



Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2010 mit Stand der Umsetzung

Maßnahmen
zur weiteren Entwicklung des
öffentlichen Personennahverkehrs



104

Stadtplanungsamt Magdeburg Mitarbeiter:

Heike Albrecht	Marlies Lochau
Kamran Ardalan	Judith MacKay
Heidrun Bartel	Christiane Mai
Roswitha Baumgart	Anja Meiners
Doreen Behlau	Angelika Meyer
Martina Beichert	Heike Moreth
Martina Böttger	Ute Neumann
Katja Bugiel	Bernd Niebur
Marion Deutsch	Corinna Nürnberg
Jeannette Dignonis	Heinz-Joachim Olbricht
Patricia Eggert	Dr. Carola Perlich
Ulrich Ernst	Dirk Polzin
Michael Ertl	Dirk Rock
Jutta Fittkau	Liane Radike
Hannelore Friedrich	Burkhard Rönick
Heidrun Frosch-Teichmann	Jens Rückriem
Nicole Güth	Elke Schäferhenrich
Andrea Hartkopf	Hannelore Schettler
Bernd Heine	Tim Schneider
Bernd Heilmann	Mario Schröter
Jutta Heinemann	Anja Schulze
Anette Heinicke	Hannelore Seeger
Ingrid Heptner	Rudolf Sendt
Stephan Herrmann	Margot Stieger
Kathrin Jäger	Siegfried Szabo
Sabine Keller	Heike Thomale
Dieter Klimpel	Heike Trautmann
Jutta Klose	Edgar Voigtländer
Sybille Krischel	Reiner Wedekind
Christa Kummer	Dietrich Weyland
Annett Kümmel	Hubert Wiesmann
Uwe Lange	Petra Wißner
Katja Lehmann	Christine Wolf
Andrea Leis	Johannes Wöbse
Thomas Lemm	Katja Wöbse
Gisela Lenze	Burkhard Wrede-Pummerer

Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes:

Heft Nr.	Titel	
1990	Workshop – Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums	18/III/94
1/93	Strukturplan	19/94
2/93	Verkehrliches Leitbild	20/94
3/93	Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs - ein Beitrag zum Flächennutzungsplan	21/95
5/93	Sanierungsgebiet Buckau – Städtebaulicher Rahmenplan	22/94
5/93	Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau	23/94
6/93	Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Domplatz Magdeburg	24/95
7/93	Workshop – Nördlicher Städteingang	25/95
8/93	Städtebaulicher Denkmalschutz	26/95
9/93	Radverkehrskonzeption	27/95
10/93	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)	28/94
11/93	Workshop – Kaiserpfalz	29/94
12/94	Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg	30/95
13/94	Hermann-Beims-Siedlung	31/1/95
14/94	Siedlung Cracau	32/1/95
15/94	Städtebauliche Entwicklung 1990-1994	32/II/95
16/95	Gartenstadtkolonie Reform	33/95
17/95	Schlachthofquartier	34/1/98
18/1/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs –soziourbane Untersuchungen	34/II/98
18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen	34/II/98
		35/95
		36/95
		37/95
		38/95
		39/1/95
		39/II/95
		40/05
		41/95
		42/95
		43/1/II/95
		44/95
		45/95
		46/1/99
		47/95
		48/1/II/95
		49/95
		50/95
		51/95
		52/95
		53/96
		54/96
		55/06
		56/97
		57/98
		58/99
		59/97
		60/98
		61/97

Magdeburgs Baugeschichte der Neuen Neustadt	62/05
Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs –Zur Baugeschichte der Sudenburg	64/97
Die Anger-Siedlung in Magdeburg	65/04
Bruno Taut – eine Dokumentation	66/06
Stadtentwicklung Ottersleben	67/98
Die Curiesiedlung in Neustadt	68/98
Gartenstadtsiedlung Westernplan	69/05
Fachwerkhäuser in Magdeburg	70/98
Stadtentwicklungskonzept Rothensee	71/00
Gartenstadt Hopfengarten	72/01
Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg	73/98
Magdeburg Bundesgartenschau 1998 – Rahmenplan	73/99
Workshop – Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg	74/98
Südwestliche Stadterweiterung	75/00
Parkanlagen der Stadt Magdeburg	76/01
Stadtfeld Nord	77/05
Stadtfeld Süd	
Das Magdeburger Märktekonzept	78/02
Städtebau in Magdeburg 1945-1990 – Planungen und Dokumente	
Städtebau in Magdeburg 1945-1990 – Baustandorte und Wohngebiete	79/01
Siedlungsentwicklung Westerhüsen	80/01
Magdeburg Südost	81/02
Tempo 30 – Verkehrsberuhigung in Magdeburg	82/01
Siedlung Farmersleben	83/01
Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg	84/02
Magdeburg – Die Stadt des Neuen Bauwillens	85/02
Magdeburg – Aufbruch in die Moderne	86/02
Brücken in Magdeburg	87/01
Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt	88/02
Stadtsanierung Magdeburg-Buckau, eine Zwischenbilanz	89/01
Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau	90/01
Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan	91/03
Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt – Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel	92/02
Industriearchitektur in Magdeburg – Maschinenbauindustrie	93/05
Workshop – Universitätsplatz	94/05
Symposium BRUNO TAUT	95/05
Gutachterverfahren Elbebahn	96/05
Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester	97/05
Gründerzeitliche Villen Magdeburgs	98/05
Vom Luftbild zur Biotopkartierung	99/05
Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf	100/06
Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg	101/07
Ausstellungshalle „Land und Stadt“	102/07
Stadtsanierung Buckau – Die Sanierung des Volksbades Buckau	103/08
Magdeburg – Neu Olvenstedt	
Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft	
Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf	
Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten	
Dorferneuerungsplan Randau	

Magdeburger Schulen
Verkehrskonzeption "Innenstadt"
Stadthalle Magdeburg
Magdeburg - Neue Neustadt, Alte Neustadt Stadtteilentwicklungsplanung
Dorferneuerungsplan Pechau
Gestaltungsfibel Alt Olvenstedt
Der Breite Weg
Magdeburgs Innenstadt lebt – Die Bebauung des Zentralen Platzes im Stadtzentrum von Magdeburg
Kirchen und Klöster zu Magdeburg
Gemeinschaftsinitiative URBAN
Städtebaulicher Denkmalschutz
Städtebaulicher Denkmalschutz
Hauseingangsbereiche, südl. Stadtzentrum Magdeburg
Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg – Gedanken zur Zukunft der Stadt
Flächennutzungsplan 2000
Der Garten der Möllenvogtei und des Erzbischofs
Industriebau in Magdeburg II – Brauereien, Mühlen, Zucker und Zichorienindustrie
Der Fürstenwall
Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
Magdeburger Kasernen
Magdeburger Verkehrsanlagen
Das Magdeburger Häuserbuch
Das neue ÖPNV-Konzept und der Nahverkehrsplan
2001-2005 der Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtumbaukonzept 2002
Magdeburg 21 - Das neue Tor zur Innenstadt
Das Magdeburger Märktekonzept
10 Jahre Stadtsanierung Buckau
Der Denkmalpflegeplan
Workshop Handelshafen
Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
Glasgestaltung Magdeburg
Der Fürstenwall (Neuaufgabe)
Sanierungsgebiet Buckau
Radverkehrskonzeption
Städtebaulicher Denkmalschutz
Nahversorgung in der Landeshauptstadt Magdeburg
Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes (Neuaufgabe)
Magdeburg – auf Fels gebaut
Magdeburg baut – hat gebaut
Vom alten Parat zum Landtag
15 Jahre Sanierung Magdeburg-Buckau
Städtebaulicher Denkmalschutz

Als Veröffentlichungen in Verlagen:

Magdeburg - Portrait einer Stadt
 Magdeburg - Architektur und Städtebau, Architekturführer
 Morgenstraße Magdeburg 1998-2000
 Magdeburg aus der Luft
 Magdeburg schaut Dich an
 Rolande
 Festungsanlagen - Festung Magdeburg
 Magdeburger - Bischofschronik
 Die Magdeburger Centurien

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Nahverkehrsplan der
Landeshauptstadt
Magdeburg 2010
mit Stand der Umsetzung

Maßnahmen
zur weiteren Entwicklung des
öffentlichen Personennahverkehrs

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1	Anlass	Seite 4
2	Zielstellungen	Seite 4
3	Ausgangssituation	Seite 5
	3.1 Verflechtung mit dem Umfeld	Seite 5
	3.2 Verkehrsangebot	Seite 6
	3.3 Verkehrsnachfrage	Seite 6
4	Bewertung	Seite 8
5	Maßnahmen	Seite 12
	5.1 Erweiterung des Straßenbahnnetzes	Seite 12
	5.2 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	Seite 15
	5.3 Angebot im Regionalbusverkehr	Seite 15
	5.4 Städtischer ÖPNV - Bedienungsstandard	Seite 16
	5.5 Liniennetzgestaltung	Seite 17
	5.6 Verknüpfung innerhalb des städtischen ÖPNV	Seite 18
	5.7 Erschließungsqualität	Seite 18
	5.8 Bauliche Gestaltung von Haltestellen	Seite 19
	5.9 Ausstattung von Haltestellen	Seite 20
	5.10 Fahrgastinformation an Haltestellen	Seite 20
	5.11 Fahrzeuge	Seite 21
	5.12 Fahrzeugauslastung	Seite 22
	5.13 Fahrwege	Seite 22
	5.14 Lichtsignalanlagen	Seite 22
	5.15 Sicherheit	Seite 22
	5.16 Betriebliche Einrichtungen	Seite 22
	5.17 Barrierefreiheit	Seite 23
	5.18 Intermodale Vernetzung	Seite 25
	5.19 Fahrgastinformation	Seite 26
	5.20 Marketing	Seite 27
	5.21 Fahrscheinerwerb	Seite 27
	5.22 Verkehrsverbund <i>marego</i>	Seite 28
	5.23 Personal	Seite 28
	5.24 Durchführung des ÖPNV	Seite 28
	5.25 Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot	Seite 29
	5.26 Finanzierung	Seite 29
6	Beschlussfassung	Seite 30



Vorwort



Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt eine wichtige Basis für eine umweltverträgliche Stadt- und Verkehrsentwicklung dar. Netzerweiterungen, neue Angebotskonzepte sowie die Präsenz zeitgemäßer und mobilitätsgerechter Fahrzeuge leisten hierfür einen maßgeblichen Beitrag. Die Landeshauptstadt Magdeburg verfolgt das Ziel, ihren ÖPNV quantitativ und qualitativ weiterzuentwickeln und damit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) anzubieten.

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist nach dem Gesetz zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Sachsen-Anhalt als Aufgabenträger für den straßengebundenen Personennahverkehr für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Stadtgebiet zuständig und somit verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Im Jahr 1997 hat die Landeshauptstadt Magdeburg erstmalig einen Nahverkehrsplan aufgestellt und beschlossen. 2001 wurde er fortgeschrieben.

Obwohl die finanziellen Spielräume enger geworden sind, ist es in den vergangenen zehn Jahren gelungen, weitere Akzente bei der Gestaltung des ÖPNV zu setzen. Der öffentliche Personennahverkehr in der Landeshauptstadt Magdeburg findet heute auf einem vergleichsweise hohen Niveau statt.

Ein Großteil der Maßnahmen des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2001 konnte umgesetzt werden. Exemplarisch genannt seien hier die Straßenbahnneubaustrecke

Europaring, die Straßenbahnwagenschleifen Diesdorf, Alte Neustadt und Sandbreite, der barrierefreie Neu- bzw. Umbau der Haltestellen Universität, Steubenallee und Blumenberger Straße sowie Erschließungsverbesserungen z. B. in Alt-Olvenstedt.

Aufgrund von veränderten rechtlichen, strukturellen, demografischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV wurde eine erneute Fortschreibung des Nahverkehrsplans erforderlich. So wurden unter anderem zwischenzeitlich Änderungen in der Gesetzgebung des Rates der Europäischen Union (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) und des Landes Sachsen-Anhalt wirksam (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr, Funktionalreformgesetz) und mit dem Ausreichen von Fördermitteln und dem Erteilen von Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz zusätzliche Aufgaben an die Kommunen übertragen.

Der Anfang 2010 erneut fortgeschriebene Nahverkehrsplan stellt den aktuellen Handlungsrahmen für die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg dar und beinhaltet eine große Bandbreite an Maßnahmen und Qualitätsstandards. Er wurde nach intensiven Abstimmungen innerhalb der Verwaltung, mit dem städtischen und den im Regionalverkehr tätigen Verkehrsunternehmen sowie mit den beteiligten Institutionen, Verbänden und politischen Gremien am 28. Januar 2010 durch den Stadtrat beschlossen.

