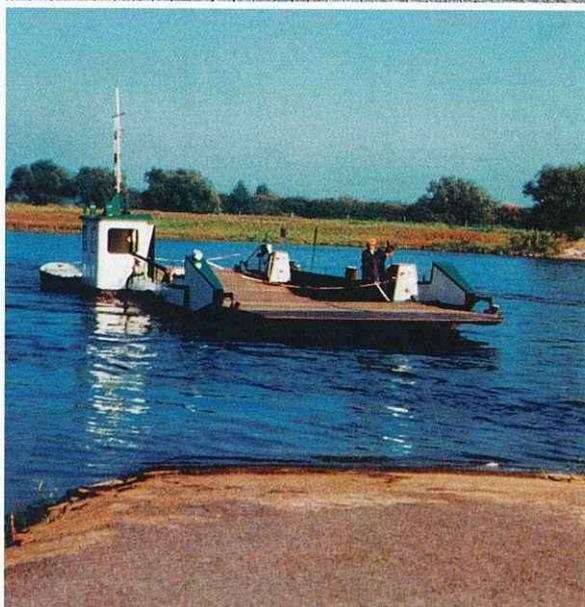




## Das neue ÖPNV-Konzept Der Nahverkehrsplan 2001 - 2005 der Landeshauptstadt Magdeburg



# Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler	Christiane Mai	18/III/95	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Zur Baugeschichte der Sudenburg
Heike Albrecht	Angelika Meyer	19/94	Die Anger-Siedlung in Magdeburg
Christa Anger	Heike Moreth	20/94	Bruno Taut – eine Dokumentation
Peter Anger	Ute Neumann	21/95	Stadtteilentwicklung Ottersleben
Kamran Ardalán	Bernd Niebur	22/94	Die Curie-Siedlung in Neustadt
Birgit Arend	Doris Nikoll	23/94	Gartenstadtsiedlung Westernplan
Heidrun Bartel	Corina Nürnberg	24/95	Fachwerkhäuser in Magdeburg
Roswitha Baumgart	Heinz-Joachim Olbricht	25/95	Stadtentwicklungskonzept Rothensee
Martina Beichert	Bernd-Ediko Olesch	26/95	Gartenstadt Hopfengarten
Sylvia Böttger	Dr. Carola Perlich	27/95	Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
Britta Buschermöhle	Dr. Eckhard W. Peters	28/94	Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
Renate Dilz	Dirk Polzin	29/94	Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg •
Sybille Dirschka	Liane Radike	30/95	Südwestliche Stadterweiterung
Ulrich Ernst	Jörg Rehbaum	31/II/98	Parkanlagen der Stadt Magdeburg
Michael Ertl	Karin Richter	32/II/95	Stadtfeld Nord
Jutta Fittkau	Katja Richter	32/II/95	Stadtfeld Süd
Hannelore Friedrich	Dirk Rock	33/95	Das Magdeburger Märktekonzept
Heidrun Frosch-Teichmann	Burkhard Rönick	34/II/98	Städtebau in Magdeburg 1945-90 - Planungen und Dokumente
Jeannette Fuchs	Jens Rückriem	34/II/98	Städtebau in Magdeburg 1945-90 - Baustandorte u. Wohngebiete
Margot Gottschalk	Elke Schäferhenrich	35/95	Siedlungsentwicklung Westerhüsen Magdeburg Südost
Jürgen Gippert	Hannelore Schettler	36/95	Tempo 30 – Verkehrsberuhigung in Magdeburg
Katrin Grögor	Monika Schubert	37/95	Siedlung Fermersleben
Marlies Grunert	Helga Schröter	38/95	Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg
Andrea Hartkopf	Anja Schulze	39/II/95	Magdeburg - Die Stadt des Neuen Bauwillens
Bernd Heine	Hans-Joachim Schulze	39/II/95	Magdeburg - Aufbruch in die Moderne
Anette Heinicke	Hannelore Seeger	41/95	Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
Ingrid Heptner	Rudolf Sendt	42/95	Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
Stephan Herrmann	Katja Sperling	43/II/95	Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
Kathrin Jäger	Marie-Eva Steffens	44/95	Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
Wolfgang Jäger	Siegrid Szabó	45/95	Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt
Heinz Jasniak	Heike Thomale	46/II/99	Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel
Bernd Kapelle	Judith Ulbricht	47/95	Industriearchitektur in Magdeburg – Maschinenbauindustrie
Sabine Keller	Edgar Voigtländer	48/II/95	Workshop • Universitätsplatz •
Krista Kinkeldey	Rolf Weinreich	49/95	Symposium BRUNO TAUT
Hannelore Kirstein	Martina Welle	49/95	Gutacherverfahren Elbebahnhof
Dieter Klimpel	Astrid Wende	50/95	Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester
Jutta Klose	Dietrich Weyland	51/95	Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
Helga Körner	Reiner Wedekind	52/95	Vom Luftbild zur Biotopkartierung
Dr. Günther Korbelt	Hubert Wiesmann	53/96	Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
Peter Krämer	Christine Wolf	54/96	Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg
Christa Kummer	Johannes Wöbse	56/97	Stadtsanierung Buckau - Die Sanierung des Volksbades Buckau
Andrea Leis	Burkhard Wrede-	57/98	Magdeburg - Neu Olvenstedt
Thomas Lemm	Pummerer	58/99	Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft
Gisela Lenze	Birgit Zeise	59/97	Stadtentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf
Marlies Lochau	Marietta Zimmermann	60/98	Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten

## Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes

1990	Workshop • Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •	
1/93	Strukturplan	
2/93	Verkehrliches Leitbild	
3/93	Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan	
5/93	Sanierungsgebiet Buckau – Städtebaulicher Rahmenplan	
5/93	Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau	
6/93	Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz Magdeburg •	
7/93	Workshop • Nördlicher Stadteingang •	
8/93	Städtebaulicher Denkmalschutz	
9/93	Radverkehrskonzeption	
10/93	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)	
11/93	Workshop • Kaiserpfalz •	
12/94	Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg	
13/94	Hermann-Beims-Siedlung	
14/94	Siedlung Cracau	
15/94	Städtebauliche Entwicklung 1990-1994	
16/95	Gartenstadtkolonie Reform	
17/94	Schlachthofquartier	
18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Sozio-urbane Untersuchungen	
18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Zur Baugeschichte der Neuen Neustadt	
71/00	Kirchen und Klöster zu Magdeburg	
72/01	Gemeinschaftsinitiative URBAN	
73/98	Städtebaulicher Denkmalschutz	
73/99	Städtebaulicher Denkmalschutz	
74/98	Hauseingangsbereiche, südl. Stadtzentrum Magdeburg	
75/00	Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg - Gedanken zur Zukunft der Stadt	
76/01	Flächennutzungsplan 2000	
78/02	Industriebau in Magdeburg II - Brauereien, Mühlen, Zucker- und Zichorienindustrie	
79/01	Der Fürstenwall	
80/01	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes	
81/02	Magdeburger Kasernen	
82/01	Magdeburger Verkehrsanlagen	
83/01	Das Magdeburger Häuserbuch	
84/02	Das neue ÖPNV-Konzept 2002 und...	
85/02	Stadtumbaukonzept 2001 - Landeshauptstadt Magdeburg	
86/02	Magdeburg 21 - Das neue Tor zur Innenstadt	
87/01	Das Magdeburger Märktekonzept	
89/01	Der Denkmalschutzplan	
90/01	Workshop Handelshafen	

---

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Das neue ÖPNV-Konzept  
Der Nahverkehrsplan 2001 – 2005  
der Landeshauptstadt Magdeburg

Klaus Eschke



<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>	<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
<b>GELEITWORT</b>		<b>3. ZUR GESCHICHTE DES ÖPNV IN DER</b>	
Oberbürgermeister, Dr. L. Trümper .....	3	<b>STADT MAGDEBURG</b> .....	83
<b>VORWORTE</b>		<b>4. AUTOREN; QUELLENNACHWEISE;</b>	
Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH,		<b>ANSPRECHPARTNER UND ADRESSEN</b>	
Dr. H. Preil / K. Regener .....	4	<b>ZUM ÖPNV</b> .....	96
Baudezernat, W. Kaleschky / Dr. E. W. Peters /			
R. Baumgart .....	5		
Vorbemerkungen des Autors .....	6		
<b>1. DAS NEUE ÖPNV-KONZEPT 2001 DER</b>			
<b>LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG</b> .....	8		
1.1 Ausgangslage und Zielstellung .....	8		
1.2 Analyse und Bewertung des vorhandenen			
ÖPNV-Angebotes .....	11		
1.3 Prognosen und Szenarien-Betrachtungen.			
Bewertung und Schlussfolgerungen .....	19		
1.4 Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV .....	24		
1.5 Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen .....	51		
1.6 Handlungsempfehlungen			
und Maßnahmeplan .....	52		
1.7 Beschluss des Stadtrates			
zum ÖPNV-Konzept .....	56		
<b>2. DER NAHVERKEHRSPLAN DER</b>			
<b>LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG /</b>			
<b>FORTSCHREIBUNG 2001 – 2005</b> .....	57		
2.1 Der gesetzliche Rahmen für den ÖPNV .....	57		
2.2 Aufgabe und Zielstellung des			
Nahverkehrsplanes .....	58		
2.3 Strukturdaten und Bewertung des			
vorhandenen ÖPNV-Angebotes .....	59		
2.4 Prognosen des zukünftig zu erwartenden			
Verkehrsaufkommens .....	62		
2.5 Das ÖPNV-Angebotskonzept 2001 – 2005 .....	62		
Grundsätze der Angebotsgestaltung			
Die ÖPNV-Standards			
Entwicklung des ÖPNV-Angebots			
Tarifkonzeption			
2.6 Marketingkonzeption .....	72		
2.7 Organisationskonzept .....	76		
2.8 Maßnahmeplan .....	78		
2.9 Finanzierungs- und Investitionsplan .....	80		
2.10 Beschluss des Stadtrates			
zum Nahverkehrsplan .....	83		

Titelbilder: Moderner Niederflur-Straßenbahnzug und Niederflurstandardbus der MVB an der Haltestelle Berliner Chaussee (Herrenkrugstraße) / Verknüpfungspunkt SPNV – städtischer ÖPNV / Der neue ZOB / Gierfähre Westerhüsen



## Geleitwort des Oberbürgermeisters

Mit dieser Broschüre wird den Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt Magdeburg, ihren Besuchern und natürlich auch den interessierten Fachleuten das überarbeitete Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept) und der fortgeschriebene Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg zugänglich gemacht.

