediglich in Abhängigkeit möglicher Förderquoten abgeschätzt werden:

		Eigenanteile in Mio. € entsprechend Förderquote			
Halte-plätze	**Kostenannahme in Mio. €***	**0%**	**30%**	**60%**	**90%**
325	35,0	35,0	24,5	14,0	3,5

Es wird angenommen, dass die gemäß Beschluss-Nr. 178-004(VII)19 vorgesehenen Mittel in Höhe von jährlich 5 Mio. € bis zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit zur Verfügung stehen. Dabei ist zu beachten, dass ein wesentlicher Teil dieser Mittel bereits für den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen benötigt werden. Unter Annahme des unter 2.5.3.2 beschriebenen Zeitplans werden für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen jährlich voraussichtlich 1,25 Mio. € benötigt, wobei ggf. ein Teil hiervon über Fördermittel finanziert werden kann.

2.5.3 Zeitschiene

2.5.3.1 Entwicklung der Regelwerke

Mit der Novellierung des PbefG zum 01.01.2013 wurde in §8, Absatz 3, 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. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

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.

In den Jahren 2018 bis 2020 erfolgte die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung einer vollständigen Bestandsaufnahme aller Haltestellen. Diese war eine wesentliche Grundlage für die Prioritätenliste barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltestellen, welche als DS0327/20 am 18.02.2021 vom Stadtrat geändert beschlossen wurde (Beschluss-Nr. 780-028(VII)21). Die Planung der darin der Priorität 1 zugeordneten Straßenbahnhaltestellen hat bereits im Jahr 2020 begonnen. Derzeit wird geprüft, wie die Ressourcen zur gleichzeitigen Bearbeitung der zur Priorität 2 zugeordneten Straßenbahnhaltestellen (gemäß beschlossenem Änderungsantrag DS0327/20/1/1/1) geschaffen werden können.

Mit der hier vorliegenden Prioritätenliste Herstellung barrierefreie Bushaltestellen liegt für alle im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) bedienten Haltestellen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg eine zeitliche Vorgabe zur Umsetzung der Barrierefreiheit nach Magdeburger Standard vor. Damit kommt der Aufgabenträger ÖPNV der Landeshauptstadt Magdeburg seiner o. g. Verpflichtung nach § 8 (3) PBefG nach.

Nicht unter die Regelungen nach PBefG fallen die ebenfalls zum ÖPNV gehörenden Fähren. Gemäß UN-Behindertenrechtkonvention ist jedoch Menschen mit Behinderung gleichberechtigt mit anderen der Zugang zu Transportmitteln zu gewährleisten. Insofern besteht auch Handlungsbedarf zur Herstellung der Barrierefreiheit an den Fähren. Wohl aufgrund der Vielfalt der technischen Ausprägung der in Deutschland verkehrenden Fähren ist im Gegensatz zum ÖPSV ist in den gängigen Regelwerken (DIN) die Barrierefreiheit im Schiffsverkehr noch nicht vollständig beschrieben.

Beabsichtigt ist, in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung der gängigen Regelwerke und in Abstimmung mit den relevanten Akteur*innen prüfen, inwieweit der Magdeburger Standard auch auf den Fährverkehr ausgeweitet werden kann. Darauf aufbauend könnte dann ggf. einer Aussage zur Herstellung der Barrierefreiheit getroffen werden.

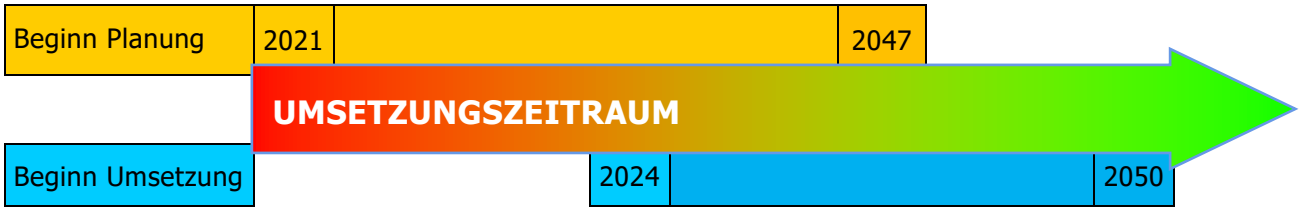
2.5.3.2 Umsetzung der Prioritätenliste barrierefreie Bushaltestellen

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.

Mit dem beschlossenen Änderungsantrag DS0327/20/1/1/1 hat der Stadtrat deutlich gemacht, welch großen Wert er auf die zügige Umsetzung der Barrierefreiheit an Straßenbahnhaltestellen legt. In Analogie hierzu basiert der in der vorliegenden Prioritätenliste enthaltene Zeitplan auf dem Ziel, auch alle Bushaltestellen möglichst bis zum Jahr 2050 in einem barrierefreien Zustand zu versetzen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen bei sofortigem Planungsbeginn, jedes Jahr im Mittel 12 Bushalteplätze bzw. 6

Haltestellenpaare umgesetzt werden. Dies ist deutlich mehr als in der Vergangenheit, sodass die hierfür erforderlichen Ressourcen für Planung und Umsetzung derzeit nicht zur Verfügung stehen. Das bedeutet, dass diese Ressourcen zunächst zu schaffen sind, ggf. auch zu Lasten anderer Vorhaben.

Da bei Bushaltestellen im Gegensatz zu Straßenbahnhaltestellen keine Gleisgeometrie anzupassen ist und wohl und vielen Fällen kein aufwändiges Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, wurde eine Planungszeit von 3 Jahren angenommen. Das bedeutet, dass für die Haltestellen der ersten Prioritäten bei einem Planungsbeginn noch im Jahr 2021 mit einer baulichen Umsetzung beginnend im Jahr 2024 zu rechnen ist.



Die genaue zeitliche Einordnung jeder einzelnen Haltestelle kann den Anlagen 3 und 4 (Kostenannahme und Zeitplan) entnommen werden.

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

Landeshauptstadt Magdeburg
Behindertenbeauftragte
Alter Markt 6
39090 Magdeburg
Fon 0391 / 540 23 42
Fax 0391 / 540 24 91
Tanja.Pasewald@stadt.magdeburg.de

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

Stand: 08. Juli 2021