Die Straßenbahn bleibt weiterhin der Hauptträger des städtischen Nahverkehrs. Durch weitere Investitionen, z. B. in die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn und in den Fahrzeugpark, werden die ÖPNV-Angebote für Einwohner und Gäste unserer Stadt verbessert, mit positiven Effekten für die regionale Wirtschaft und die Umwelt. Die inzwischen fertiggestellten Haltestellen Planckstraße, Pfeifferstraße, Universitätsklinikum, Farmersleber Weg und Südfriedhof stellen nur einige Beispiele für weitere deutliche Verbesserungen der Angebotsqualität und Barrierefreiheit dar.

Ich freue mich, Ihnen mit dieser Broschüre den aktuellen Nahverkehrsplan und den **Stand seiner Umsetzung bis Oktober 2011** präsentieren zu können. Diese Broschüre soll Ihnen zeigen, welchen Entwicklungsstand der ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg bereits erreicht hat und wie er zukünftig weiter verbessert werden soll. Sie sind herzlich eingeladen, sich hierüber zu informieren und sich vor Ort von der Qualität der Nahverkehrsangebote zu überzeugen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Trümper', written in a cursive style.

Dr. Lutz Trümper
Oberbürgermeister

1 Anlass

Die eingetretenen Veränderungen von Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs machten es erforderlich, den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg im Jahr 2010 erneut fortzuschreiben. Neue Anforderungen ergaben sich dabei vor allem aus rechtlichen Vorgaben, engeren Finanzierungsspielräumen und geänderten stadtstrukturellen, verkehrlichen und organisatorischen Bedingungen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgte auf der Basis des „Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Sachsen-Anhalt“ vom 01.01.2005, welches die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen Personennahverkehr – d. h. die Zuständigkeit für dessen Planung, Organisation und Finanzierung – durch die Landkreise und kreisfreien Städte regelt.

Durch eine umfassende Beteiligung, z. B. der vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen, des Nahverkehrsbeirates, des Behindertenbeauftragten, der Straßenbaulastträger und der benachbarten Aufgabenträger wurde dabei eine abgestimmte Planung sichergestellt.

2 Zielstellungen

Durch ein attraktives und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot, das sich an den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzergruppen orientiert, soll eine umweltschonende Mobilität gewährleistet werden. Dies erfordert selbstverständlich auch, die hierfür erforderlichen Finanzierungen sicherzustellen. Emissionsarme Fahrzeuge, nahe gelegene barrierefreie Haltestellen sowie häufig verkehrende Busse und Bahnen sind meist mit erheblichen Kosten für Investitionen und Betrieb verbunden, die ohne angemessene Förderung durch das

Land Sachsen-Anhalt nicht realisierbar wären.

Die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg orientiert sich maßgeblich an den nachfolgend aufgeführten Zielstellungen, aus denen sich zahlreiche Anforderungen an die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ableiten.

Zielstellungen der weiteren ÖPNV-Entwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg

• Sicherung der Daseinsvorsorge und der Mobilität der Bevölkerung

- ✓ gute Erreichbarkeit
- ✓ weitgehende Barrierefreiheit
- ✓ angemessene Angebotsdichte
- ✓ Erfüllung nutzergruppenspezifischer Anforderungen

• Erhöhung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs

- ✓ geringe Lärm- und Schadstoffemissionen
- ✓ Schonung der natürlichen Ressourcen

• Stärkung der Attraktivität des ÖPNV

- ✓ akzeptable Reisezeiten
- ✓ Direktverbindungen für die Hauptverkehrsströme
- ✓ angemessene Tarife
- ✓ hohe Beförderungsqualität

• Sicherung der Finanzierung

- ✓ erforderlicher Ausgleich für die Leistungserbringung
- ✓ wirtschaftliche Angebotsgestaltung

3 Ausgangssituation

3.1 Verflechtungen mit dem Umland

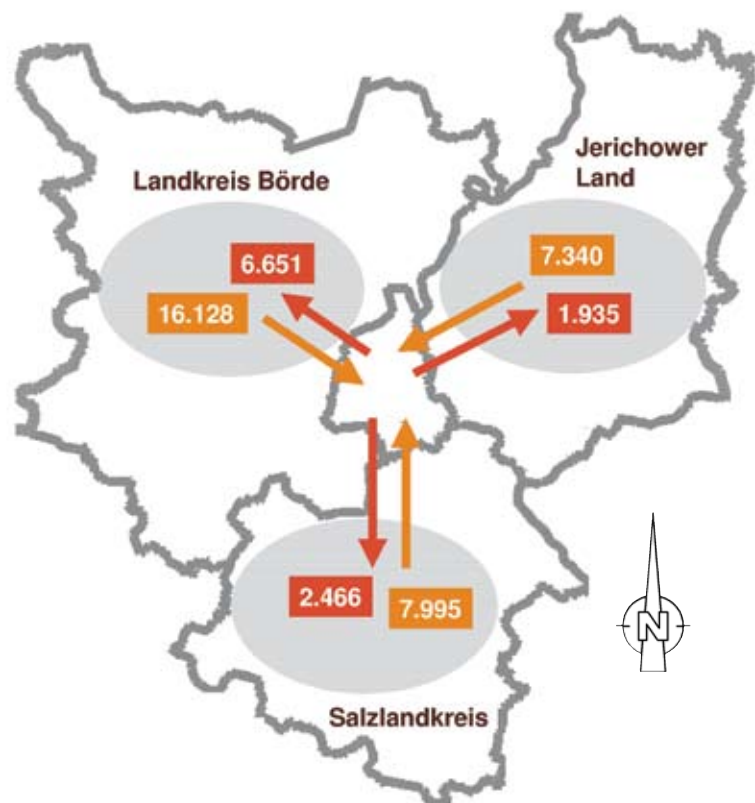
Die Landeshauptstadt Magdeburg als Oberzentrum und Verkehrsknotenpunkt mit zentraler Lage in Sachsen-Anhalt nimmt zahlreiche regional und überregional bedeutsame soziale, wissenschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Funktionen wahr. Aufgrund der überörtlichen Nutzung wichtiger Einrichtungen wie z. B. Sportstätten, Kulturstätten, Schulen und Krankenhäuser existieren intensive verkehrliche Verflechtungen. Zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und dem Umland gibt es auch starke Pendlerbeziehungen im Berufsverkehr, wobei die Zahl der Einpendler die Zahl der Auspendler deutlich überwiegt.

Täglich pendeln rund 47.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in die Landeshauptstadt Magdeburg ein, davon rund zwei Drittel aus den umliegenden drei Landkreisen. Im Gegenzug sind rund 21.500 Auspendler zu verzeichnen, von denen mehr als 11.000 ihren Arbeitsplatz in einem der angrenzenden drei Landkreise haben. Starke Verkehrsbeziehungen mit dem Umland bestehen auch im Freizeit- und Einkaufsverkehr. Die ÖPNV-Angebote kommen damit nicht nur den Einwohnern der Landeshauptstadt Magdeburg zu Gute.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und den anderen Landkreisen an einem durchschnittlichen Werktag ca. 20.000 Fahrgäste befördert, mehr als 90 % davon im Schienenpersonennahverkehr. Drei Viertel dieser Verkehrsströme im ÖPNV beginnen bzw. enden in einem der angrenzenden drei Landkreise, wobei wiederum die Hälfte davon auf das Gebiet des Landkreises Börde entfällt.



Regionalbusverkehr am Zentralen Omnibusbahnhof Magdeburg (2009)



Berufspendler zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und den angrenzenden Landkreisen

Datenquelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Stand 30.06.2009, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt



Hohes Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Kastanienstraße (2009)

3.2 Verkehrsangebot

Das innerstädtische ÖPNV-Angebot mit jährlich rund 9.000.000 Fahrplankilometern wird durch 9 Straßenbahn- und 11 Buslinien sowie durch 6 weitere Linien des Anschlussverkehrs erbracht. Die Straßenbahn erschließt große Teile des Stadtgebietes. Das Liniennetz hat sich in den vergangenen Jahren nur geringfügig verändert. Seit der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn verläuft die Linie 5 über den Europaring zum Klinikum Olvenstedt. Der Bus erfüllt Verbindungsfunktionen auf Tangentialrelationen und Erschließungsfunktionen in Randbereichen der Stadt.

Der Bedienungszeitraum der Tageslinien beginnt montags bis freitags gegen 5 Uhr und samstags gegen 7 Uhr. Infolge der Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung endet er seit Oktober 2003 bereits täglich um 21 Uhr statt um 23 Uhr. Außerhalb dieser Bedienzeiträume wird das Verkehrsangebot grundsätzlich durch die Linien des Anschlussverkehrs erbracht. **Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wurde erreicht, dass der Tagesverkehr sonn- und feiertags wieder gegen 9 Uhr statt gegen 12 Uhr beginnt.**

In der Haupt- und der Nebenverkehrszeit verkehrt die Straßenbahn überwiegend im 10-Minuten-Takt, in den Schwachverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt. Die Busse verkehren in der Hauptverkehrszeit in der Regel mit Taktfolgen von 15 bis 20 Minuten, in der Neben- und der Schwachverkehrszeit von 20 bis 30 Minuten.

In Einzelfällen werden die Takte teilweise verdichtet oder vergrößert, für einige Linien bestehen aufgrund geringer Nachfrage teilweise geringere Bedienungshäufigkeiten.

3.3 Verkehrsnachfrage

Im Jahr 2009 wurden mit Bussen und Bahnen der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH insgesamt rund 61 Millionen Fahrgäste befördert und damit rd. 1 Millionen Fahrgäste mehr als im Vorjahr.

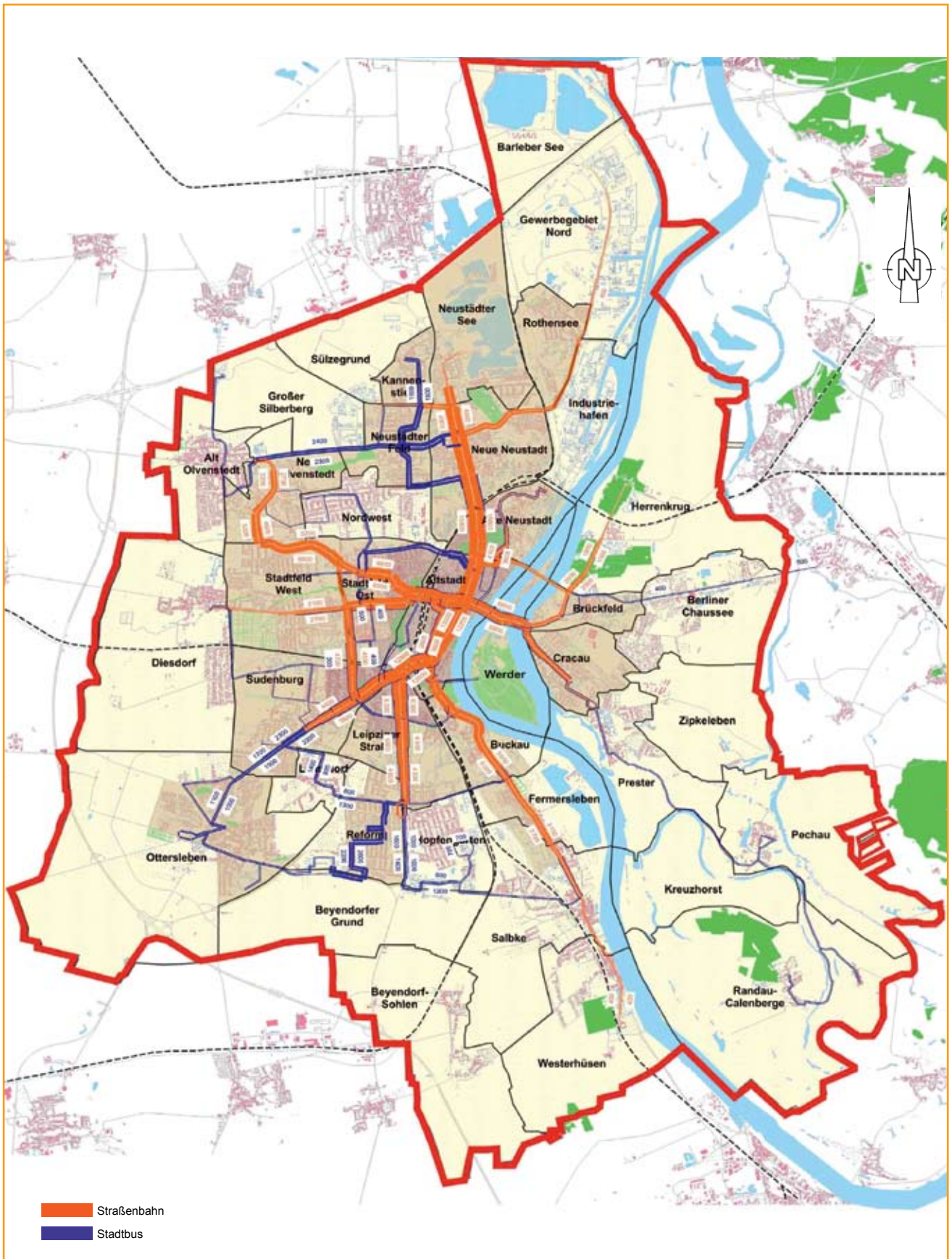
Der Großteil der Fahrgäste nutzt die Straßenbahnlinien, da das Liniennetz der Straßenbahn nahezu das gesamte Stadtgebiet auf den Hauptachsen erschließt. Die Straßenbahnlinien weisen bis auf die Linien 5 und 8 ein ähnliches Nachfrageniveau auf. Die Nachfrage ist auf den Linien 1, 9 und 10, die das Stadtgebiet in Nord-Süd-

Ausrichtung bedienen, besonders hoch. Die stärksten Fahrgastaufkommen sind dabei vor allem im Stadtzentrum und auf zentrumsnahen Relationen zu finden.