Während das ÖPNV-Konzept mit seinen tief greifenden Analysen, Szenario-Betrachtungen und Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ein langfristiges, bis 2010 und darüber hinaus angelegtes Konzept ist, stellt der Nahverkehrsplan das Handlungsinstrument für die nächsten fünf Jahre dar, wobei die hierin zur Realisierung vorgesehenen Maßnahmen logischerweise aus dem ÖPNV-Konzept abgeleitet wurden. Die Landeshauptstadt Magdeburg ist gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr und somit verpflichtet, ausreichende ÖPNV-Angebote zur Verfügung zu stellen, zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Allgemeinheit. Sie kommt dieser Verpflichtung nicht nur mit der jährlichen Zahlung von rund 24 Millionen € als Zuschuss an die MVB GmbH nach, sie unterstützt auch mit vielgestalteten Planungen und Maßnahmen den ÖPNV in der Stadt. Die Landeshauptstadt braucht einen leistungsstarken und attraktiven ÖPNV. Als Oberbürgermeister liegen mir besonders drei Dinge am Herzen:

Erstens: Die Belastung des städtischen Haushalts mit jährlich 24 Millionen € ist groß. Dass mehr und noch besserer ÖPNV ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand geleistet werden kann, ist eine gute Botschaft des

ÖPNV-Konzeptes. Aber dennoch muss auch die MVB GmbH alles daran setzen, den Kostendeckungsgrad von rund 50 % weiter zu verbessern, um den spezifischen Zuschussbedarf je Fahrplankilometer weiter zu senken. Die vorgesehene europaweite Öffnung des ÖPNV-Marktes und der damit zu erwartende freie Wettbewerb muss für die MVB GmbH Ansporn sein, das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern und immer kostengünstiger zu gestalten.

Zweitens: Die Landeshauptstadt Magdeburg ist Oberzentrum der Region. Im ÖPNV-Konzept wird aufgezeigt, dass 28 % des Gesamtverkehrs in Magdeburg Verkehr ist, der die Stadtgrenze überschreitet. Dieser Verkehr besteht zu rund 90 % aus motorisiertem Individualverkehr (MIV) und zu nur knapp 10 % aus ÖPNV. Die Magdeburger selbst weisen hier im Binnenverkehr ein weitaus besseres Verhältnis auf, nämlich von 68 % MIV und 32 % ÖPNV. Dies zeigt, dass die regionale Zusammenarbeit weiter aktiviert werden muss, um die hier vorhandenen Potentiale für den ÖPNV besser als bisher zu erschließen. Alle Aufgabenträger für den ÖPNV, die Landeshauptstadt, die Landkreise und nicht zuletzt das Land in seiner Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr und natürlich auch die Verkehrsunternehmen sind aufgerufen, die Zusammenarbeit auf ein qualitativ höheres Niveau zu bringen. Über die Form der Zusammenarbeit müssen die Fachleute und die Politik gemeinsam befinden. Sie muss zum Nutzen der Region, ihrer Wirtschaft und ihrer Menschen erfolgen. Es gibt in Deutschland nicht wenige Beispiele, wo erfolgreiche Verkehrsverbünde oder ähnliche Formen das Image einer Region wesentlich mit prägen.

Drittens: Der ÖPNV in der Landeshauptstadt findet auf einem hohen Niveau statt. Darauf können wir stolz sein. Mit den geplanten Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes und des Nahverkehrsplanes wird der ÖPNV quantitativ und qualitativ weiterentwickelt. Dies wird die Stadt in ihrer Entwicklung weiter voranbringen. Die Investitionen z.B. in die geplante zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn mit über 100 Millionen € werden nicht nur für die Wirtschaft von Bedeutung sein. Damit werden für die Magdeburger und ihre Gäste neue und noch bessere ÖPNV-Angebote offeriert. Ich kann sie Ihnen nur wärmstens empfehlen und mir wünschen, dass Sie die Leistungen erkennen und anerkennen und sie vor allem auch nutzen. Die vorliegende Broschüre informiert Sie darüber und animiert Sie hoffentlich auch dazu, den ÖPNV in unserer Stadt und ihrem Umland möglichst oft zu nutzen.

Beim Lesen wünsche ich Ihnen viel Spaß und neue Erkenntnisse sowie beim Fahren mit Bus und Bahn stets eine entspannte Reise und eine sichere Ankunft.

Dr. Lutz Trümper  
Oberbürgermeister



### Vorwort der Geschäftsführung der MVB GmbH zur ÖPNV-Konzeption und zum Nahverkehrsplan der Stadt Magdeburg

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH ist der wichtigste Träger des öffentlichen Personennahverkehrs in Magdeburg. Dabei kann das Unternehmen auf eine 125-jährige Geschichte zurückblicken.

Speziell im letzten Jahrzehnt hat sich die MVB zu einem modernen und wettbewerbsfähigen Nahverkehrsunternehmen entwickelt. Traditionell liegt der Schwerpunkt der Leistungen auf dem Sektor des Straßenbahnbetriebes. Mit insgesamt 12 Linien, inklusive Nachtverkehr, werden alle Stadtteile erschlossen. Das somit rund 100 km lange Liniennetz der Straßenbahn wird durch 13 Buslinien ergänzt. Sie erschließen Gebiete mit geringem Fahrgastaufkommen, schaffen tangentielle Querverbindungen oder sind Zubringer für die Straßenbahn.

Den jährlich rund 58 Mio. Fahrgästen steht ein moderner und überwiegend behindertengerechter Fahrzeugpark mit u.a. 72 niederflurigen Straßenbahngelenktriebwagen und 60 niederflurigen Linienbussen zur Verfügung.

Durch umfangreiche Sanierungen und Neubauten im Bereich der Bahnstromversorgung, der Gleisanlagen

Dr. Preil

Geschäftsführer



sowie der Fahrzeuginstandhaltung verfügt das Unternehmen über Bedingungen, die heute Voraussetzungen für eine sichere und optimale Betriebsdurchführung darstellen.

Seit Beginn des Jahres 2002 sind alle Unternehmensbereiche entsprechend den europäischen ISO-Normen des Qualitäts- und Umweltmanagements zertifiziert. Ein Ergebnis der engagierten Tätigkeit der rund 900 MVB-Mitarbeiter und eine Herausforderung an das Dienstleistungsunternehmen der Zukunft.

Mit der neuen ÖPNV-Konzeption und dem Nahverkehrsplan der Stadt Magdeburg verknüpfen wir deshalb den Auftrag, unsere Leistungen noch optimaler und effizienter den Anforderungen der sich stetig weiter entwickelnden Landeshauptstadt anzupassen und dabei den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und Gäste qualitativ und quantitativ Rechnung zu tragen.

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein prägender wichtiger Standortfaktor und ein Stück Lebensqualität für die Bewohner einer Stadt.

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH besitzen beste Voraussetzungen, diese infrastrukturelle Einrichtung mit zukunftsorientierten Leistungsangeboten zu untersetzen.

Dipl. Ing. (FH) Regener Geschäftsführer



### **Vorwort Baudezernat**

Werner Kaleschky

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt heute über eine moderne Verkehrsinfrastruktur, die zur gedeihlichen Entwicklung der Stadt insbesondere in den letzten 12 Jahren beigetragen hat. Dazu gehört auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Der ÖPNV hat laut Erhebungen aus dem Jahr 1998 über 17 % Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt, täglich werden von der Magdeburger Bevölkerung mehr als 150.000 Wege mit dem ÖPNV durchgeführt. Moderne Busse und Bahnen bestimmen das Stadtbild.

Der ÖPNV boomt bundesweit und darüber hinaus. In den alten Bundesländern hat man vielerorts die Straßenbahn wieder entdeckt. Streckenneubauten, Netzerweiterungen, Einführung von Stadtbahnsystemen, Entwicklung neuer Konzepte mit sogenannten "Alternativen Bedienungsformen" und nicht zuletzt das Erscheinen immer modernerer Fahrzeuge sind an der Tagesordnung. Auch die Landeshauptstadt Magdeburg will ihren ÖPNV quantitativ wie qualitativ weiterentwickeln. Das überarbeitete ÖPNV-Konzept und der fortgeschriebene Nahverkehrsplan beinhalten die entsprechenden Maßnahmen.

In der Stadtentwicklung hat eine neue Etappe begonnen. Viele neue Eigenheimsiedlungen meist am Stadtrand und das Stadtbau-Konzept infolge der Wohnungsleerstands-Problematik setzen neue Maßstäbe auch für die ÖPNV-Erschließung. Ein "Zauberwort" heißt "Alternative Bedienungsform", gemeint ist die Erschließung von Stadtquartieren mit geringer oder schlecht zu bündelnder Verkehrsnachfrage durch flexible bedarfsgesteuerte Systeme, wie z.B. Anrufsammeltaxi oder Rufbus. Die anderen in die Zukunft weisenden

und die Stadt prägenden Veränderungen sind die Netzerweiterungen der Straßenbahn, allen voran das Großprojekt "2. Nord-Süd-Verbindung" der Straßenbahn. Dass die Stadt dem Trend rückläufiger Einwohnerzahlen entgegenwirken will und auf das Expandieren der Straßenbahn setzt – Stadtteile wie Neustädter Feld, Kannenstieg, Reform, Ottersleben mit ihr erschließen will – ist weitsichtig gedacht und gut. Dennoch wird es solche euphorische Begeisterung wie bei früheren Streckeneröffnungen – wie z.B. 1926 nach Schönebeck, 1928 nach Cracau oder 1984 nach Olvenstedt – heute nicht mehr geben. Die Menschen haben eine Vielzahl von Alternativen zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse und stehen als unmittelbare Anlieger einer neuen Straßenbahnstrecke mitunter skeptisch gegenüber. Solche Vorbehalte auszuräumen und den positiven Nutzen für die Allgemeinheit zu vermitteln, ist eine wichtige Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit. Auch diese Broschüre ist eine gute Möglichkeit der Information über die Entwicklungsabsichten und Planungen des ÖPNV.

Unbestritten sind die ökologischen und auch die ökonomischen Vorzüge des ÖPNV für die Allgemeinheit. Es wäre gut für das Image und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, wenn ihn noch mehr Menschen nutzen würden. Es wäre ebenfalls gut für die Stadt, für den Stadthaushalt und für die Umwelt, wenn der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr zunehmen würde und die Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV) abnehmen würden. Es ist jedoch die freie Entscheidung jedes Einzelnen, ob er seine Mobilitätsbedürfnisse mit dem Auto, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV erfüllt. Natürlich kann auf die Entscheidung Einfluss genommen werden. Für die Stadt ist ein attraktives ÖPNV-Angebot die beste und überzeugendste Form der Werbung. Es bleibt auch weiterhin bei der verkehrspolitischen Zielstellung der Stadt, den MIV zu Gunsten des sogenannten "Umweltverbundes" zurück zu drängen. Damit wird es auch zukünftig Bevorzugung an Lichtsignalanlagen, Parkraumbewirtschaftung und andere Maßnahmen, die mit einer Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem MIV verbunden sind, geben. Der ÖPNV wird den MIV in punkto Reisezeit zwar kaum übervorteilen können. Vielfach spricht für ihn aber bereits das Empfinden, zumindest gleichgut voran zu kommen – wenn z.B. Bus und Bahn am Stau vorbeifahren oder an der Kreuzung Vorfahrt vor dem MIV haben. Wichtig ist, dass der ÖPNV verlässlich ist, zügig, pünktlich und sicher abläuft.