Die Nachfrage spiegelt sich in der Auslastung der Fahrzeuge wieder. Die höchste Auslastung ist auf den Linien 1 und 9 zu verzeichnen.

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

Der Busverkehr hat als Zubringer für die Straßenbahn eine nicht zu unterschätzende Bedeutung und trägt zur positiven Nachfrageentwicklung bei.



ÖPNV-Nachfrage im städtischen Liniennetz
 Angaben in Beförderte Personen / 24 Stunden (mittlerer Werktag)
 Datenquelle: Verkehrsmodell, Analysezustand 2005

4 Bewertung

Die Straßenbahn als wichtigstes Verkehrsmittel hat die größte Nachfrage auf den Strecken in Nord-Süd-Richtung zu verzeichnen. Die Stadtteile Neustädter Feld, Reform und Kanenstieg weisen trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen weiterhin hohe Bevölkerungsdichten auf.

Hier wohnt mit rd. 29.000 Einwohnern etwa ein Achtel der Magdeburger Bevölkerung (Stand 31.12.2009).

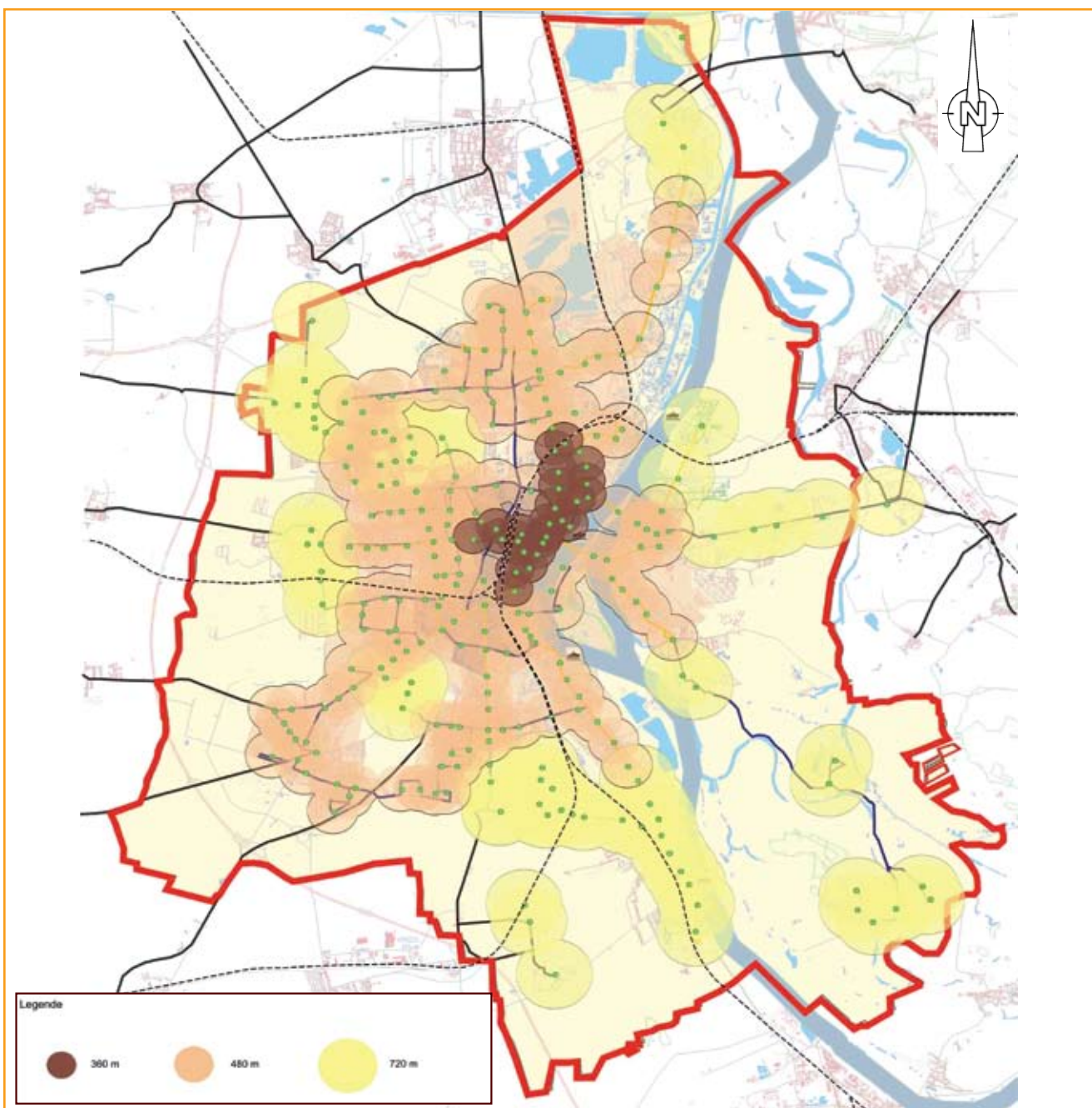
Die 2. Nord-Süd-Verbindung wird diese Stadtteile zukünftig noch besser erschließen und direkt an die Innenstadt anbinden.

Die **Erschließung** des Stadtgebietes durch das Straßenbahn- und das Busnetz ist insgesamt als gut einzuschätzen.

Noch nicht optimal erschlossene Standorte bestehen vereinzelt in den Stadtrandlagen bzw. an Standorten mit überwiegend geringerem Nach-

fragepotenzial. Dies betrifft kleinere Teilbereiche der Gebiete Prester, Berliner Chaussee, Ottersleben, Olvenstedt („Saubes Tal“), Diesdorf, Wissenschaftshafen und das Gewerbegebiet Pfahlberg.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird ein Teil der Fahrten der Buslinie 73 bis zum Wissenschaftshafen geführt und die Nutzung dieses neuen Angebotes getestet.



ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes

mit den Einzugsbereichen der Haltestellen (Zugangsentfernung = Luftlinienentfernung * Umwegfaktor 1,2)



Haltestelle Wissenschaftshafen (März 2011)



Niederflurgelenktriebwagen an der Haltestelle Universität (März 2011)

Die **Taktzeiten** sind im Straßenbahnverkehr bereits weitgehend einheitlich und übersichtlich, im Busverkehr jedoch teilweise unterschiedlich bzw. unregelmäßig. Hier wird noch Verbesserungsbedarf gesehen, sofern nicht eine zeitweise sehr geringe oder stark schwankende Nachfrage eine entsprechende Bedienung erfordert. In Stadtrandlagen mit überwiegender Eigenheimbebauung können einheitliche Takte und weniger verzweigte Linienwege die Nutzung des ÖPNV erleichtern. **Mit Fertigstellung der neuen Verbindungsstraße und Änderung des Bedienungskonzeptes konnten im Stadtteil Ottersleben zum Fahrplanwechsel im vergangenen Jahr diesbezügliche Verbesserungen umgesetzt werden.**

Angemessene und attraktive **Reisezeiten** können bei Direktverbindungen problemlos realisiert werden. Auf einzelnen, meist gering nachgefragten Umsteigeverbindungen besteht noch Verbesserungspotenzial. Durch den Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn werden zusätzliche Direktverbindungen geschaffen und die Reisezeiten weiter verringert.

Im Straßenbahnverkehr werden bereits zu über 80 % Niederflurfahrzeuge eingesetzt, die alle über mobile fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (Rampen) verfügen. Die Busse sind ausnahmslos mit Niederflurtechnik,

aber noch nicht vollständig mit mobilen Rampen ausgestattet. **Die Erneuerung der Fahrzeugflotte wurde mit der Beschaffung von neuen „Solaris“-Bussen fortgesetzt, die zur Senkung der Schadstoffemissionen beitragen. In allen Fahrzeugen wurden mobile Fahrkartenautomaten installiert.**

Von den etwa 300 Haltestellen sind rund ein Drittel barrierefrei, darunter viele an Straßenbahnstrecken, im Stadtzentrum und an Linienendpunkten. Im Stadtgebiet gibt es aber auch noch Defizite bezüglich der **Barrierefreiheit von Haltestellen**. Dies betrifft z. B. die Haltestellen Domplatz und Damaschkeplatz. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Zoo und Kroatenweg ist ebenfalls von vorrangiger Bedeutung.

Die **Informationen** über ÖPNV-Angebot und Tarif in der Landeshauptstadt Magdeburg sind umfangreich in gedruckter Form und im Internet verfügbar. Außerdem bieten ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem an einigen Haltestellen, ein internetbasiertes Fahrgastinformationssystem und ein Auskunftssystem auf SMS-Basis weitere Informationsquellen. Gegenwärtig sind jedoch erst wenige Haltestellen mit zeitgemäßer dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Die MVB GmbH wurde nach den europäischen Normen DIN EN ISO 9001 für das **Qualitätsmanagement** und DIN EN ISO 14001 für das Umweltmanagement für Straßenbahnen zertifiziert. Im Ergebnis des Qualitäts- und Umweltmanagements wurden CO₂-Emissionen und Fahrstromverbrauch durch den Einsatz neuer Fahrzeuge deutlich gesenkt. Etwa zwei Drittel der Busse erfüllen die Abgasnorm „EEV“ oder „Euro 4“.



Regionalbus am Verknüpfungspunkt Bahnhof Neustadt (Mai 2011)

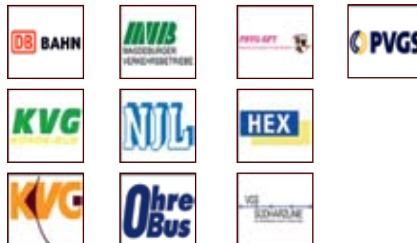
Das **Tarifangebot** wurde im Rahmen der Tarifreform im Dezember 2008 mit der Einführung des Jobtickets erweitert. Das Universitätsklinikum unterschrieb als erster Partner einen Jobticket-Vertrag. Damit kommt ein Teil der mehr als 2.500 Beschäftigten des Universitätsklinikums und der Medizinischen Fakultät noch günstiger umweltfreundlich mit Bussen und Bahnen zur Arbeit.

Zwischenzeitlich wurden mit weiteren Magdeburger Firmen und Institutionen erfolgreiche Gespräche zu Jobticketverträgen geführt. So konnten z. B. die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg, die Otto GmbH und Co KG, die regiocom GmbH und die Städtischen Werke Magdeburg als weitere Vertragspartner gewonnen werden.

Am 12. Dezember 2010 wurde der **Verkehrsverbund marego** wirksam. Mit der Einführung dieses Unternehmensverbundes wurde ein weiteres wichtiges Ziel des bisherigen Nahverkehrsplans erfolgreich umgesetzt.



Im Verkehrsverbund **marego** sind die folgenden Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen: DB Regio AG, Kraftverkehrsgesellschaft mbH Börde-Bus; Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg mbH; Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH; Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH; OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH; Personennahverkehr GmbH Staßfurt; Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH sowie Verkehrsgesellschaft Südharz mbH.



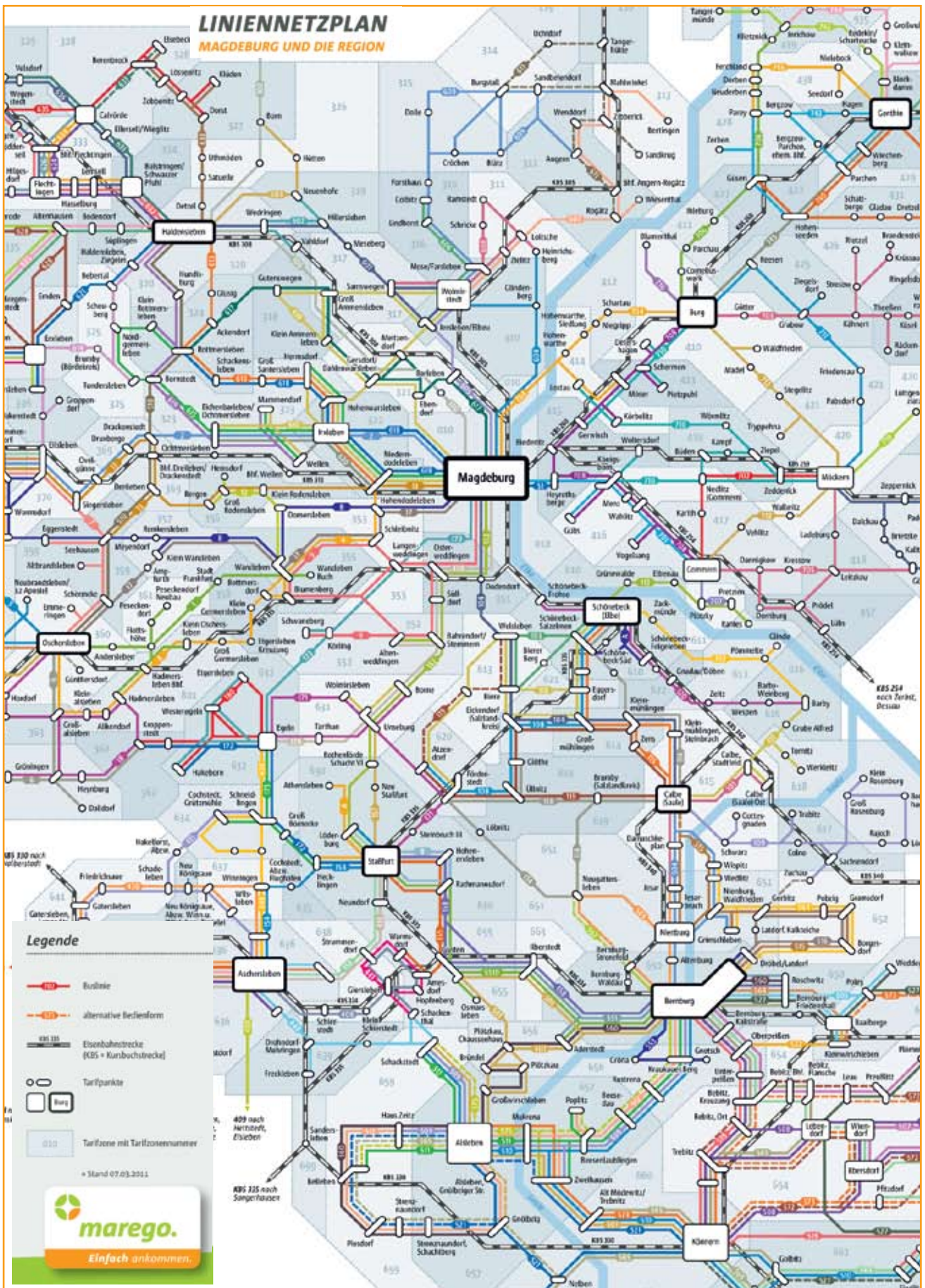
Eine **marego**-Kooperation besteht darüber hinaus mit der Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH.

Die Verkehrsunternehmen der Region Magdeburg arbeiteten seit vielen Jahren gemeinsam daran, ihren Fahrgästen einen attraktiven ÖPNV anzubieten, mit der Prämisse, dass die „Grenzen“ zwischen den Verkehrsträgern und -unternehmen an Bedeutung verlieren sollten. Meilensteine auf diesem Weg waren im Jahre 1998 die Einführung des Zeitkartentarifs „Magdeburg-Umland“ sowie Ende 2004 die Einigung aller Beteiligten, die Kooperation weiter zu vertiefen und

einen Verkehrsverbund zu gründen. Von 2005 bis 2006 realisierte die Projektgruppe „Nordverbund“ im Zusammenwirken mit der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH umfangreiche Vorarbeiten. Das erstellte Konzept wurde anschließend intensiv zwischen den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt diskutiert.

Im Juni 2008 wurde die Struktur des zu gründenden Verkehrsverbundes festgelegt. Das Vorbereitungsbüro nahm im März 2009 seine Arbeit auf. Der Verbundtarif wurde am 12. Dezember 2010 erfolgreich eingeführt.

Der Verkehrsverbund bietet ein einheitliches Tarifsystem für alle ÖPNV-Verkehrsmittel, deren übergreifende Nutzung mit nur einem Fahrschein, eine gemeinsame Vermarktung sowie perspektivisch eine bessere Abstimmung der Verkehrsmittel untereinander. Dies stärkt die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und leistet einen wichtigen Beitrag für eine umweltfreundliche Mobilität. Hiervon profitieren die rund 720.000 Bewohner der Region. Das neue Tarifangebot verbindet die Landeshauptstadt Magdeburg noch attraktiver mit dem Landkreis Börde, dem Salzlandkreis sowie dem Landkreis Jerichower Land.



Linienetz des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes **marego** (Ausschnitt)

5 Maßnahmen

5.1 Erweiterung des Straßenbahnnetzes

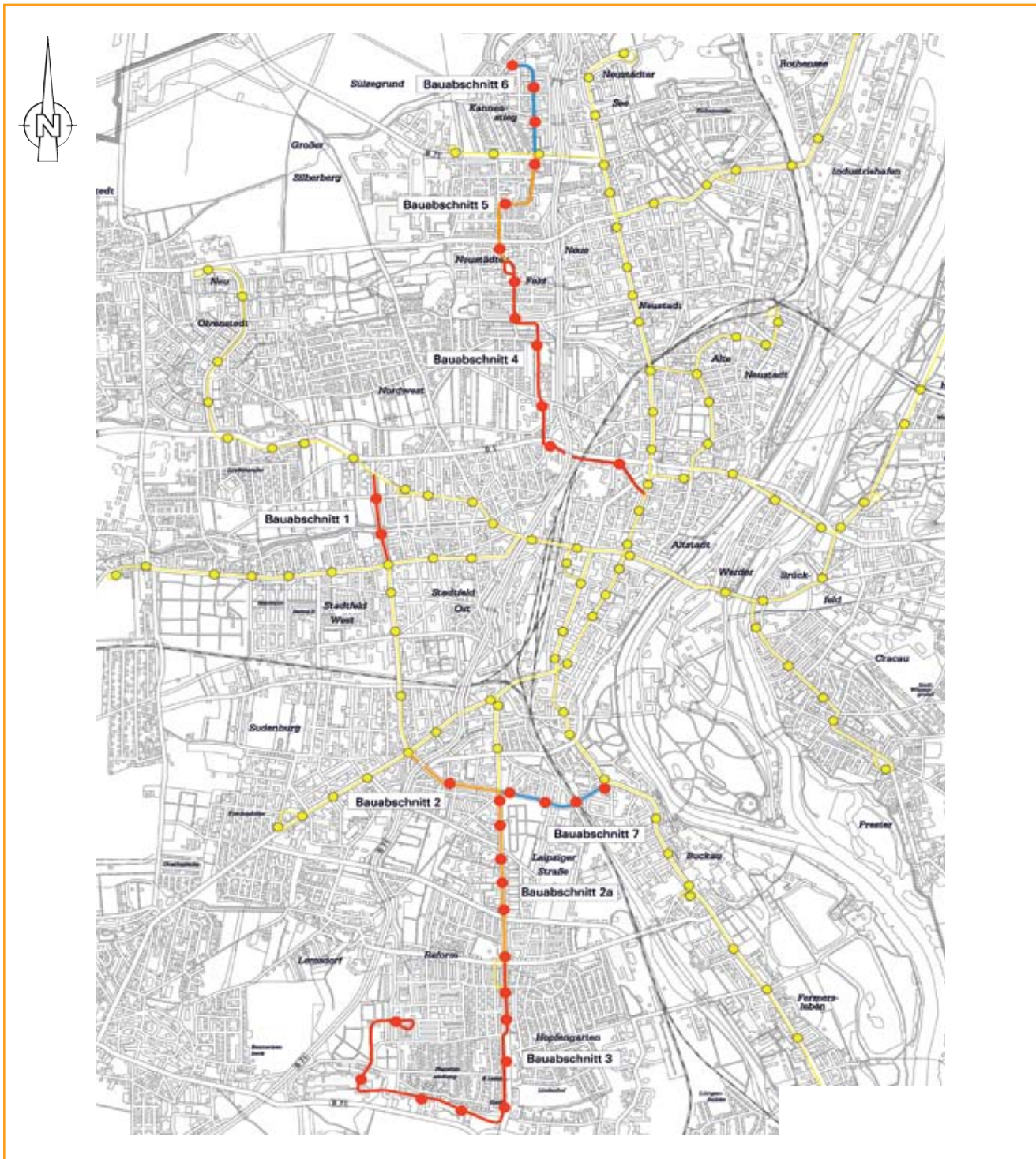
Die Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn bis zum Jahr 2019 stellt die mit Abstand

bedeutendste Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur und der Erschließungsqualität im ÖPNV dar.

Sie umfasst acht Bauabschnitte, wovon sieben Neubaustrecken sind und ein Streckenabschnitt zurzeit umfassend modernisiert wird (Herstellung eines eigenen Gleiskörpers, Bau barrierefreier Haltestellen).

Neben der Neuerschließung von Wohn- und Gewerbegebieten wird die vorhandene Erschließung mit Bussen durch den Bau der Straßenbahnstrecken ganz bzw. weitgehend ersetzt.

Für die zukünftige Entwicklung Magdeburgs als Oberzentrum sowie für die Bürger und Besucher der Landes-



Bauabschnitte der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn

hauptstadt wird die neue Trasse nach ihrer Fertigstellung eine Vielzahl von Vorteilen mit sich bringen. Vor allem für die Einwohner der Stadtteile Reform, Neustädter Feld und Kannenstieg verkürzen sich die Fahrtzeiten durch neue Direktverbindungen in Richtung Innenstadt deutlich.

Für etwa 3.500.000 Kunden pro Jahr reduziert sich dadurch die Umsteigehäufigkeit.

Die Fahrgäste profitieren außerdem von weiteren modernen, barrierefreien und serviceorientierten Haltestellen mit elektronischen Informationssystemen, sicheren

Zugangsmöglichkeiten sowie umweltschonenden Trassierungen und Bauweisen. Der Zugang zum ÖPNV wird z. B. durch insgesamt 37 neue barrierefreie Haltestellen verbessert, von denen zehn Haltestellen an Orten errichtet werden, an denen sich bisher noch keine Zugangsstellen befanden.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht können mit der Neugestaltung des Liniennetzes Betriebskosten eingespart werden. Durch den Ausbau der Straßenbahntrassen ist mit einem Fahrgastzuwachs von rund 3.400 Fahrgästen pro Werktag und mit zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen zu

rechnen. Es ergibt sich eine Verbesserung des Betriebsergebnisses der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH.



Übersicht über die Streckenverlängerung im Stadtteil Reform - Bauabschnitt 3 der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn mit Haltestellenabständen

Durch die komplette Neugestaltung ganzer Straßenräume entstehen Verbesserungen für alle Verkehrsarten. Im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt eine Aufwertung von Flächen.

Die Umwelt wird von der neuen Nord-Süd-Verbindung der Straßen-

bahn auch deshalb profitieren, weil die zu erwartende Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV maßgeblich aus „verlagerten“ Fahrten resultiert, die bislang mit dem Pkw durchgeführt werden. Hierdurch wird eine Verringerung der CO₂-Emissionen um 1028 t pro Jahr bewirkt.

Mit dem Bau der 2. Nord-Süd-Verbindung wird in den kommenden Jahren eine wichtige Grundlage für einen zukunftssicheren, attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNV geschaffen und zur Erhöhung der Lebensqualität in der Landeshauptstadt Magdeburg beigetragen.



Planung für die neue Straßenbahnwendeschleife im Stadtteil Reform - Bauabschnitt 3 der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn



Planung für die neuen Haltestellen im Bereich des Adler-Modemarktes - Bauabschnitt 3 der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn

5.2 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Landeshauptstadt Magdeburg setzt sich gegenüber der für den SPNV zuständigen NASA GmbH weiter für eine grundsätzlich mindestens stündliche Bedienung der in das Stadtgebiet führenden SPNV-Strecken sowie für eine werktags halbstündliche Bedienung der S-Bahn-Strecke Zielitz – Schönebeck-Salzelmen und für die Sicherung der Anschlüsse am Hauptbahnhof zum Fernverkehr und zum städtischen ÖPNV ein.