Das vorliegende ÖPNV-Konzept ist ein sehr fundiertes, den gegenwärtigen Stand von Wissenschaft und Technik reflektierendes und langfristig orientiertes Werk. Die Stadt ist damit in die Lage versetzt, langfristig zu planen, und über die empfohlenen Maßnahmen kann sie entsprechend den jeweiligen Erfordernissen zu gegebener Zeit befinden.

Der Nahverkehrsplan ist dagegen der aktuelle Handlungsrahmen. Er gewinnt vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden neuen europäischen Rechts weiter an Bedeutung und stellt bereits heute für die Genehmigungsbehörde eine wichtige Grundlage z.B. für die Vergabe von Konzessionen für den Linienverkehr dar. Die Bestimmung der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan hat einen besonderen Stellenwert, um den ÖPNV auch zukünftig auf einem hohen Qualitätsniveau für die Bürger und Gäste unserer Stadt zu sichern. Mit dem Beschluss des Stadtrates zum Nahverkehrsplan wurden diese verbindlich gemacht. Das kommunale Verkehrsunternehmen hat damit die Möglichkeit, sich rechtzeitig auf diese Anforderungen vorzubereiten.

Der ÖPNV sollte wieder "In" werden bei allen Bevölkerungsgruppen. Der Fahrradverkehr hat es schon vorgemacht. Die Voraussetzungen beim ÖPNV sind gut, um nicht zu sagen bestens. Die Broschüre sagt Ihnen, wie gut der ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg ist und wie er zukünftig noch besser werden soll. Wir laden Sie ein, sich darüber zu informieren.

W. Kaleschky  
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

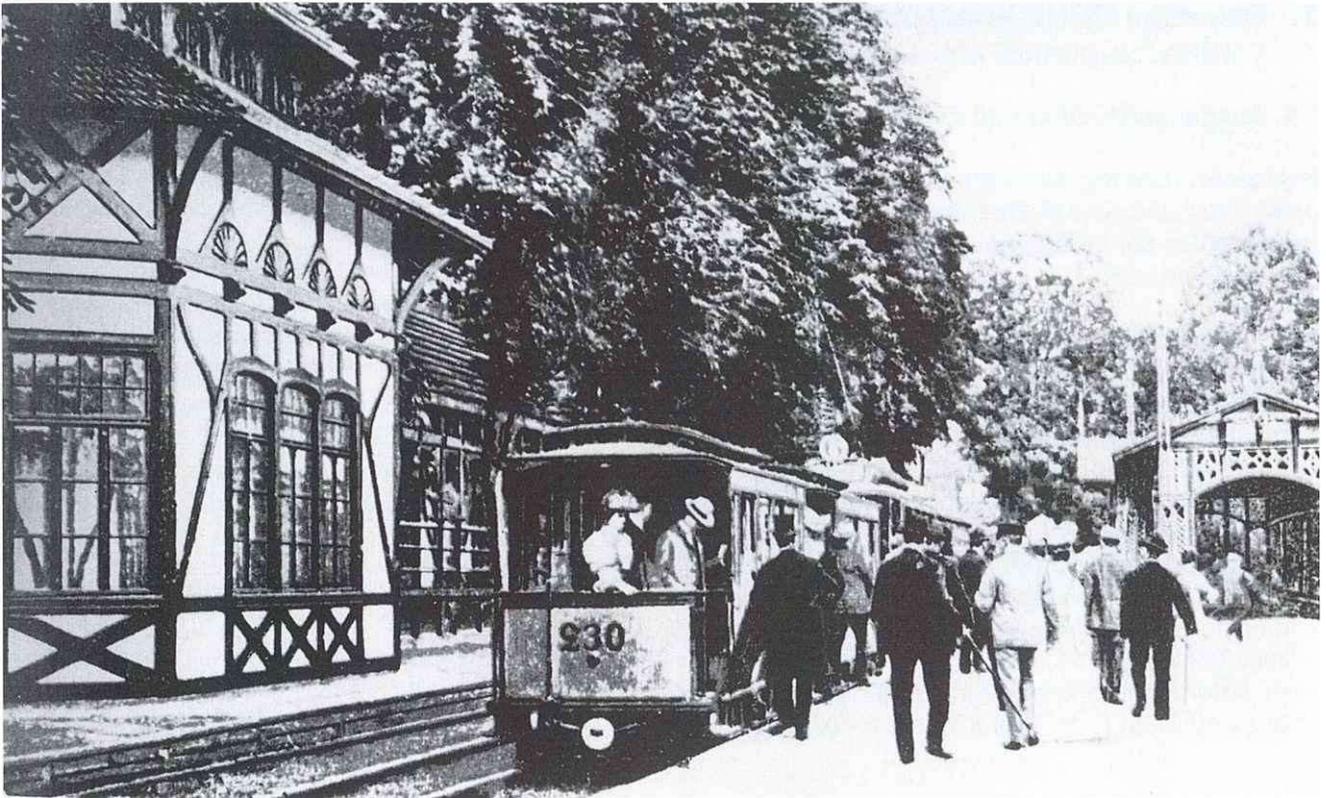
Dr. E. W. Peters  
Amtsleiter Stadtplanungsamt

R. Baumgart  
Abteilungsleiterin Verkehrsplanung

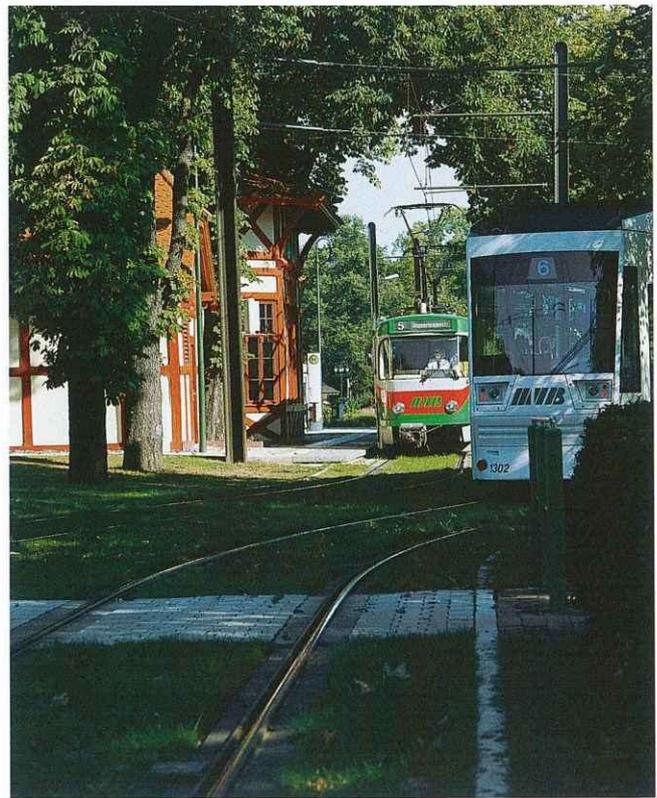
## Vorbemerkungen

Die vorliegende Broschüre ist sowohl für Fachleute als auch für die breite interessierte Öffentlichkeit gedacht. Die überarbeitete ÖPNV-Konzeption und der fortgeschriebene Nahverkehrsplan sind sehr umfangreiche Dokumente, und sie beinhalten viele fachspezifische Details. Die Broschüre gibt die Inhalte verkürzt und in möglichst allgemein verständlichen Formulierungen wieder. Ebenso wurde versucht, Doppelungen, wie sie zwischen ÖPNV-Konzept und Nahverkehrsplan gegeben sind, zu vermeiden oder zumindest zu minimieren. Der Autor hat, allerdings in nur wenigen Fällen, eigene Gedanken bzw. Wertungen eingebracht, die dann kursiv kenntlich gemacht sind. Die Pläne und Bilder sollen den mitunter trockenen Fachtext auflockern. Viele Skizzen und Bilder sind eigens für diese Broschüre angefertigt bzw. aus den Archiven der MVB und des Stadtplanungsamtes bereitgestellt worden. Für diese Unterstützung sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt.

Da in diesem Jahr die Magdeburger Straßenbahn 125 Jahre alt wird, ist auch ein kurzer Abriss der Geschichte des ÖPNV in der Stadt Magdeburg im Kapitel 3 mit Daten und Bildern erstellt. Und wer sich mit Ideen und Meinungen zur Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt einbringen möchte, findet am Schluss Adressen der entsprechenden Ansprechpartner.