Anschlüsse sollen an diesem Hauptverknüpfungspunkt insbesondere zwischen den Linien des Anschlussverkehrs und den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs aus den wichtigen Erschließungsrichtungen Berlin, Hannover und Leipzig gewährleistet werden. Hierzu ist perspektivisch ein System der Anschlusssicherung zwischen SPNV, Regionalbusverkehr und städtischem ÖPNV anzustreben.

5.3 Angebot im Regionalbusverkehr

Die Bedienung im Regionalbusverkehr wird weitgehend durch die benachbarten Aufgabenträger festgelegt.

Die Landeshauptstadt Magdeburg wirkt im Rahmen der Nahverkehrsplanung auf eine angemessene Anbindung des Verflechtungsraumes an das Oberzentrum und auf die Verknüpfung der ÖPNV-Angebote hin. Hierbei erfolgt eine Orientierung an folgenden fünf Leitlinien:



Zentraler Omnibusbahnhof Magdeburg (2009)

Leitlinien für die Einbindung der ÖPNV-Angebote im Regionalbusverkehr

- Die Regionalbuslinien sollen auch zukünftig weitgehend ihre **Endpunkte am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)** haben, weil an diesem Hauptverknüpfungspunkt in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zum Fern- und Regionalverkehr sowie zum städtischen ÖPNV bestehen.
- Umsteigemöglichkeiten an den Endhaltestellen der Straßenbahn sollen schnelle Verbindungen in die Innenstadt und in andere Stadtteile ermöglichen mit dem Ziel, durch **geeignete Verknüpfungen** ein attraktives übergreifendes ÖPNV-Angebot zu schaffen.
- **An wichtigen Verknüpfungspunkten** im städtischen ÖPNV sind **zusätzliche Umsteigemöglichkeiten** für dort verkehrende Regionalbuslinien zu prüfen und wenn möglich einzurichten, um attraktivere Gesamtreisezeiten im ÖPNV zu erzielen. Dies betrifft z. B. die Haltestellen Universität bzw. Opernhaus und in Abhängigkeit von baulichen Veränderungen langfristig ggf. die Haltestelle Kastanienstraße.
- Für das Umland **bedeutende Bildungs-, Sport-, Kultur-, Freizeit-, Einkaufs- und medizinische Einrichtungen** im Stadtgebiet sind darüber hinaus weiterhin **anzubinden, sofern diese an der Linienführung liegen**.
- Gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern ist bei steigendem Bedarf zu **prüfen, inwieweit Verbindungen zu benachbarten Arbeitsplatzstandorten und Siedlungen** (z. B. im Bereich Barleben und Sülzetal) **verbessert werden können**. In Abhängigkeit von der Entwicklung des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes mit der Gemeinde Sülzetal ist bei Bedarf eine erweiterte Anbindung durch den Regionalbusverkehr zu prüfen.

5.4 Städtischer ÖPNV - Bedienstungsstandard

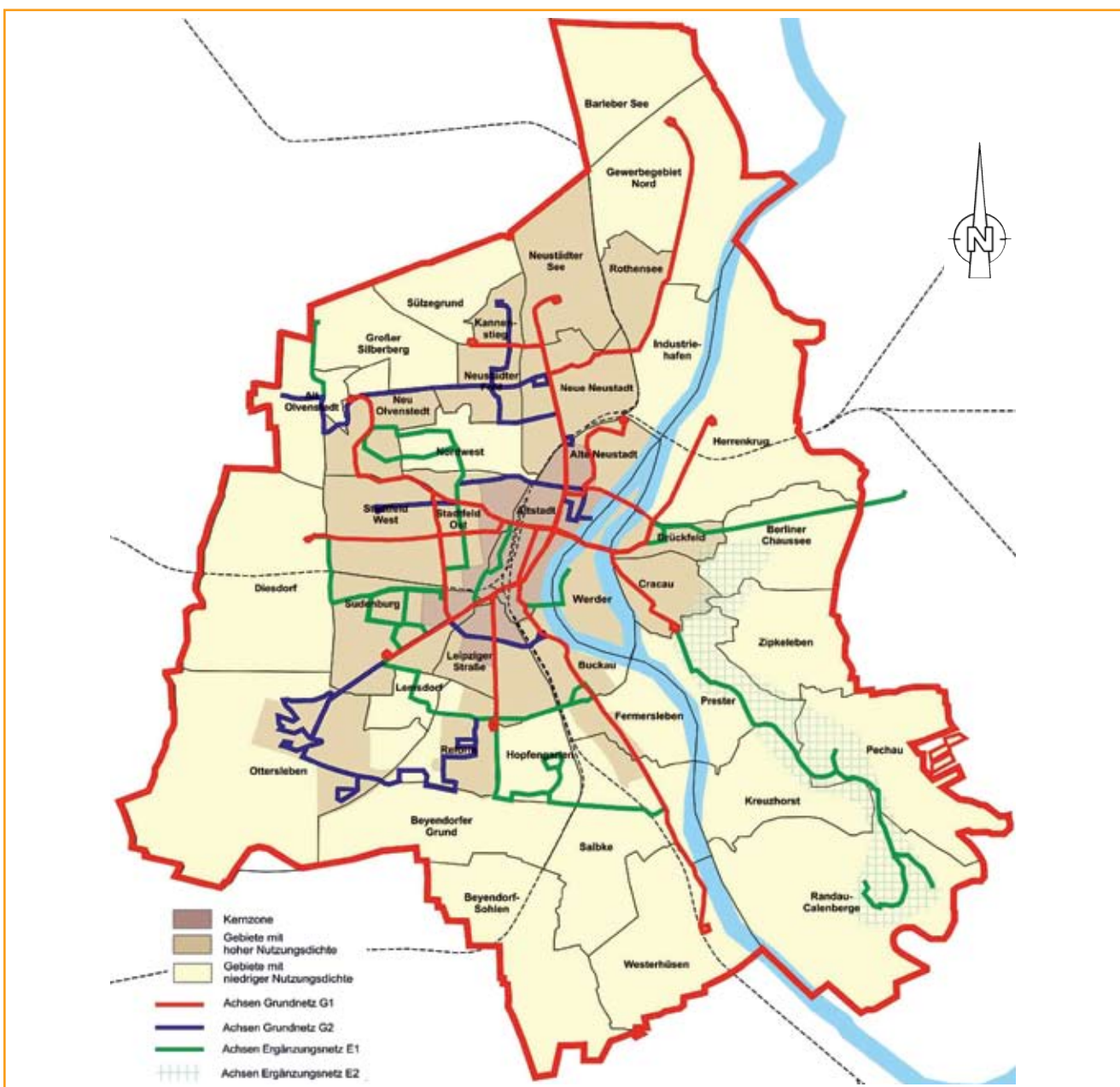
Das auf Gebietstypen bezogene differenzierte Bedienungskonzept wurde unter Einbeziehung der geplanten Änderungen nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn fortgeschrieben. Das **Grundnetz G1** umfasst wegen der besonderen Bedeutung der Straßenbahn alle von Straßenbahnlinien befahrenen Relationen. Die Relationen Bördepark - Reform und Neustädter Feld - Kannenstieg werden zukünftig

durch die Straßenbahn erschlossen und gehören dann ebenfalls zum Grundnetz G1.

Auf stadträumlich bedeutsamen Relationen verbindet das **Grundnetz G2** zum einen Stadtgebiete mit hoher Nutzungsdichte und niedriger Nutzungsdichte untereinander, zum anderen Stadtgebiete mit geringer Nutzungsdichte mit der Kernzone, die den Innenstadtbereich einschließt. Das Grundnetz G2 wird durch Stadtbusse mit Anschluss an das Straßenbahnnetz bzw. mit Anfahrt der Innenstadt bedient.

Das **Ergänzungsnetz E1** verbindet auf Relationen mit stadträumlich untergeordneter Bedeutung Stadtgebiete mit hoher und niedriger Nutzungsdichte untereinander.

Weiterhin werden Erschließungsfunktionen innerhalb von Stadtgebieten mit hoher Nutzungsdichte und deren Anbindung an die Grundnetze übernommen. In Schwachverkehrszeiten ist der Einsatz alternativer Bedienformen möglich. Die Relationen haben eine hohe Erschließungswirkung und eine eher untergeordnete Verbindungsfunktion.



Unterteilung des städtischen ÖPNV-Netzes in Bedienstungsachsen und Darstellung der definierten Gebietstypen (Stand Januar 2010)

Das **Ergänzungsnetz E2** erschließt Stadtrandgebiete mit geringer Nutzungsdichte und bindet diese an das Grundnetz an. Die Bedienung erfolgt im Busverkehr, wobei der Einsatz alternativer Bedienformen möglich ist. Das Ergänzungsnetz E2 vervollständigt das Angebot in nachfrage-schwachen Stadtrandgebieten.

Der städtische ÖPNV ist unter Berücksichtigung der zu verzeichnenden Nachfrage mit möglichst wenigen Taktsprüngen durchzuführen. Für die vier festgelegten Netzkategorien werden in Abhängigkeit von der Verkehrszeit folgende **Taktzeiten**

angestrebt, wobei der Takt der Stadtbuslinien dem Takt der Straßenbahnlinien bzw. einem Vielfachen davon entsprechen soll:

5.5 Liniennetzgestaltung

Die Gestaltung des **Liniennetzes** im städtischen ÖPNV ist von einer Vielzahl unter anderem verkehrlicher, städtebaulicher und wirtschaftlicher Bedingungen abhängig.

Die Möglichkeiten für eine Ausweitung der Bedienzeiten sind in Abhängigkeit von deren Finanzier-

barkeit fortlaufend zu prüfen, weil in den Abendstunden der Einkaufs- und Freizeitverkehr und am Wochenende der touristische Verkehr weiter an Bedeutung gewinnen.

Eine Ausdehnung des Tagesverkehrs an Sonn- und Feiertagen konnte zwischenzeitlich bereits umgesetzt werden.

Sie hat sich maßgeblich auch an der Nachfrageentwicklung zu orientieren. Für die weitere Entwicklung des Liniennetzes gelten die unten dargestellten Festlegungen:

Zeitraum	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	Anschlussverkehr
Kategorie	Mo-Fr 6:00–8:00 Uhr Mo-Fr 15:00–18:00 Uhr	Mo-Fr 8:00–15:00 Uhr Mo-Fr 18:00–20:00 Uhr Sa 10:00–18:00 Uhr	Mo-Fr 4:30/5:00–6:00 Uhr Mo-Fr 20:00–21:00 Uhr Sa 6:00/7:30–10:00 Uhr Sa 18:00–21:00 Uhr So 09:00*–21:00 Uhr	Mo-Fr 21:00–4:30/5:00 Uhr Sa 21:00–6:00/7:30 Uhr So 21:00–09:00* Uhr
Grundnetz G1	10 Minuten	10 Minuten**	20 Minuten	30/60 Minuten
Grundnetz G2	10 Minuten	20 Minuten	30 Minuten	30/60 Minuten
Ergänzungsnetz E1	20 Minuten	30 Minuten	60 Minuten	-
Ergänzungsnetz E2	bedarfsgesteuert	bedarfsgesteuert	bedarfsgesteuert	-

* Die erfolgten Anpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurden bei der Darstellung der Bedienzeiträume bereits berücksichtigt.
 ** Abweichungen sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich, um den unterschiedlichen Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen.

Bedienungshäufigkeiten je Gebietstyp

Festlegungen für die Gestaltung des Liniennetzes

- Die Gestaltung des Liniennetzes der Straßenbahn soll eine **direkte und umsteigefreie Anbindung der Innenstadt** ermöglichen. Die Straßenbahnlinien sind auch zukünftig als „Durchmesserlinien“ durch die Innenstadt zu führen, um viele Direktverbindungen anzubieten. Ein geeigneter Endpunkt für die Linie 8 nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung soll untersucht werden.
- Aus den Stadtteilen ohne Straßenbahnanbindung soll die **Innenstadt mit maximal einmaligem Umsteigen erreichbar** sein, damit dieses vorrangig nachgefragte Ziel schnell und bequem erreichbar ist.
- Die Stadtbuslinien sind mit der Straßenbahn und untereinander grundsätzlich so zu verknüpfen, dass **kurze Übergangszeiten und Umsteigewege ermöglicht** werden. Der Stadtbus übernimmt dabei eine wichtige Funktion als Zubringer zu den Straßenbahnlinien. Die zukünftige Führung der Buslinien im Stadtteil Reform ist z. B. dahingehend näher zu untersuchen.
- Grundsätzlich sind Stadtbuslinien so zu führen, dass sie **keine konkurrierenden Angebote** zur Straßenbahn darstellen, um eine Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit zu vermeiden.
- Für **bisher nicht optimal erschlossene Gebiete** mit größerem, wachsendem Nachfragepotenzial sind bei Bedarf **Möglichkeiten für verkehrlich und wirtschaftlich tragbare Verbesserungen** der ÖPNV-Anbindung zu prüfen (z. B. Saures Tal, Wissenschaftshafen, Dodendorfer Straße und Pfahlberg).
- Das Angebot der „festen“ Fahrten im Liniennetz wird in nachfrageschwachen Zeiten und Orten durch **alternative Bedienformen** ergänzt. In Randgebieten mit geringer Nachfrage, besonders im Ergänzungsnetz E2, ist der Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre fortlaufend zu prüfen. Das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe ist bei Bedarf einzubinden, sofern dies wirtschaftlich vorteilhaft ist.