*Straßenbahnverkehr früher und heute: Die Straßenbahnhaltestelle Herrenkrug*



## 1. Das neue ÖPNV-Konzept 2001 der Landeshauptstadt Magdeburg

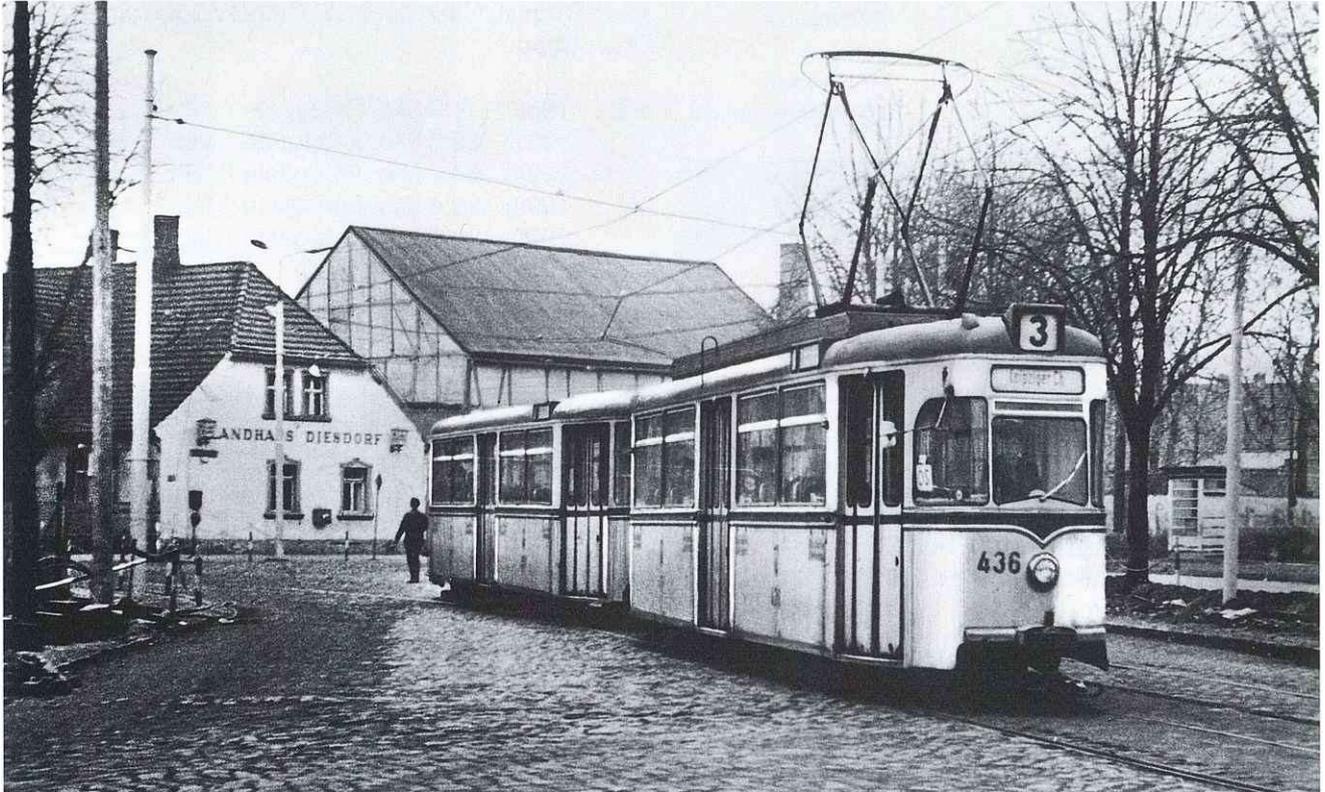
### 1.1. Ausgangssituation und Zielstellung

Seit der Erarbeitung des (letzten) ÖPNV-Konzeptes im Jahre 1994 sind viele **Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg** realisiert worden, z.B.:

- umfangreiche Maßnahmen der Instandsetzung und Erneuerung der technischen Infrastruktur – Gleise, Fahrleitungen, Fahrstromwerke, Betriebshöfe / Neubau Betriebshof Südost u.a.
- Erneuerung der Fahrzeugflotte – komplett im Busverkehr, teilweise im Straßenbahnbetrieb / Umbau von Tatra-Straßenbahnen und Neubeschaffung von modernen Niederflur-Straßenbahnen
- Neugestaltung diverser Zugangsstellen, Verbesserung der Fahrgastinformation durch dynamische Anzeigetafeln
- Realisierung von Beschleunigungsmaßnahmen für Bus und Bahn / u.a. Pilotprojekt Lübecker Straße
- Ausbau Nordbrückenzug / Herrenkrugstraße
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und seines Umfeldes mit neuen Haltestellen
- Umbau und Neuorganisation der Haltestellen Ernst-Reuter-Allee / Breiter Weg / Alter Markt
- Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in den Stadtrandbereichen durch Verlängerung bzw. Veränderung von Buslinien
- Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes
- Einführung eines gemeinsamen Zeitkartentarifes zur Nutzung von städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsmitteln (MUM-Tarif / Magdeburg-Umland-Tarif)
- Bau der Gleisschleife Diesdorf

Der neue Betriebshof Südost





Jahrelanger Alltag in Diesdorf, das Zurücksetzen der Straßenbahn, als es die Wendeschleife noch nicht gab



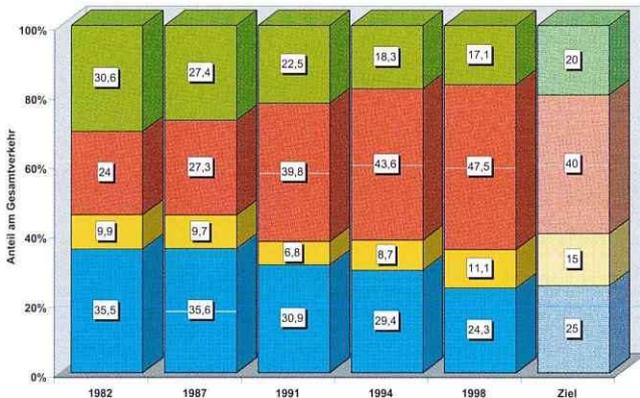
Die neue Gleisschleife Diesdorf

**Fazit:** Angebot und Attraktivität des ÖPNV wurden verbessert.

Dank der Beschleunigungsmaßnahmen ist die Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen deutlich gestiegen. Die stabile technische Infrastruktur und die moderne Fahrzeugflotte sind Garanten für die Zuverlässigkeit. Dennoch, die Fahrzeiten im Öffentlichen Personennahverkehr haben sich seit 1994 bis heute nicht so deutlich verringert, dass die Wettbewerbssituation gegen-

über dem motorisierten Individualverkehr (MIV) verbessert werden konnte. Der Trend eines rückläufigen ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt konnte nicht gestoppt werden. Der ÖPNV-Anteil sank von 18,3 % im Jahr 1994 auf 17,1 % im Jahr 1998 hauptsächlich zugunsten des MIV. Die Zielstellung des Verkehrlichen Leitbildes von 1993 ist, 20 % ÖPNV-Anteil im Trendszenario und 25 % im Zielszenario zu erreichen.

Verkehrsmittelanteile relativ (ohne Fußwege <5 min)



Verkehrsmittelwahl nach SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)

Die Fahrgastzahlen der MVB GmbH zeigen einen ähnlichen Trend:

- z.B.: 1986: 114,9 Mio. Fahrgäste / Jahr
- 1991: 80,2 Mio. Fahrgäste / Jahr
- 1994: 64,7 Mio. Fahrgäste / Jahr
- 1998: 55,4 Mio. Fahrgäste / Jahr
- 2000: 58,1 Mio. Fahrgäste / Jahr

Übrigens: die Fahrgastzahl war 1918 mit 68,3 Millionen auch schon beachtlich.

**Warum jetzt und überhaupt ein neues ÖPNV-Konzept?** Seit 1994 haben sich viele Rahmenbedingungen für den ÖPNV verändert – organisatorische, strukturelle, rechtliche u.a.m. Als Beispiele stehen dafür die Einwohnerentwicklung, die Stadt-Umland-Beziehungen, die Eingemeindungen und nicht zuletzt das ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt.

Die **Zielstellung** des neuen bzw. überarbeiteten ÖPNV-Konzeptes ist die gleiche wie 1994: **die Position des Öffentlichen Personennahverkehrs als attraktive Alternative gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu verbessern.**

Das ÖPNV-Konzept soll u.a.:

- den Handlungsspielraum der Landeshauptstadt zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl aufzeigen.

ÖPNV im Stadtbild der Landeshauptstadt



- die Einschätzung des Nutzeffektes des Mitteleinsatzes im ÖPNV ermöglichen
- die Anforderungen und Vorschläge für die weitere Gestaltung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg formulieren.
- den Handlungsrahmen bis 2010 für die langfristige Entwicklung geben, aus dem der Nahverkehrsplan (siehe Kapitel 2) seine Maßnahmen ableitet.

## 1.2. Analyse und Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes

### **Straßenbahn:**

Die Straßenbahn ist Hauptträger des ÖPNV mit rund 80 % der beförderten Personen. Strecken- und Linienetz (95,4 km) sind radial auf die Innenstadt bezogen mit Ausnahme einer Tangentiallinie über den Süd- / Westring. Bedienungszeiten sind in der Regel von 4.30 Uhr (Sa. 6.00 Uhr / So. 8.00 Uhr) bis 23.00 Uhr, danach setzt der Nachtverkehr ein. Es verkehren 9 Linien tagsüber, 3 Straßenbahn-Nachtlinien und eine Bedarfslinie (Linie 15) zu Veranstaltungen.

Das Taktangebot ist allgemein 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit, in der Schwachverkehrszeit (SVZ) 20 Minuten bzw. dem Bedarf entsprechend angepasst. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit der Straßenbahn beträgt 19 km/h (in der SVZ 21 km/h),

vergleichsweise liegt die des MIV bei ungefähr 29 km/h. Die Pünktlichkeit liegt nach Angaben der MVB zwischen 84 % und 87 % (bezogen auf den Fahrplan) und bei Berücksichtigung von Abweichungen < 5 Minuten 97,3 % – 98,3 %, ein guter Wert, wenn man bedenkt, dass z.B. 1996 noch 70,4 % zu Buche standen. Hier haben die umfangreichen Verbesserungen der technischen Infrastruktur, die Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen und die Modernisierung der Fahrzeugflotte Früchte getragen. Auch der Streckenanteil mit unabhängigem Bahnkörper mit 31,5 % hat dazu beigetragen.

Es kommen an Werktagen bis zu 79 Straßenbahnfahrzeuge, davon sind 60 % moderne Niederflurfahrzeuge, zum Einsatz. An Wochenenden verkehren ausschließlich Niederflurfahrzeuge.

### **Bus:**

Die Buslinien verlängern die Bedienungsachsen der Straßenbahnen bis in die Stadtrandbereiche, und sie verbinden tangential die Achsen. Der Bus erfüllt somit in der Hauptsache eine Erschließungsfunktion der Stadtrandbereiche und Zubringerfunktion zur Straßenbahn. Das Buslinienetz ist 105,4 km lang (ohne Nachtlinien), es wurde und wird zur Verbesserung der Erschließung den Erfordernissen angepasst. Es verkehren 11 Buslinien plus 2 Nacht-Buslinien.



*Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper auf der Fahrt zur Innenstadt*



*Nachtverkehr*

Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit beträgt in der Hauptverkehrszeit 21,6 km/h.

Die Buslinien verkehren in der Regel an allen Wochentagen, im allgemeinen auch von 4.30 Uhr bis 23.00 Uhr, die Taktzeiten liegen meist zwischen 10 und 20 Minuten und größer bei einigen Linien und zu verschiedenen Zeiten. Dies ist dem Bedarf und der Wirtschaftlichkeit geschuldet. Die Pünktlichkeit ist bezogen auf den Fahrplan 78 % – 82 % groß, bei Berücksichtigung von Abweichungen von nur < 5 Minuten liegt sie bei 95,4 % bis 97,9 %.

Der Fahrzeugpark besteht aus 23 Standardgelenkbussen und 37 Standardlinienbussen, alle in Niederflertechnik; 48 Fahrzeuge sind an Werktagen im Einsatz.



Niederflurgelenkbus

Der neue ZOB mit Fahrgastinformation zu Bus und Bahn



### Regionalverkehr mit Bus und Bahn:

Der Regionalverkehr besteht aus **27 regionalen Buslinien, einer S-Bahnlinie** zwischen Schönebeck / Salzelmen und Zielitz und aus **12 Regionalbahnlinien (RB) und 5 Regional-Expresslinien (RE)**. Die Regionalbuslinien werden von Verkehrsunternehmen in den Landkreisen, der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird durch die DB Regio durchgeführt. Auftraggeber, d.h. Besteller und Finanzierer, ist das Land, und in dessen Auftrag die NASA GmbH (Nahverkehrsservice-Sachsen-Anhalt).

Mit dem Regionalverkehr werden zwischen der LH Magdeburg und dem Umland täglich mehr als 20.000 Personenfahrten realisiert, davon im regionalen Busverkehr mehr als 2.400 Personenfahrten, durch die S-Bahn ca. 2.850 und durch RE / RB ca. 14.750 Personenfahrten – also bezogen auf den städtischen ÖPNV ist der regionale ÖPNV bedeutend geringer. Der ÖPNV-Anteil am Quelle-Ziel-Verkehr beträgt nur 9 %.

Das **Regional-Busangebot** ist weitgehend unvertakktet und bedarfsorientiert ausgerichtet. Die überwiegende Anzahl der Linien endet am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Magdeburg. Es werden im Stadtgebiet einige Bus- und Straßenbahnhaltestellen bedient.

Die **S-Bahnlinie** hat neben der Pendler-Bedienung über die Stadtgrenze hinweg für den Binnenverkehr der Stadt nur eine geringe Bedeutung mit einer Verbindungsfunktion zwischen Westerhüsen / Salbke – Innenstadt / Hbf. – Rothensee. Die geringe Anzahl von Zugangsstellen, die z.T. noch abseits der Siedlungsschwerpunkte liegen, sowie das z.T. parallele Straßenbahnangebot sind dafür ausschlaggebend.

Die **Regionalexpress- und Regionalbahnen** beginnen und enden in der Regel am Hauptbahnhof. Die Bedienung ist jeweils vertaktet im mindestens 2-Stunden-Takt, wobei durch Überlagerung von Linien in vielen Fällen ein 1-Stunden-Takt oder noch kürzere Taktzeiten entstehen.

Wichtigster **Verknüpfungspunkt** zwischen dem regionalen ÖPNV, dem straßen- wie dem schienengebundenen, und dem städtischen ÖPNV bzw. der Stadt generell ist der **Bereich des Hauptbahnhofes mit ZOB** und den entsprechenden **Straßenbahnhaltestellen am Bahnhofsvorplatz und Damaschkeplatz**.

#### Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte:

Das innerstädtische ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Magdeburg kann heute über **566 Zugangsstellen** (inklusive Gegenrichtung) erreicht werden, über ein Drittel davon zur Straßenbahn. Mehr als die Hälfte der Zugangsstellen ist mit einem Witterungsschutz ausgestattet. An 35 Verknüpfungspunkten des innerstäd-



Dynamische Fahrgastinformation an der Haltestelle Alter Markt

Schnittstelle Hbf.: Haltestelle der Straßenbahn auf dem Bahnhofsvorplatz



tischen Verkehrs kann zwischen Bus und Straßenbahn umgestiegen werden. Die Verknüpfungspunkte **Alter Markt / Ernst-Reuter-Allee** (Zentralhaltestelle!), **Hauptbahnhof**, **Damaschkeplatz**, **Hasselbachplatz**, **Universitätsplatz**, **Kastanienstraße** (Lübecker Straße), **Immermannstraße** (Olvenstedter Platz), **Bahnhof Neustadt**, **Kirschweg / Schilfbreite** und **Braunlager Straße** sind von besonderer Bedeutung, da hier zwischen mehreren Linien und Verkehrsträgern umgestiegen werden kann. Die fünf erstgenannten Verknüpfungspunkte sind mit einer Anlage zur **dynamischen Fahrgastinformation** ausgestattet.

**Tarifstrukturen:**

Die MVB hat für ihre Verkehrsmittel 19 verschiedene Tarifangebote, u.a. verschiedene Zeitkarten, Semesterticket und Schülerferienticket. Die Fahrradmitnahme ist außerhalb der Hauptverkehrszeit möglich, wozu ein ermäßigter Einzelfahrschein benötigt wird. Der reguläre Einzelfahrschein (gegenwärtig 1,30 € bzw. 1,15 € in der 4-er Karte) berechtigt zum Fahren 90 Minuten lang, hin und zurück mit Umsteigen usw. – der Werbeslogan der MVB: **“Mit uns können Sie 90 Minuten”** vermittelt die-

ses Angebot treffend. Die Fahrscheine der MVB berechtigen auch zur Nutzung der Fähren.

Seit dem 01.04.2001 besteht als **Gemeinschaftstarif** der sogenannte **MUM II-Tarif** (Magdeburg – Umland-Tarif) aller Verkehrsunternehmen, die die Stadt Magdeburg und die Umlandlinien im SPNV und im Regionalbusverkehr bedienen. Das Tarifangebot stellt eine Erweiterung des vorherigen MUM I-Tarifes dar. Der Gemeinschaftstarif MVB / S-Bahn ist integriert. MUM II bietet jedoch nur Wochen- und Monatskarten.

**Service und Informationen:**

Fahrplan- und Serviceinformationen werden in Taschensfahrplänen angeboten. Die MVB betreibt ein **Kundenservice-Center** im Verkehrshaus, sie beschäftigt darüber hinaus einen **Mobilitätsberater**, und es können Informationen über das ÖPNV-Angebot auch über eine Telefonauskunft sowie über eine Homepage im Internet eingeholt werden. Zusammen mit zwei anderen Verkehrsunternehmen betreibt die MVB ein Modell-Projekt **“movi.de”** – Informationen über aktuelle Abfahrtszeiten, Verspätungen, Fahrtenausfälle u.a.m. sind hier zeitnah über Internet und WAP-Handy abrufbar. Fahrplaninformationen zu allen Verkehren werden auch über das **INSA** (Informationssystem Sachsen-Anhalt) vermittelt.

Die Verknüpfungspunkte mit dem regionalen Personennahverkehr sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Bahnhof / Haltepunkt	SPNV			Innerstädtischer ÖPNV		Bemerkungen
	RE	RB	S-Bahn	Strab	Bus	
Buckau		X	X		X	Anschluss Strab 2. N-S-Verb.
Eichenweiler		X	X	X		
Hasselbachplatz			X	X		Langer Übergangsweg
Hauptbahnhof	X	X	X	X	X	wichtigster Verknüpfungspunkt
Herrenkrug		X		X		Neu, mit BUGA 1999
Neustadt	X	X	X	X	X	Langer Übergangsweg
Sudenburg		X			X	Langer Übergangsweg
Südost			X	X		Langer Übergangsweg
Thälmannwerk		X	X		X	

Regionalbushaltestelle	Regionalbus	Innerstädtischer ÖPNV	
		Strab	Bus
Bahnhof Neustadt	X	X	X
Bahnhof Buckau	X		X
Bebertaler Straße	X	X	
Jerichower Platz	X	X	X
Krkhaus. Olvenstedt	X	X	X
Leipziger Chaussee	X	X	X
Lerchenwuhne	X	X	
Universitätsklinikum	X	X	
ZOB	X	X	



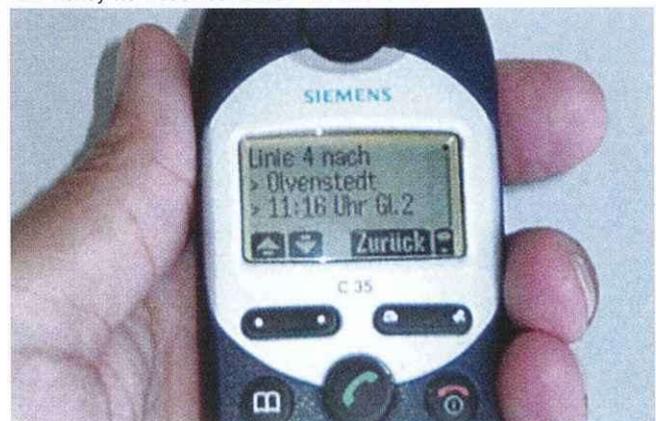
Straßenbahn mit guter Eigenwerbung

#### Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes:

Die Bewertung des Angebotes wurde unter Beachtung der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Standards vorgenommen:

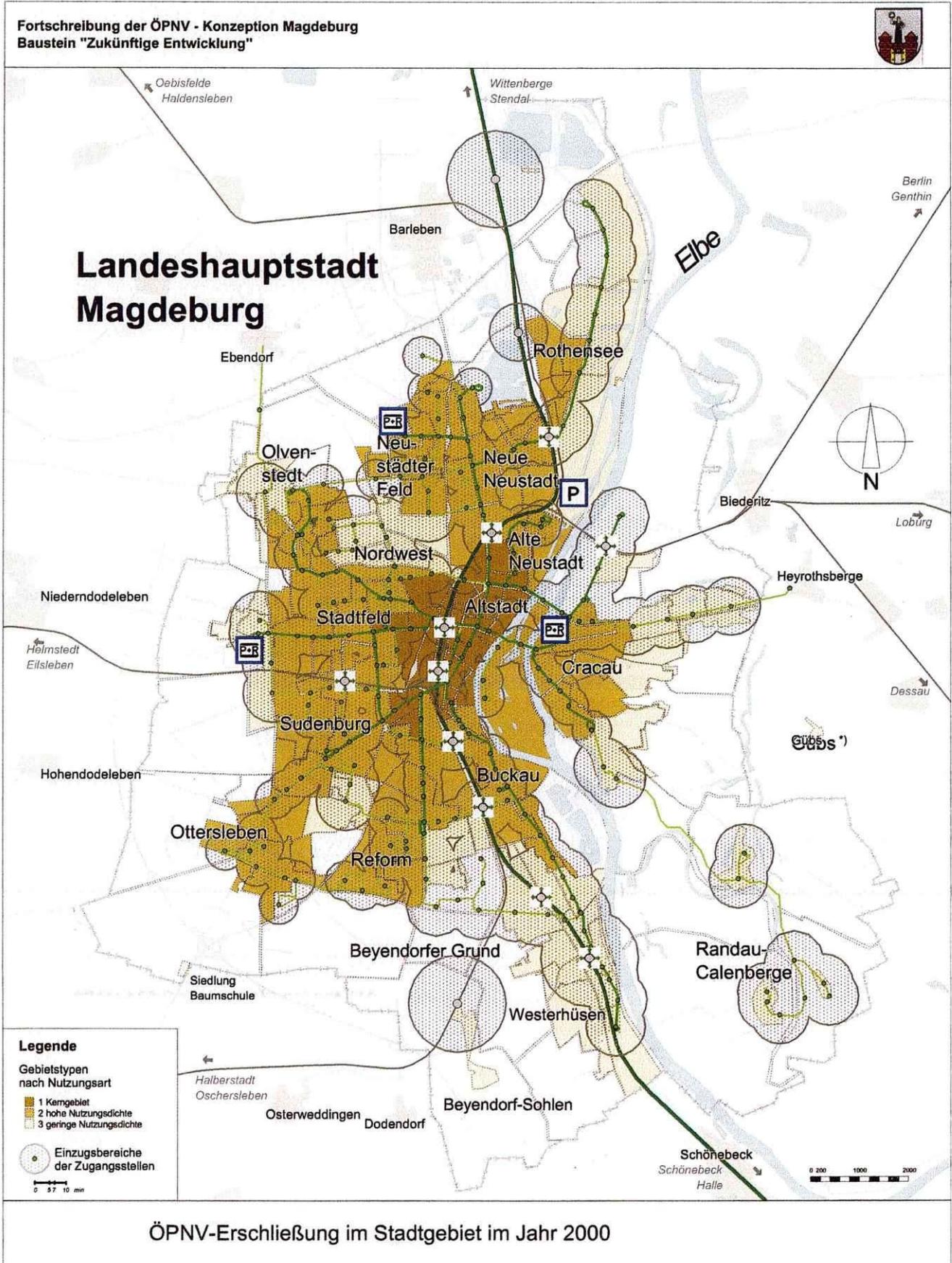
- **Zugangszeit zum ÖPNV**
  - **Bedienzeiten und Taktangebot**
  - **Schnelligkeit und Reisezeit**
  - **Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**
  - **Komfort und Bequemlichkeit**
  - **Preiswürdigkeit**
- Für die **Zugangszeit**, also für den Zeitaufwand von der Haustür bis zur Haltestelle, wird **dem definierten Standard überwiegend im gesamten Stadtgebiet entsprochen**. Die maximale Zugangszeit entspricht dabei ca. 600 m Luftlinie bei einem Umweganteil von 20 %. Vorschläge zur weiteren Verbesserung werden im Abschnitt 1.4. gemacht.