5.6 Verknüpfung innerhalb des städtischen ÖPNV

An den Verknüpfungspunkten sind kurze und direkte Umsteigewege ohne Höhenüberwindung anzustreben, um die Umsteigevorgänge für die Fahrgäste möglichst bequem zu gestalten. Die Umsteigezeit soll in der Haupt- und Normalverkehrszeit nicht mehr als fünf Minuten und der Umsteigeweg höchstens 150 Meter betragen.

Die Zusammenlegung der Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Bus an einer gemeinsamen Haltestelle ist grundsätzlich anzustreben, sofern dies betriebsorganisatorisch möglich ist. Auf diese Weise werden die Umsteigevorgänge für die Fahrgäste erheblich erleichtert.

Im Anschlussverkehr sind geringe Übergangszeiten und eine hohe Anschlusssicherheit im Rahmen eines Anschlusstreffens zu gewährleisten. Bei geringeren Bedienungshäufigkeiten

im Anschlussverkehr können die Reisezeiten durch günstige Anschlüsse optimiert werden.



Straßenbahn-Haltestelle Planckstraße (2008)



Haltestelle Planckstraße mit Straßenbahn-Bus-Verknüpfung (2009)

5.7 Erschließungsqualität

Die **Zugangsentfernungen** und Zugangszeiten zur nächsten Haltestelle sollen die nachfolgend dargestellten Werte nicht übersteigen. Die Luftlinienentfernungen entsprechen dabei den Empfehlungen des

Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und stellen angemessene Werte für Oberzentren dar.

Grundsätzlich sollte jeder Ort in der Landeshauptstadt Magdeburg bei der Nutzung des ÖPNV in maximal 60 Minuten Reisezeit erreichbar sein.

Die vorgegebenen Reisezeiten verringern sich dabei in Abhängigkeit von der Bedeutung der Relation und der Zuordnung zum Gebietstyp.

Reisezeitüberschreitungen auf einzelnen Relationen sind sukzessive abzubauen. Ziel ist es, möglichst

Zugang zur nächsten Haltestelle (Maximalwerte)	Luftlinienentfernung	Zugangsentfernung (Umfwegfaktor 1,2)	Mittlere Zugangszeit (Bei Umwegfaktor 1,2 und Geschwindigkeit 4,2 km/h)
Kernzone	300 Meter	360 Meter	5 Minuten
Hohe Nutzungsdichte	400 Meter	480 Meter	7 Minuten
Niedrige Nutzungsdichte	600 Meter	720 Meter	10 Minuten

Haltestellenzugangsentfernungen und -zeiten

Maximale Reisezeiten	Kernzone	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte
Kernzone	20 Minuten	30 Minuten	40 Minuten
Hohe Nutzungsdichte	30 Minuten	40 Minuten	60 Minuten
Niedrige Nutzungsdichte	40 Minuten	60 Minuten	60 Minuten

Angestrebte maximale Reisezeiten



Bushaltestellen am umgestalteten Verknüpfungspunkt Bahnhof Neustadt (Mai 2011)

kürzere oder mindestens gleichwertige Reisezeiten wie im motorisierten Individualverkehr zu erreichen, um die Attraktivität und Nutzung des ÖPNV weiter zu steigern.

5.8 Bauliche Gestaltung von Haltestellen

Die Festlegungen bezüglich der Gestaltung und Ausstattung von Hal-

testellen beziehen sich grundsätzlich auf die baulichen Maßnahmen im Rahmen der Um- oder Neugestaltung von Haltestellen. Hierfür wurden folgende Qualitätsstandards definiert:

Qualitätsstandards für die bauliche Gestaltung von Haltestellen

- Der Haltestellenbereich muss ausreichend Bewegungsmöglichkeit für Rollstühle und Kinderwagen bieten. Haltestellen ohne Witterungsschutz müssen eine **Mindestbreite von 2,50 m**, Haltestellen mit Witterungsschutz eine **Mindestbreite von 3,00 m** aufweisen.
- Straßenbahnhaltestellen müssen eine **Mindestbahnsteiglänge von 45,0 m zuzüglich eines Zuschlages für ungenaues Halten** aufweisen. Die Mindestlänge für die Bushaltestellen ergibt sich aus der Fahrzeuglänge und dem Zuschlag für ungenaues Halten.
- Die **Reststufen und Spaltbreiten** sollen nach Möglichkeit **jeweils maximal 5 cm** betragen. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten können auch Haltestellen mit angehobener Fahrbahn zum Einsatz kommen.
- Die **Höhe der Wartefläche über der Schienenoberkante** ist bei Straßenbahnen mit **20 bis 25 cm auszulegen**. Die Höhe der Wartefläche über der Straßenoberfläche sollte **bei Bushaltestellen am Fahrbahnrand** und bei Kaphaltestellen **18 cm** betragen.
- Die Haltestellen sind mit **gut tastbaren taktilen Bodenindikatoren** als Orientierungs- und Warnsystem auszustatten (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder usw.).
- **Rampen** müssen eine **Längsneigung von maximal 6 %** aufweisen. Bei Rampenlängen von mehr als 6 m ist ein Zwischenpodest mit einer Länge von 1,50 m anzuordnen.
- Die **Radwege** sind an Haltestellen so zu führen, dass genügend Wartefläche zur Verfügung steht und dass Konflikte mit Radfahrern minimiert werden. An geeigneten Querungsstellen ist der **Einsatz von Lichtsignalanlagen mit „Hell-Dunkel-Schaltung“** zu prüfen.

5.9 Ausstattung von Haltestellen

Haltestellen sollen sich in die Gestaltung des übrigen Straßenraums einfügen. Die festgelegten Ausstattungsstandards tragen den unterschiedlichen verkehrlichen Funkti-

onen Rechnung und basieren auf den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2003).

Die **Straßenbahnhaltestellen** sind perspektivisch grundsätzlich mit einem Witterungsschutz auszurüsten. In erster Priorität sollen alle

Haltestellen der Kernzone, in zweiter Priorität wichtige Abfahrthaltestellen z. B. an Schulen, sozialen Einrichtungen, Einkaufszentren usw. witterungsgeschützte Wartemöglichkeiten aufweisen. Die Ausrüstung von Haltestellen mit Witterungsschutz ist in Fahrtrichtung Innenstadt zu priorisieren.

Ausstattungsstandard	Ausstattungsmerkmal
a) Mindestausstattung für alle Haltestellen	Beleuchtung, Fahrgastinformationen (Haltestellenschild und Haltestellenbezeichnung, Liniennetz- und Fahrplan, Tarifinformationen), ausreichende Wartefläche (mindestens 1,5 m ² pro Fahrgast), Abfallbehälter
b) Zusätzliche Ausstattung für mäßig frequentierte Haltestellen (> 500 Einsteiger/Tag)	Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, dynamische Fahrgastinformation Typ 2 bzw. 3 (Großflächige Anzeigen bzw. Kleinanzeigen)
c) Zusätzliche Ausstattung für stark frequentierte Haltestellen (> 2.000 Einsteiger/Tag und wichtige Verknüpfungspunkte	Stadtplan / Haltestellenumgebungsplan, dynamische Fahrgastinformation Typ 1 (Großanzeigen), Erhaltung der vorhandenen Serviceeinrichtungen

Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

5.10 Fahrgastinformation an Haltestellen

Fahrgastinformationen müssen für alle Fahrgäste gut erkennbar sein. Hierfür soll eine kontrastreiche Gestaltung mit einer ausreichenden Schriftgröße gewählt werden. Wesentliche Informationen sollten in einer mittleren Höhe von ca. 1,40 m angebracht werden. Es ist eine Beleuchtungsstärke von mindestens 10 Lux zu gewährleisten.

Dynamische Fahrgastinformationssysteme (FGI) vereinfachen die Übermittlung aktueller Informationen, was besonders bei Fahrplanabweichungen wichtig ist. Sie sollen auch mit einer per Bedarfsanforderung abrufbaren akustischen Information ausgestattet sein, um Fahrgäste mit Sehbehinderungen in geeigneter Weise zu informieren.

Als vordringliche Maßnahme sollen an zahlreichen Haltestellen vor allem im Stadtzentrum, an wichtigen Umsteigepunkten und an stärker frequentierten Standorten zeitgemäße dynamische Fahrgastinformationssysteme installiert werden.

Geplant ist die Installation von neuen Großanzeigen und Anzeigen mittlerer Größe im Rahmen von Baumaßnahmen wie der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn. Zukünftig werden auch Haltestellen im peripheren Bereich mit Kleinanzeigen ausgestattet.

Bei der Ausrüstung der Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationen wird nach drei Typen unterschieden:

– Typ 1: Großanzeigen (mit ca. neun Zeilen, bei mindestens 2.000 Einsteiger pro Tag)

– Typ 2: Großflächige Anzeigen (ca. fünf Zeilen, bei mindestens 500 Einsteiger pro Tag)

– Typ 3: Kleinanzeigen (ca. im Format DIN A3)

Folgende Haltestellen sind als wichtige Verknüpfungspunkte mit mehr als 2.000 Einsteigern pro Tag mit dynamischen Fahrgastinformationen des Typs 1 (Großanzeigen) auszustatten:

Allee-Center	Damaschkeplatz/ZOB
Alter Markt	Hasselbachplatz
Bahnhof Neustadt	Kastanienstraße
Braunlager Straße	Kölner Platz
City Carré/Hauptbahnhof	Opernhaus

Haltestellen mit geplanter dynamischer Fahrgastinformation des Typs 1 (Großanzeigen)



Niederflurgelenktriebwagen mit modernisiertem Tatra-Beiwagen (März 2011)

5.11 Fahrzeuge

Zeitgemäße, kundenfreundliche und barrierefreie Fahrzeuge sind besonders wichtig für die Bereitschaft, das ÖPNV-Angebot zu nutzen.

Der Anteil der Niederflurstraßenbahnen ist weiter zu erhöhen. Nach Auslieferung der bestellten elf weiteren Niederflurgelenktriebwagen bis zum Jahr 2012 verfügt die MVB GmbH über einen nahezu typenreinen Straßenbahnfahrzeugpark – eine wichtige Voraussetzung auch für die effiziente Instandhaltung.

Ergänzt wird die Fahrzeugflotte durch elf modernisierte Tatra-Beiwagen des Typs B6A2. Zukünftig werden sie in den Hauptlastzeiten und auf besonders ausgelasteten Linien im kombinierten Betrieb mit Niederflurwagen eingesetzt. Langfristig besteht das Ziel, ausschließlich Niederflurfahrzeuge einzusetzen.

Im städtischen ÖPNV sollen deshalb solche Fahrzeuge eingesetzt werden, die folgende Anforderungen erfüllen:

Im Busverkehr sollen mindestens 60 % der eingesetzten Fahrzeuge ein Alter von höchstens 12 Jahren aufweisen. Zum Zeitpunkt der Beschaffung müssen die eingesetzten Fahrzeuge dem Stand der Technik

bezüglich Fahrverhalten, Abgasemissionen, Fahrsicherheit und Energieverbrauch entsprechen. Die CO₂-, HC-, NO_x- und PM-Emissionen sind entsprechend dem Stand der Technik weiter zu reduzieren.