WAP-Handy als modernes neues Informationsmittel



Kernzone	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	Gebiete mit geringer Nutzungsdichte
5 Minuten	7 Minuten	10 Minuten

ÖPNV-Erschließung im Stadtgebiet im Jahr 2000



- Die Standards für die **Bedienzeiten** und die **Taktangebote** sind:

	Kernzone	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	Gebiete mit geringer Nutzungsdichte
Bedienzeiten			
Mo.-Fr.	4.30 – 24.00	4.30 – 24.00	6.00 – 22.30
Sa.	6.00 – 24.00	6.00 – 24.00	7.30 – 22.30
So.	7.00 – 24.00	7.00 – 24.00	7.30 – 22.30
Taktangebote von			
Kernzone	NVZ / SVZ 5 / 20	NVZ / SVZ 10 / 20	NVZ / SVZ 20 / 60
Gebiete mit hoher ND	10 / 20	10 / 20	20 / 60
Gebiete mit ger. ND	20 / 60	20 / 60	30 / 60

NVZ = Normalverkehrszeit (Mo.-Fr. 8-15, Sa. 9-16 Uhr)  
SVZ = Schwachverkehrszeit (Mo.-Fr. vor 6 und nach 18 Uhr; Sa., So. übrige Betriebszeit)

**Insgesamt entsprechen sowohl die angebotene Bedienung bei der Straßenbahn als auch die Ausrichtung des Liniennetzes der Verkehrsnachfrage.** Das Fehlen tangentialer Straßenbahnverbindungen führt zu einer Bündelung der Verkehrsströme in Richtung Innenstadt. Auf tangentialen Verbindungen ist dies entweder mit Umwegfahrten über die Innenstadt oder dem Umsteigen auf den Bus verbunden.

**Das Busliniennetz erfüllt seine Funktion als Zubringer zur Straßenbahn (Radiallinien) und bei der Bedienung der Tangentialverbindungen.** Das Angebot hinsichtlich **Bedienzeit** und **Taktangebot** ist **sehr differenziert und liegt teilweise unterhalb der Standards.** Auch die Nachfrage ist bei den Buslinien unterschiedlich; einige weisen generell bzw. abschnittsweise eine hohe Nachfrage auf, z.B. Linie 71.

Die vorgegebenen **Taktzeiten von 5 Minuten** während der Normalverkehrszeit (NVZ) im **Bereich der Kernzone werden** durch das dichte Linienangebot in der In-

Definierter Standard für "Tür zu Tür" – Reisezeit, also inklusive Zugangs- / Abgangszeit, Warte- und Umsteigezeit:

von / nach (in min)	Kernzone	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	Gebiete mit geringer Nutzungsdichte
Kernzone	20	30	40
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	40	60
Gebiete mit ger. Nutzungsdichte	40	60	60

nenstadt und den angrenzenden Quartieren i.d.R. **erreicht** (Breiter Weg / Nordabschnitt: mit 6 Linien ≈ Taktfolge von < 2 Minuten).

Der 10-Minuten-Takt für Gebiete mit hoher Nutzungsdichte wird in der NVZ durch den Bus nicht auf allen Relationen erreicht. Defizite bestehen insbesondere in den späten Abendstunden, bei der Bedienung von Pechau und Randau-Calenberge, bei der Buslinie 61 (Taktzeiten bzw. Bedienungszeiträume), fehlende durchgängige Tangentiallinie Sudenburg-Diesdorf-Olvenstedt und bei der Bedienung der Stadtteile Beyendorf-Sohlen insbesondere am Wochenende.

- **Schnelligkeit und Reisezeit:**

**Die ÖPNV-Reisezeiten liegen im Innenstadtbereich über dem Standard, innerhalb und zwischen den übrigen Stadtbereichen teilweise unter dem Standard.** Beispiele:

- Hasselbachplatz – Askanischer Platz: 16 min / Standard 20 min (MIV 10 min)
- Krankenhaus Olvenstedt – Bördepark: 51 min / Standard 40 min (MIV 21 min)
- Sudenburg – Neustädter See: 38 min / Standard 40 min (MIV 15 min)

Negative Einflüsse sind z.B. die Überlastung einiger Straßenbahnabschnitte durch den MIV (Halberstädter Straße, Straßenzug Buckau-Südost, Berliner Chaussee u.a.), fehlende Trennung der Verkehrsarten, fehlende Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA), fehlende durchgehende Tangentialverbindungen (besonders im westlichen Stadtgebiet) und Erschwernisse bei den Zugangszeiten zum ÖPNV (Entfernung zur Haltestelle – nicht auf die in die Haltestelle einfahrende Straßenbahn bezogene LSA-Schaltungen u.a.m.)

**• Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit:**

Dieses Kriterium ist ebenfalls ein besonders wichtiges. Vorgegebener Standard: 96,5 % aller Fahrten von Bus und Straßenbahn sollten pünktlich, d.h. mögliche Verspätungen sollten  $\leq 5$  Minuten sein.

**Insgesamt besitzt die Pünktlichkeit im ÖPNV der Stadt Magdeburg ein hohes Niveau.** Bei der Straßenbahn wird der Standard überschritten (z.B. lag er September bis November 2000 bei 98,17 % bzw. 97,27 %). Beim Bus ist die Spanne größer zwischen pünktlich und z.T. unpünktlich (z.B. im gleichen Messraum lag der Pünktlichkeitsgrad zwischen 97,99 % und 95,4 %).

**• Komfort und Bequemlichkeit:**

Komfort und Bequemlichkeit werden durch die **Art und Ausstattung und den Besetzungsgrad der Fahrzeuge**, die Gestaltung der **Haltestellen**, besondere Beachtung der Belange **mobilitätsbeeinträchtigter Personen** und das Vorhandensein von **Verkaufseinrichtungen** bestimmt.



Besetzungsgrad als Qualitätskriterium für den ÖPNV



Eine Haltestelle in Standard-Ausstattung

**Bewertung:**

Indikatoren für Komfort und Bequemlichkeit	Bewertung: Ausstattung liegt bei...
Fahrzeugbestand Straßenbahn	teilweise unter Standard
Fahrzeugbestand Bus	im Standard
Haltestellen	teilweise unter Standard
Verknüpfungspunkte ÖPNV / SPNV	überwiegend unter Standard
Verknüpfungspunkte ÖPNV / Regionalbus	im Standard
Ticketerwerb	überwiegend über Standard
Fahrgastinformationen	im Standard

Neben dieser pauschalen Wertung sind in der Analyse natürlich viele und differenzierte Aussagen gemacht worden. Die Unzulänglichkeiten finden sich als Forderungen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV in der Konzeption wieder. Schwerpunkte sind z.B. die weitere Fahrzeugerneuerung, die bessere **Berücksichtigung der Belange der Behinderten** sowohl bei der Fahrzeugausstattung als auch bei der Gestaltung der Haltestellen (z.B. taktile Leiteinrichtungen, barrierefreier Zugang, maximale Höhen- und Seitendifferenzen von 5 cm, Gestaltung der Bedienelemente).

- **Preiswürdigkeit:**

Bezüglich der **Tarifstruktur** ist nach Einführung des Gemeinschaftstarifes MUM II (Magdeburg-Umland-Tarif) eine positive Wertung gegeben, dennoch stehen hier

lunungs-, Sporteinrichtungen, Messen, etc.) sind unter Berücksichtigung ihrer Standortverteilung ausschlaggebend für die Entwicklung der **ÖPNV-Nachfrage**. Das **Verkehrsaufkommen** ist anhand dieser Daten modellhaft errechenbar. Im Ist-Zustand wurde es mit insgesamt **948.000 Wegen** am Tag (alle Verkehrsmittel inklusive Rad- und Fußgängerverkehr) in der Stadt ermittelt, davon fallen **72 % auf den Binnenverkehr** der Magdeburger Bevölkerung und **28 % auf den die Stadtgrenze überschreitenden Verkehr** (Aus- und Einputer als **Quelle-Ziel-Verkehr**).

Bis zum Jahre 2010 ist auf Grundlage o.g. Daten mit einer **Abnahme des Verkehrsaufkommens** um ca. 1 % auf täglich **940.000 Wege** zu rechnen, **wobei die Wege im Binnenverkehr um 4 % abnehmen** (bleiben also **655.000 Wege**) und **im Quelle-Ziel-Verkehr um 7 % zunehmen** (ergibt **285.000 Wege**).