Straßenbahn mit mobiler fahrzeuggebundener Einstiegshilfe

Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

- Helle und kontrastreiche **Innenraumgestaltung**
- geringe Belastung durch **Geräusche, Gerüche, Erschütterungen**
- **akustische und optische Anzeige** von Fahrtziel, Linie, nächsten Haltestellen sowie Störungen bzw. Änderungen im Linienverlauf (außer Fahrzeuge ≤ 15 Sitzplätze)
- **Freihaltung** von 2/3 der Fensterflächen und 100 % der **Türfensterflächen von Werbung**, Verwendung von Lochrasterfolien, um ein Mindestmaß an Transparenz zu gewährleisten
- gleichmäßige Verteilung von **Haltewunschastern** im Fahrzeug
- **Festhaltungsmöglichkeiten** auch für kleine Kinder
- **Kennzeichnung der Parkposition für Rollstühle** bzw. der Behindertensitzplätze
- Bequeme und sichere **Mitnahmemöglichkeiten** für mindestens zwei Kinderwagen oder einen Rollstuhl und ein Fahrrad in den Bussen bzw. die doppelte Anzahl in den Straßenbahnen
- geeignete **Türöffnungstaster mit Sperrfunktion** und Kennzeichnung durch Rollstuhlsymbol
- **Kennzeichnung** der barrierefreien Zustiegs- und **Ausstiegsmöglichkeiten**

5.12 Fahrzeugauslastung

Als Voraussetzung für eine hohe Beförderungsqualität ist anzustreben, dass die Stehplatzauslastung in den Fahrzeugen während der Hauptverkehrszeit nicht größer als 25 % und während der Normalverkehrszeit nicht größer als 10 % im Mittelwert pro Stunde ist. In der Schwachverkehrszeit sollten für alle Fahrgäste Sitzplätze zur Verfügung stehen.

5.13 Fahrwege

Grundsätzlich ist die Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Gleiskörper anzustreben, wobei im Einzelfall bei beengten Platzverhältnissen auch andere geeignete Maßnahmen zur Gewährleistung eines behinderungsfreien Betriebs umgesetzt werden können.

5.14 Lichtsignalanlagen

Die Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung z. B. durch aktive Phasenbeeinflussung an Lichtsignalanlagen sind fortzuführen und zur weiteren Optimierung bei Bedarf Reisezeit- oder Behinderungsanalysen u. ä. durchzuführen.

5.15 Sicherheit

Die Sicherheit an Haltestellen soll durch geeignete Fahrbahnmarkierungen oder Hinweisschilder weiter erhöht werden.

5.16 Betriebliche Einrichtungen

Nach dem abgeschlossenen Umbau der Betriebsleitzentrale, der zu einem zuverlässigeren Betriebsablauf beiträgt, sind weitere Infrastrukturmaßnahmen wie z. B. der Umbau des Betriebshofes Nord umzusetzen, um positive Effekte für die Stabilität und Wirtschaftlichkeit der Betriebsabläufe zu erzielen.

Zurzeit werden die Planungen zum Umbau des Betriebshofes Nord seitens der MVB GmbH vorbereitet.



Fahrbahnmarkierung an der Haltestelle Florapark-Garten (2010)



Betriebsleitzentrale der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH

5.17 Barrierefreiheit

Im Rahmen von weiteren Neubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen sind vorrangig die folgenden Haltestellen barrierefrei zu gestalten (1. Priorität, siehe Tabelle rechts):

Bei diesen Haltestellen wurde eine Nachfrage von mehr als 2.000 Einsteigern pro Tag festgestellt bzw. es befinden sich im Einzugsgebiet wichtige Einrichtungen wie Krankenhäuser oder Seniorenheime, wodurch mit einem erhöhten Aufkommen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu rechnen ist. In 2. Priorität sind Haltestellen mit einer Nachfrage von mehr als 500 Einsteigern pro Tag barrierefrei zu gestalten.

Im Zuge des Bauabschnittes 2a (Leipziger Straße) der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn wurden die Haltestellen Raiffeisenstraße, Universitätsklinikum, Fermersleber Weg und Südfriedhof inzwischen barrierefrei um- bzw. neugebaut. Darüber hinaus wurden die barrierefreien Haltestellen Pfeifferstraße und SKL (stadteinwärts) fertiggestellt. Die Straßenbahnhaltestelle Klinikum Olvenstedt wurde durch Neugestaltung der Warteflächen qualitativ aufgewertet.

Für die Verlängerung der Straßenbahnstrecke im Stadtteil Reform (Bauabschnitt 3 der 2. Nord-Süd-Ver-

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

* Der barrierefreie Ausbau wurde bereits realisiert.

Vorrangig barrierefrei auszubauende Haltestellen

bindung der Straßenbahn) besteht bereits Baurecht. Bis Ende des Jahres 2012 sollen im Rahmen dieser Maßnahme acht weitere barrierefreie Haltestellen entstehen.

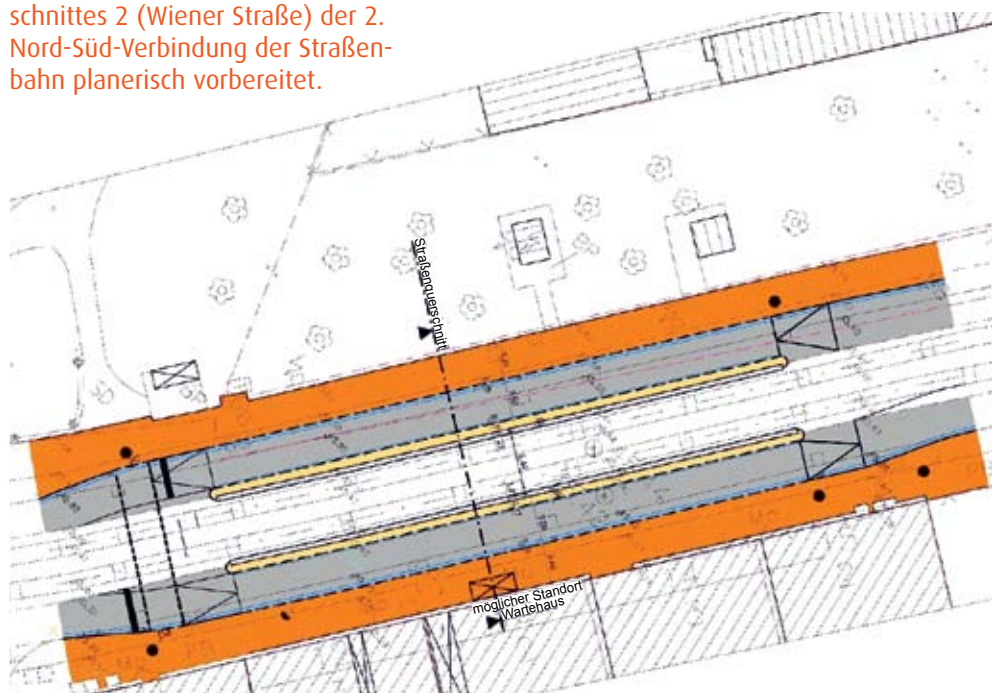
Zur Zeit werden der barrierefreie Umbau der Haltestellen Zoo und Domplatz, der Haltestellen Verkehrsbetriebe und Haecelstraße/Museum im Zuge des Ausbaus der Otto-von-Guericke-Straße sowie der Neubau der Haltestellen Hertzstraße und Südring im Rahmen des Bauabschnittes 2 (Wiener Straße) der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn planerisch vorbereitet.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen wird sich die Situation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in den folgenden drei Jahren weiter schrittweise verbessern.

Wichtige Handlungsschwerpunkte der vom Stadtrat beschlossenen „Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit“ (Drucksache 0519/10) werden damit bereits bearbeitet.



Barrierefrei ausgebaute Haltestelle Pfeifferstraße (2010)



Lageplan für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Zoo

Langfristig ist eine barrierefreie Gestaltung der verbleibenden Straßenbahnhaltestellen anzustreben.

Es ist sicherzustellen, dass auf jeder Linie zumindest in angemessenen

Abständen barrierefreie Haltestellen eingerichtet sind.

Bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen sind die Straßen-

bahnhaltestellen gegenüber den Bushaltestellen zu priorisieren.



Barrierefreie Haltestellen: vorhandene und vorrangig auszubauende Standorte (Stand Mai 2009)



Bike-and-Ride-Anlage am Verknüpfungspunkt Bahnhof Neustadt

5.18 Intermodale Vernetzung

Durch die Einrichtung komfortabler Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV sollen Reiseketten optimiert, Reisezeiten verkürzt und hierdurch letztlich neue Kundenpotenziale für den ÖPNV erschlossen werden.

Park-and-Ride-Anlagen (P+R) sollten in unmittelbarer Nähe der Haltestellen Bördepark (mit Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn), Eisvogelstraße und Messegelände (Standortoptimierung) eingerichtet werden.

Eine neue Bike-and-Ride-Anlage (B+R) wurde am umgestalteten Verknüpfungspunkt Bahnhof Neustadt errichtet. B+R-Anlagen sollten auch an den Haltestellen Bördepark (im Zusammenhang mit der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn) und Kroatenweg eingerichtet werden.

Geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten auch in Gebieten mit großen Haltestellenabständen und Zugangsentfernungen angeboten werden, um hierdurch die Einzugsgebiete der Haltestellen zu vergrößern. Die Abstellanlagen sind so anzulegen,

dass sie schrittweise bedarfsabhängig erweiterbar sind. Die Errichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof wird weiterhin angestrebt.

Die Fahrradstation sollte witterungsgeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, eine Fahrradvermietung und einen Reparaturservice umfassen. Geeignete ergänzende Dienstleistungen wie z. B. Verkauf von Fahrradzubehör, Bereithalten von touristischem Informationsmaterial, Fahrradwäsche etc. können zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit beitragen.

Die Entfernung zur nächsten Haltestelle sollte bei Bike-and-Ride-Anlagen maximal 50 Meter sowie bei Fahrradstationen und Park-and-Ride-Anlagen maximal 150 Meter betragen, weil sonst die Attraktivität und Inanspruchnahme dieser Angebote deutlich sinkt.

B+R-Anlagen sollen sichere, ausreichend beleuchtete und nach Möglichkeit witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten bieten. Es sollten stabile Bügelkonstruktionen mit zusätzlichem Querbügel für Kinderfahrräder verwendet werden. Durch geeignete Standards kann perspektivisch ein einheitliches, hohes Niveau erreicht werden.

An den B+R- und den P+R-Standorten sind Informationen für die Nutzung des ÖPNV auszuweisen, bei größeren Anlagen durch dynamische Anzeige der Abfahrtszeiten. Die betreffenden Standorte, Reisezeiten und Abfahrtszeiten sollten auch über das Internet abrufbar sein. Bei P+R-Standorten ist im Straßenverkehr mit dynamischen Anzeigen auf die Standorte und deren Auslastung hinzuweisen.

Die Optimierung der Mitnahmezeiten von Fahrrädern sollte geprüft werden. Die Fahrradmitnahme ist derzeit samstags und sonntags ganztägig möglich, montags bis freitags zwischen 6 und 8 Uhr und zwischen 14 und 18 Uhr aber nicht gestattet. Kurzfristig ist eine Ausweitung der Mitnahmezeiten anzustreben. Langfristiges Ziel ist die ganztägige Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Straßenbahnen. Die entgeltfreie Mitnahme von Fahrrädern für Monatskarteninhaber ist beizubehalten.

Auf den Fähren der Weißen Flotte GmbH wurde mit Inkrafttreten des *marego*-Tarifs die Möglichkeit der entgeltfreien Fahrradmitnahme geschaffen. Die Fähren in Buckau und Westerhüsen ergänzen das ÖPNV-Angebot im Zeitraum von März bis Oktober dienstags bis sonntags jeweils zwischen 10 Uhr und 18 Uhr.

An Übergangsstellen vom ÖPNV zum Individualverkehr ist im Einzelfall zu prüfen, ob das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe integriert werden kann. Eine Möglichkeit besteht darin, an wichtigen Haltestellen Stellplätze für Taxis in fußläufiger Entfernung zur Haltestelle einzurichten. Der bestehende Taxirufservice ermöglicht in der Zeit von 19 Uhr bis 5 Uhr (Samstag und Sonntag ganztägig) die telefonische Bestellung eines Taxis bei den Straßenbahn- oder Busfahrern, um bei Bedarf „bis vor die Haustür“ weiterfahren zu können.

5.19 Fahrgastinformation

Aktuelle unternehmensübergreifende Informationen zu ÖPNV-Angeboten und Tarifen ermöglichen dem Fahrgast die Nutzung schneller und komfortabler Verbindungen im Verbundraum. Alle Informationen

sollen barrierefrei und damit für alle Fahrgäste gleichermaßen zugänglich sein.

Der Liniennetzplan muss alle Linien des städtischen ÖPNV, die S-Bahn sowie die relevanten Linien des Regionalverkehrs enthalten. Informationen zu Verknüpfungspunkten, barrierefreien Haltestellen, B+R- und P+R-Anlagen und Fähren sind zu integrieren. Es sind regelmäßig handliche Linien- und Fahrpläne für den Anschlussverkehr herauszugeben.