*Für jedermann bequeme Bedienelemente in der Straßenbahn*

auch noch Verbesserungen aus (bisher nur Wochen- und Monatskarten). **Das Tarifangebot im innerstädtischen Verkehr entspricht dem Standard.**

### 1.3. Prognosen und Szenariobetrachten zur Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Die Einwohnerzahl (2010: 211.000 bzw. 229.100 mit Nebenwohnsitz), die Beschäftigten und Arbeitsplätze (2010: 141.600 Beschäftigte) und wichtige Einrichtungen mit hohem Besucheraufkommen (Freizeit-, Erho-

Auf welche Verkehrsmittel werden sich die Wege zukünftig verteilen? Für die ÖPNV-Konzeption wurden drei verschiedene Szenarien aufgestellt, die im Ergebnis unterschiedliche Auswirkungen auf den ÖPNV-Anteil an den Gesamtfahrten aufzeigen. Die Unterschiede liegen bei den betrachteten kommunalen Maßnahmen jeweils im 1%-Bereich.

Die **Szenarien** zeichnen sich durch unterschiedliche Maßnahmen zur Angebotserweiterung und Verbesserung des ÖPNV (**Trend, Offensiv**) bzw. durch entsprechende begleitende Maßnahmen wie z.B. Restriktionen für den MIV (**Vorrang**) aus.

**Alle drei Szenarien beinhalten die Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn**, die das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt umfangreich erweitert und für einen gesicherten und relativ großen Zuwachs an Fahrgästen sorgt.

Das **Trend-Szenario** beschränkt sich im Weiteren dann auf den **Erhalt bzw. punktuelle Verbesserungen des bestehenden ÖPNV**. Die Maßnahme 2. Nord-Süd-Verbindung ist mit einem entsprechenden Marketingkonzept zu begleiten, um das neue Angebot den potentiellen Nutzern bekannt zu machen. Bezüglich der Maßnahmen im MIV-Bereich nimmt das Szenario keinen Einfluss. Das Trendszenario bewirkt somit auch keine Veränderungen im MIV-Anteil am Binnenverkehr, die Zuwächse im ÖPNV von 1 % gehen zulasten des nichtmotorisierten Verkehrs. Beim Quelle-Ziel-Verkehr ist ebenfalls eine Zunahme um 1 % zu beobachten.

**im ÖPNV** bzw. mit dem SPNV und eine **Ausweitung des Liniennetzes in den Stadtrandbereichen**. Damit können weitere 1 %-Punkte zum ÖPNV-Anteil im Binnenverkehr gewonnen werden, die diesmal zulasten des MIV gehen. Hinsichtlich des MIV nimmt auch dieses Szenario keinen Einfluss auf die hier geplanten Maßnahmen. Im Quelle-Ziel-Verkehr kann der ÖPNV seinen Anteil auf 12 % steigern, was aus der **Erweiterung und Verbesserung der Verknüpfungspunkte** und aus dem angenommenen **Regionalbahnkonzept** (Durchbindung der SPNV-Linien innerhalb des Stadtgebietes) resultiert.

Das **Offensiv-Szenario** beinhaltet zusätzlich zum Trend-Szenario **Verbesserungen der Verknüpfungen**

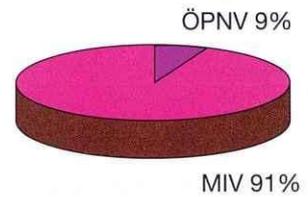
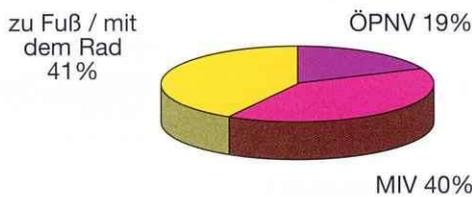
Das **Szenario Vorrang** umfasst Maßnahmen zur weiteren **Bevorrechtigung des ÖPNV** und eine **Auswei-**

Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl im Überblick - getrennt für Binnenverkehr und Quelle- Ziel Verkehr:

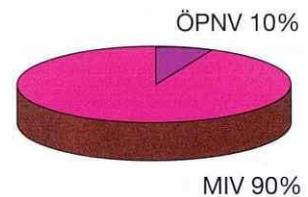
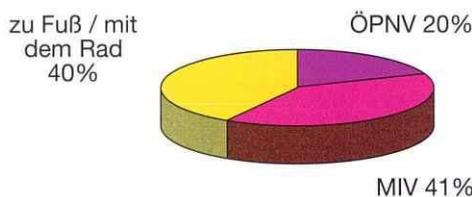
**Binnenverkehr**

**Quelle-Ziel-Verkehr**

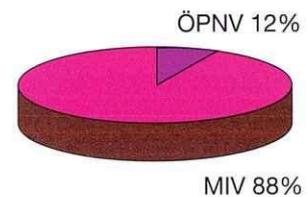
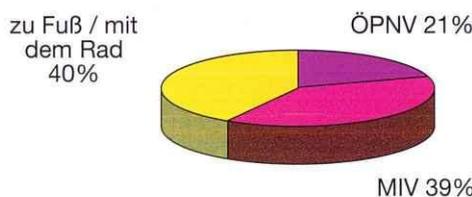
**Ist:**



**Trend:**



**Offensiv/Vorrang:**



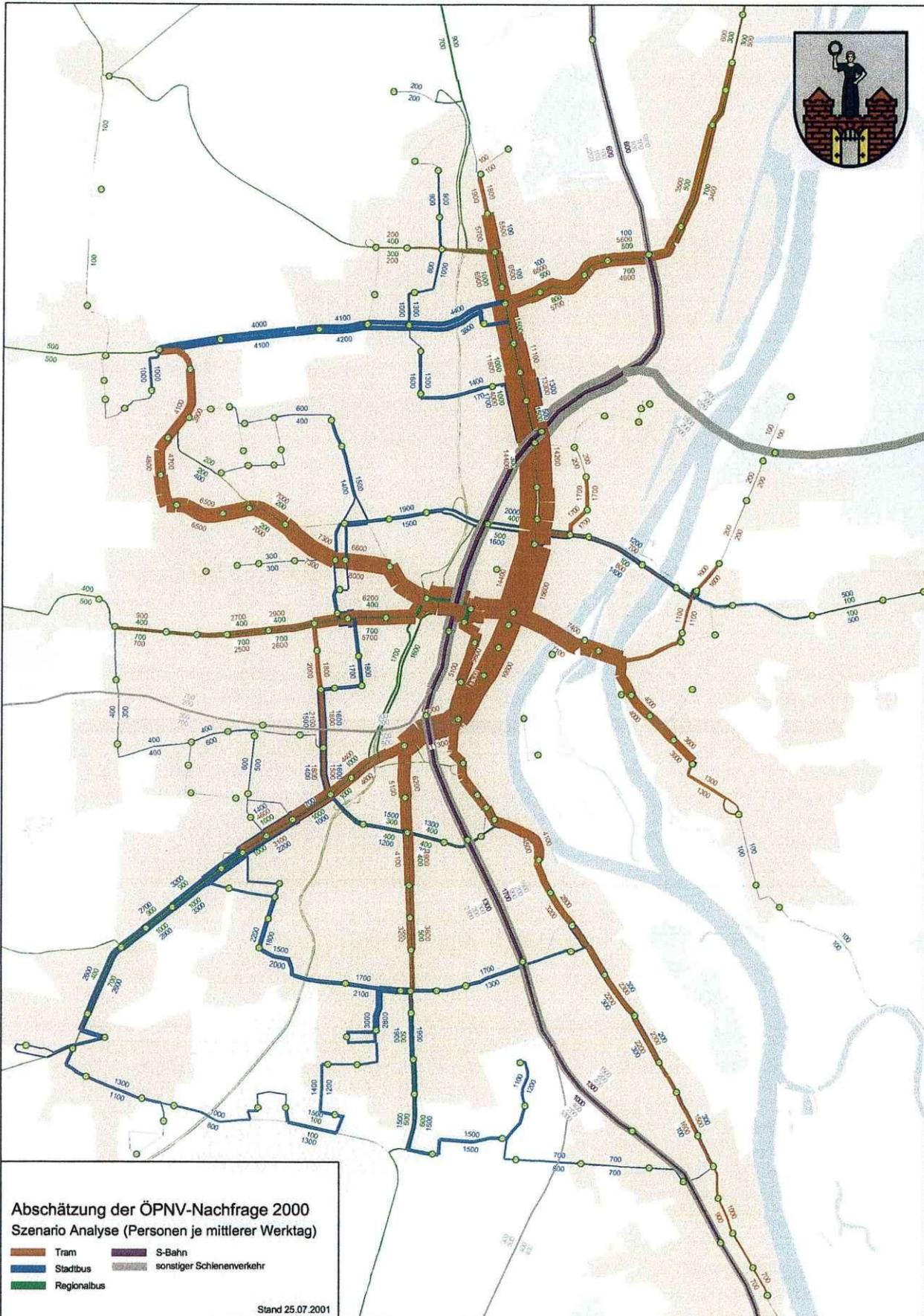
**tung der Parkraumbewirtschaftung** als attraktivitätsbeeinflussende Maßnahmen gegenüber dem MIV. Die Maßnahmen wirken sich in der Hauptsache auf die Innenstadt aus, wo Zuwächse im ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehr zulasten des MIV (2 %) gehen, was aber gesamtstädtisch wiederum schwächer ins Gewicht fällt. Deutlichere ÖPNV-Gewinne sowohl im Binnen- wie im Quelle-Ziel-Verkehr ließen sich nur erreichen, wenn zusätzliche gezielte Restriktionen gegenüber dem MIV umgesetzt würden, die jedoch (gegenwärtig) keine Mehrheiten finden (siehe Empfehlungen zu begleitenden Maßnahmen).