Das Fahrplanheft für den Stadtverkehr soll verständlich und übersichtlich gestaltet und weiter qualifiziert werden. Informationen zu B+R- und P+R-Standorten sind zu integrieren und für wichtige Verknüpfungspunkte Anschlusszeilen einzufügen. Für das Verbundgebiet soll ein Fahrplanheft mit Fahrplattabellen für den Schienenpersonennahverkehr herausgegeben werden. Ein rechtzei-

tiger Vertrieb ist sicherzustellen. Die Fahrpläne und Informationen an den Haltestellen sollen fortlaufend aktualisiert werden. Bei kurzfristigen Änderungen sind aktuelle und zuverlässige Informationen ebenfalls unverzichtbar.

Im Stadtgebiet sind aktuelle Fahrgastinformationen durch das Verkehrsunternehmen unter Nutzung aller geeigneter Medien (Presse, Rundfunk, Internet, Broschüren usw.) bereitzustellen. Änderungen im Angebot sind so bekannt zu machen, dass sie rechtzeitig einen möglichst großen Kundenkreis erreichen, z. B. durch Berichtigungs- bzw. Ergänzungsblätter bei Baustellenverkehren.

Die Integration der Verkehrsangebote in elektronische Fahrplanauskunftssysteme und die Kooperation im landesweiten Nahverkehrsinformationssystem „INSA“ sind zu gewährleisten. Die elektronische Fahrplanauskunft



Beispiel einer Information über baustellenbedingte Linienänderungen

hat eine große Bedeutung z. B. für touristische Verkehre und ermöglicht übergreifende Auskünfte zum ÖPNV-Angebot u. a. in Form von persönlichen Fahrplänen, Haltestellenfahrplänen und adressbezogenen Fahrplaninformationen. Die telefonische Fahrplanauskunft mit einheitlicher Rufnummer ist fortzuführen.

Für den Aufbau eines zeitgemäßen dynamischen Fahrgastinformationssystems wurden wichtige Schritte wie z. B. die Beschaffung der Software und erster neuer Anzeigetafeln für die Haltestellen Kastanienstraße, Allee-Center, Pfeifferstraße und Planckstraße vorbereitet. Anschließend sollen die Anzeigetafeln für die Haltestellen Universitätsklinikum, Südring, Raiffeisenstraße und Olivenstedter Platz beauftragt und die Einkaufscenter Allee-Center, Karstadt und City-Carré mit Monitoranzeigen ausgerüstet werden.

5.20 Marketing

Aspekte des Marketings sind nicht nur bei Öffentlichkeitsarbeit, Tarifgestaltung und Vertrieb, sondern auch bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen. Dazu gehören eine klare Produktpolitik, ein Corporate Design und Serviceleistungen, die das ÖPNV-Image stärken. Ein einheitliches Erscheinungsbild verbessert die Wahrnehmbarkeit und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV.



Logo der 2. Nord-Süd-Verbindung

Zur Ermittlung des erzielten Standes und ggf. noch vorhandener Verbesserungsmöglichkeiten sind durch das Verkehrsunternehmen regelmäßig vergleichbare Erfassungen der Kundenzufriedenheit durchzuführen, deren Ergebnisse dem Aufgabenträger zu übermitteln sind. Die optimale Gestaltung des Angebotes und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern außerdem regelmäßige Analysen des Verkehrsnachfragepotenzials unter Einbeziehung von Fahrgasterhebungen sowie Analysen des Verkehrsverhaltens und der Mobilität der Bürger insgesamt.

Die Gewinnung neuer Fahrgäste ist durch nutzergruppenspezifische individuelle Marketingmaßnahmen, gute Kundenberatung, Testangebote wie z. B. „Schnuppertickets“, die Vermarktung von Kombitickets sowie durch Informationen zu Linien und Zielen im Freizeitverkehr anzustreben.

Im Rahmen komplexer Bauvorhaben wie z. B. der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn ist eine Begleitung

durch Marketingmaßnahmen und geeignete Bürgerinformationen von maßgeblicher Bedeutung für die Akzeptanz und die erfolgreiche Umsetzung des Vorhabens. Über die Verlängerung der Straßenbahnstrecke im Stadtteil Reform wird z. B. nicht nur durch zahlreiche Bürgerversammlungen, Presseberichte und Publikationen, sondern auch vor Ort in einem Info-Point („Infotainer“) informiert.

5.21 Fahrscheinerwerb

Im Kundenzentrum der MVB GmbH sowie in den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ist der Fahrscheinerwerb mit persönlicher Beratung zu kundenfreundlichen Öffnungszeiten zu gewährleisten. Der Erwerb des gesamten Fahrscheinsortiments soll an vielen Stellen möglich sein. Das bestehende Vertriebsnetz von Fahrscheinautomaten und Verkaufsstellen ist deshalb weiterzuführen und es ist sicherzustellen, dass in allen Fahrzeugen Fahrscheine erworben werden können.



Als Straßenbahn gestalteter Info-Point im Stadtteil Reform

Innovative Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs mittels neuer Medien (Handyticket, elektronischer Fahrausweis) sind zu prüfen und ggf. einzuführen. Wichtige Informationen zu Fahrscheinerwerb und Tarif sind in allen Fahrzeugen und an allen Haltestellen anzubringen.

5.22 Verkehrsverbund *marego*

Der zum 12. Dezember 2010 eingeführte Verbundtarif ermöglicht bereits eine übergreifende Nutzung von Regionalzügen, Straßenbahnen und Bussen mit einem Fahrschein.

Um die Attraktivität der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu steigern und eine langfristig erfolgreiche Entwicklung der Fahrgastzahlen mit positiven wirtschaftlichen Effekten zu erzielen, wird es zukünftig an Bedeutung gewinnen, die einzelnen Angebote noch besser miteinander zu verknüpfen und zu einem Gesamtsystem auszubauen. Eine offensive gemeinsame Vermarktung und eine bessere Abstimmung der Verkehrsmittel untereinander werden wichtige Eckpfeiler auf dem Weg zu einem dauerhaften Verbunderfolg sein.

5.23 Personal

Das eingesetzte Personal sollte den allgemeinen Anforderungen im Dienstleistungsgewerbe entsprechen und über alle spezifischen Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten verfügen, die für die Tätigkeit in einem Verkehrsunternehmen erforderlich sind. Es muss insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- Verantwortungsbewusstes, kundenorientiertes Handeln (Bereitschaft zur Kommunikation mit den Kunden, rücksichtsvolles und freundliches Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)
- Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu zielorientiertem schnellem Handeln)
- fachliche Kompetenz (Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und Einrichtungen, Vertrautheit mit allen Besonderheiten des lokalen ÖPNV)

5.24 Durchführung des ÖPNV

Zum Zeitpunkt des Auslaufens der gewerberechtlichen Linieverkehrsgenehmigungen werden diese nach Personenbeförderungsgesetz neu vergeben.

Die Vergabe der Linienverkehrsgenehmigungen erfolgt dabei jeweils in einem Linienbündel, das alle Bus- bzw. alle Straßenbahnlinien umfasst. Dadurch soll vermieden werden, dass Genehmigungsanträge nur für einzelne wirtschaftlich attraktive Linien eingereicht werden.

Die Betrauungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der MVB GmbH über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des ÖPNV wird in Abhängigkeit von den geltenden Linienverkehrsgenehmigungen fortgeführt. Durch die Betrauungsvereinbarung sollen die Voraussetzungen für eine gemeinschaftsrechtskonforme Ausgleichszahlung für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfüllt werden.



Beispiel für ein ansprechendes Erscheinungsbild eines Fahrzeuges



Haltestelle Verkehrsbetriebe



Jerusalembrücke

5.25 Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot

Fahrzeuge und Haltestellen sollen zur Nutzung des ÖPNV „einladen“ und eine hohe Qualität aufweisen. Deshalb ist zu gewährleisten, dass bei Stichprobenkontrollen mindestens bei 90 % der Haltestellen und der Fahrzeuge keine Beanstandungen auftreten.

Eine Beanstandung ist gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder drei kleine Mängel auftreten. Da zwischen der Feststellung und Beseitigung eines Mangels eine gewisse Reaktionszeit erforderlich ist, wurde ein Wert in Höhe von 90 % festgelegt.

An den Haltestellen sind kleine Mängel offensichtliche Verschmutzungen an den Sichtflächen, überfüllte Abfallbehälter, eine erkennbare unregelmäßige Reinigung sowie herumliegender Abfall. Große Mängel sind offensichtliche starke Verschmutzungen, Zerstörungen an Haltestelleneinrichtungen, Geruchsbelästigungen, unbrauchbare Informationseinrichtungen, nicht funktionierende Beleuchtung, undichte Dächer sowie nicht aktuelle oder unvollständige Fahrgastinformationen.

In den Fahrzeugen stellen offensichtliche Verschmutzungen an den Sichtflächen und Fenstern, leichte Verschmutzungen am Boden, defekte Türen und Abgasgeruch kleine Mängel dar. Große Mängel sind offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen, Haltegriffen und anderen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, eine erkennbare unregelmäßige Reinigung, die Unbrauchbarkeit von Informationseinrichtungen, Haltewunsch- und Notruftasten, Zerstörungen, ungenügende Beleuchtung und herumliegender Abfall.

5.26. Finanzierung

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand sollen diese so gestaltet werden, dass ein wirksamer Anreiz zur Erhöhung der Fahrgastzahlen besteht.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt auf der Basis des ÖPNV-Gesetzes des Landes Sachsen-Anhalt den Aufgabenträgern des Straßenpersonennahverkehrs nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltes zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfs-

gerechte Verkehrsbedienung, für Planungen und für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Förderung von Verkehrskooperationen.

Der Aufgabenträger Landeshauptstadt Magdeburg unterstützt durch Bereitstellung von Finanzhilfen auch zukünftig die Umsetzung der Anforderungen und Ziele des Nahverkehrsplanes mit dem Ziel, eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Bedienung zu sichern. Eine beihilferechtskonforme Finanzierung wird derzeit durch die konsequente Anwendung der Kriterien des EuGH-Urteils „Altmark-Trans“ in der Betrauungsvereinbarung der Landeshauptstadt Magdeburg mit der MVB GmbH erreicht.

Zentrales Ziel ist und bleibt es, die Nutzung des ÖPNV weiter zu steigern und dadurch letztlich wirksam in die weitere Verbesserung der Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit in unserer Stadt zu investieren.



Haltestelle Opernhaus

6 Beschlussfassung

Mit dem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan wurde eine aktuelle Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV geschaffen. Die Erarbeitung erfolgte unter Beteiligung der betreffenden Bereiche der Verwaltung, der MVB GmbH, der in den ehrenamtlichen Nahverkehrsbeirat integrierten Kammern, Verbände, Vereine und Interessenvertreter von Fahrgästen und der Arbeitsgruppe Stadtverkehr.

An der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden außerdem die betreffenden regionalen Verkehrsunternehmen, die Straßenbaulastträger, die NASA GmbH als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, die benachbarten Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr, angrenzende Gebietskörperschaften und der örtliche Schulträger beteiligt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hatten darüber hinaus auch Planungsverbände und Landesbehörden die Gelegenheit, zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stellung zu nehmen.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan wurde nach Genehmigung durch den Oberbürgermeister in den Ausschüssen des Stadtrates beraten und durch die Ausschüsse für Umwelt und Energie, für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr sowie durch den Finanz- und Grundstücksausschuss dem Stadtrat jeweils ohne Gegenstimmen zur Beschlussfassung empfohlen.

Mit dem Beschluss Nr. 264-11(V)10 hat der Stadtrat am 28. Januar 2010 die Drucksache 0499/09 „Fortschreibung Nahverkehrsplan“ beschlossen.

Neben dem langfristig orientierten „ÖPNV-Konzept“, das optionale Entwicklungen des öffentlichen Personennahverkehrs auch im Zusammenhang mit den anderen Verkehrsarten betrachtet und insofern auch als Teil der „Verkehrsentwicklungsplanung“ verstanden werden kann, liegt mit dem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan ein detailliertes aktuelles Handlungskonzept für die ÖPNV-Entwicklung in den nächsten Jahren vor. Erste Ergebnisse seiner Umsetzung sind bereits erfolgreich „erfahrbar“.

Erfahren Sie Magdeburg
mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

unter

www.mvbnet.de

www.insa.de

www.marego-verbund.de

finden Sie stets die passende Verbindung.



Askanischer Platz

Impressum

Herausgeber	Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt An der Steinkuhle 6 39128 Magdeburg Telefon: 0391 / 540 54 24 Telefax: 0391 / 540 52 92 E-Mail: stadtplanungsamt@magdeburg.de Internet: www.magdeburg.de
Quellen	Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt, Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH, Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt GmbH, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, ISUP GmbH
Fotos und Gestaltung	Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt
Titelfoto	Haltestelle Hasselbachplatz (Februar/2011)
Druck	Quedlinburg DRUCK GmbH
Stand	Oktober 2011



Haltestelle Herrenkrug