#### **Bewertung der Szenarienbetrachtungen und Schlussfolgerungen:**

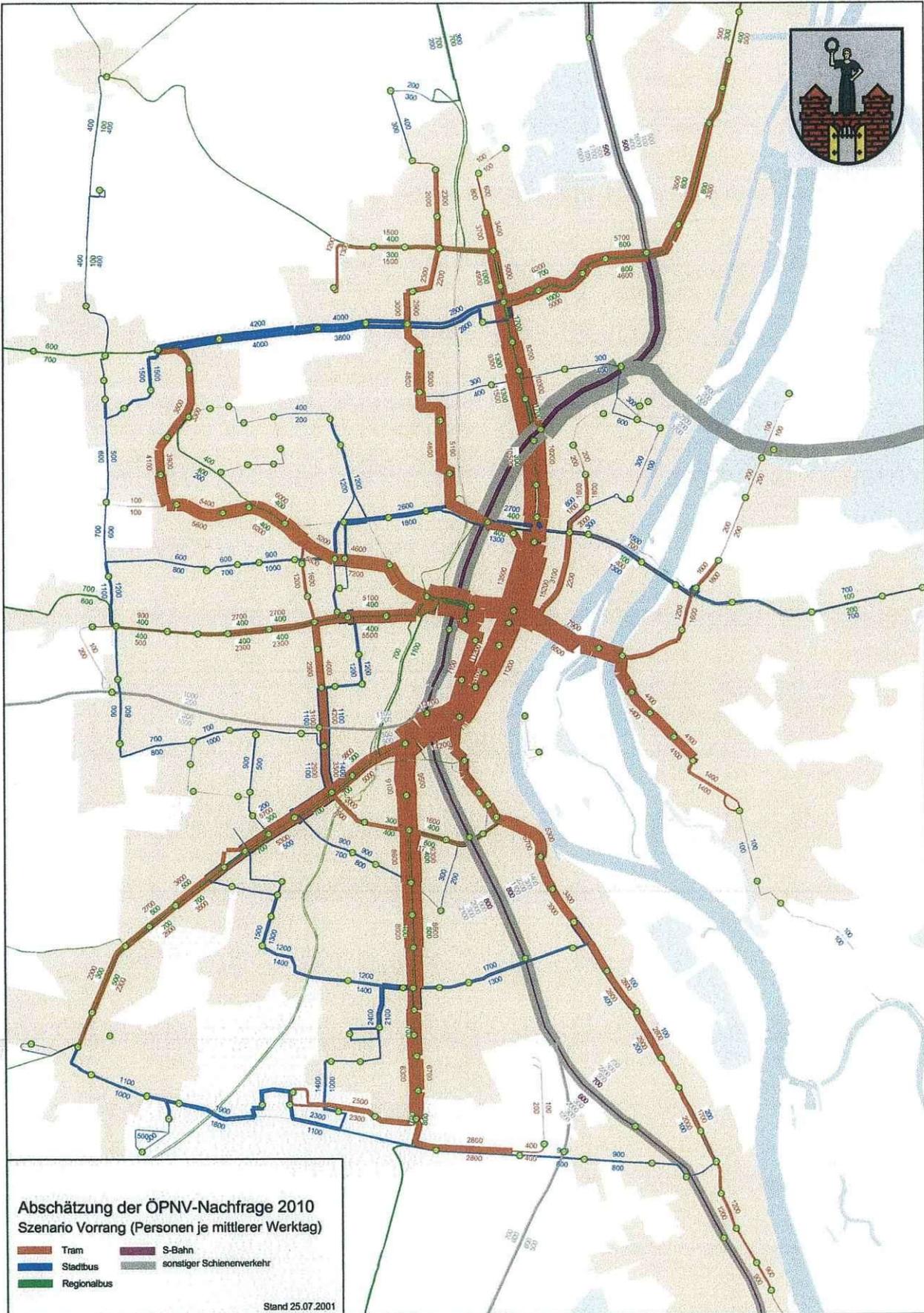
Mit Hilfe der Szenarienbetrachtungen sollen die Maßnahmenwirkungen und der kommunale Handlungsspielraum bei der Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes und der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl aufgezeigt werden. Folgende Wertungen und Schlussfolgerungen lassen sich ableiten:

- Mit der Erfüllung der definierten ÖPNV-Standards kann eine **qualitative Verbesserung** des ÖPNV erreicht werden.
- \* Die **Ausweitung des ÖPNV-Angebotes** durch zusätzliche **Straßenbahnstrecken (z.B. 2. Nord-Süd-Verbindung)** und tangentielle Busverbindungen führen zu einer verbesserten Vernetzung, zu mehr Direktverbindungen und in nachfrageschwachen Stadtrandgebieten durch alternative **Bedienungsformen** zu mehr ÖPNV-Fahrgästen.
- Der **ÖPNV-Anteil** am Gesamtverkehrsaufkommen kann mit den betrachteten Maßnahmen **um 2 bis 3 % gesteigert werden, dies sind ~ 21.000 Fahrgäste mehr am Tag**, was bei einer generellen Abnahme des Verkehrsaufkommens um ca. 11.600 Wege am Tag bemerkenswert ist. Der **MIV ließe sich um 1 % reduzieren (ca. 13.000 Wege weniger)**, was zur Verbesserung der Umweltsituation u.a. beitragen würde.
- Die Ergebnisse der Szenarien Offensiv / Vorrang am Beispiel der **Innenstadt** zeigen, dass eine deutliche Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem MIV auch deutliche Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV erwarten lassen.
- Folge der Einwohnerentwicklung ist, dass in Stadtgebieten mit guter ÖPNV-Erschließungsqualität leider ein rückläufiges Nachfragepotential und damit eine Abnahme des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen ist. In Stadtrandbereichen und im Umland mit niedrigem ÖPNV-Niveau wird dagegen das Verkehrsaufkommen und somit auch das Nachfragepotential für den ÖPNV zunehmen. Daraus leitet sich das Erfordernis ab, **beim Stadtumbaukonzept die gute ÖPNV-Erschließung zu beachten** und die Stadtrandbereiche mit Ausweitung des Busangebotes, mit der Einführung alternativer Erschließungsformen u.a.m. zu berücksichtigen.
- Wichtige Erkenntnis ist auch, dass die gezielte **Ausweitung des ÖPNV-Angebotes nicht** notwendigerweise **mit höheren Betriebskosten verbunden** sein muss, da Fahrzeuge, Streckeninfrastruktur und Personal effizienter eingesetzt werden oder durch kostengünstigere Angebote (z.B. alternative Bedienungsformen) ersetzt werden können. Außerdem kann durch zusätzliche Nachfrage und somit zusätzliche Erlöse die Kostendeckung im ÖPNV verbessert werden.
- Die Zunahme des i. d. H. auf den MIV orientierten Stadt-Umland-Verkehrs erfordert die **Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Region** sowohl beim ÖPNV selbst als auch in der Raumordnungs- und regionalen Verkehrsplanung (siehe auch Nahverkehrsplan).
- Die Szenario-Betrachtungen zeigen auch die Grenzen zur Steigerung der ÖPNV-Nachfrage. Das im Verkehrlichen Leitbild (1993) formulierte Ziel von 25 % ÖPNV-Anteil ist mit den untersuchten kommunalen Maßnahmen allein nicht erreichbar. Auch kann trotz der umfangreichen und gezielten ÖPNV-Maßnahmen die Attraktivität des MIV in punkto Kosten (wahrgenommener Nutzerkosten), Reisezeit und Verfügbarkeit nicht erreicht werden. Es sei denn, in der kommunalen Verkehrspolitik wird neben der Förderung des ÖPNV nicht auch parallel der MIV gefördert, sondern im Gegenteil zu Gunsten des ÖPNV beeinflusst (Push-Pull-Effekt).
- Die Nutzung des ÖPNV als umweltfreundliche Alternative zum PKW sollte den Einwohnern und Gästen der Stadt durch gezielte Marketingaktivitäten vermittelt werden.

Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage 2000



Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage 2010



**1.4. Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg**

Für das ÖPNV-Konzept wurden neben den schon bekannten Maßnahmen (ÖPNV-Konzept 94) viele neue Projekte, Ideen und Themenbereiche zur Entwicklung des ÖPNV untersucht und bewertet. Die positiv bewerteten Maßnahmen finden sich als Empfehlungen für kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen im Maßnahme- und Finanzierungsplan wieder. Einige Maßnahmen sind noch nicht "reif", sie sind unter "noch erforderlicher Untersuchungsbedarf" eingeordnet und schließlich gibt es auch Maßnahmen, die nicht für eine Realisierung in Frage kommen. Zum besseren Verständnis sind die Maßnahmen für diese Broschüre in Kategorien von A – F eingeteilt:

<b>A</b>	Entwicklung des ÖPNV-Streckennetzes und Erschließung singulärer Verkehrserzeuger
<b>B</b>	Verbesserung der Gebietserschließung durch alternative Bedienungsformen u.a.
<b>C</b>	Zugangs- und Umsteigestellen und Verknüpfungen
<b>D</b>	Beschleunigungsmaßnahmen u.a.
<b>E</b>	Marketing
<b>F</b>	Begleitende Maßnahmen

**A** Entwicklung des ÖPNV-Streckennetzes und Erschließung singulärer Verkehrserzeuger

**Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (A1 – A3)**

Dieses Großprojekt des ÖPNV der Landeshauptstadt Magdeburg ist schon viele Jahre in Vorbereitung und geht, nachdem mit dem Bau der neuen Haltestelle im Nordabschnitt des Breiten Weges symbolisch im Jahr 2000 der Startschuss gegeben wurde, mit dem Abschnitt Europaring in die Durchführung. Das Projekt wird bis zu 95 % von Bund und Land gefördert. Deshalb waren viele Voruntersuchungen und vor allem Wirtschaftlichkeitsrechnungen erforderlich, um die Förderkriterien zu erfüllen. Fachleute wissen mit dem Begriff "Standardisierte Bewertung" etwas anzufangen und können auch die für die 3 Abschnitte errechneten positiven Ergebnisse werten. Kurzum, das Projekt ist förderfähig und ist mit entsprechenden Auflagen vom Bundesministerium bestätigt.

Eine der Auflagen ist, das Wohngebiet Reform besser mit der Trassenführung zu erschließen. *Nach einer Befragung ist es der Wille der Bürger, die Trasse über die Leipziger Chaussee zu führen.*

Die 2. Nord-Süd-Verbindung erschließt die in den 70-er Jahren errichteten großen Wohngebiete wie **Neustädter Feld, Kannenstieg, Birkenweiler** und **Reform** nun mit der Straßenbahn. Die Verlängerung der Straßenbahn in der **Leipziger Chaussee** gehört ebenso zu dem Projekt wie die Erschließung des **Einkaufsparks "Bördepark"**. Aber noch ein großes Plus hat die 2. Nord-Süd-Verbindung aufzuweisen: Der zweite und dritte Abschnitt mit **Europaring-Westring-Südring-Wiener Straße-Raiffeisenstraße** stellt eine **Tangentiaalverbindung** zwischen den großen westlichen Stadtteilen Olvenstedt, Stadtfeld, Sudenburg, Leipziger Straße und Buckau her, so dass Umwegfahrten über die Innenstadt bzw. das Umsteigen entfallen. Nebenbei ergibt sich der nicht zu unterschätzende Aspekt, dass mit der Vernetzung von 5 auf die Innenstadt zulaufenden Straßenbahnstrecken sich günstige **Umleitungsstrecken** ergeben, die in Havariefällen den für das Verkehrsunternehmen wie für den Fahrgast ungeliebten Schienenersatzverkehr erübrigt.

Die schrittweise Vorbereitung und Durchführung wird Jahre in Anspruch nehmen. Das Projekt wird die Stadt verändern. Es wird ein großer Gewinn für den ÖPNV und damit vor allem für die im Einzugsbereich wohnenden Bürgerinnen und Bürger sein.



**A1 Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn:  
Abschnitt Breiter Weg – Kannenstieg**

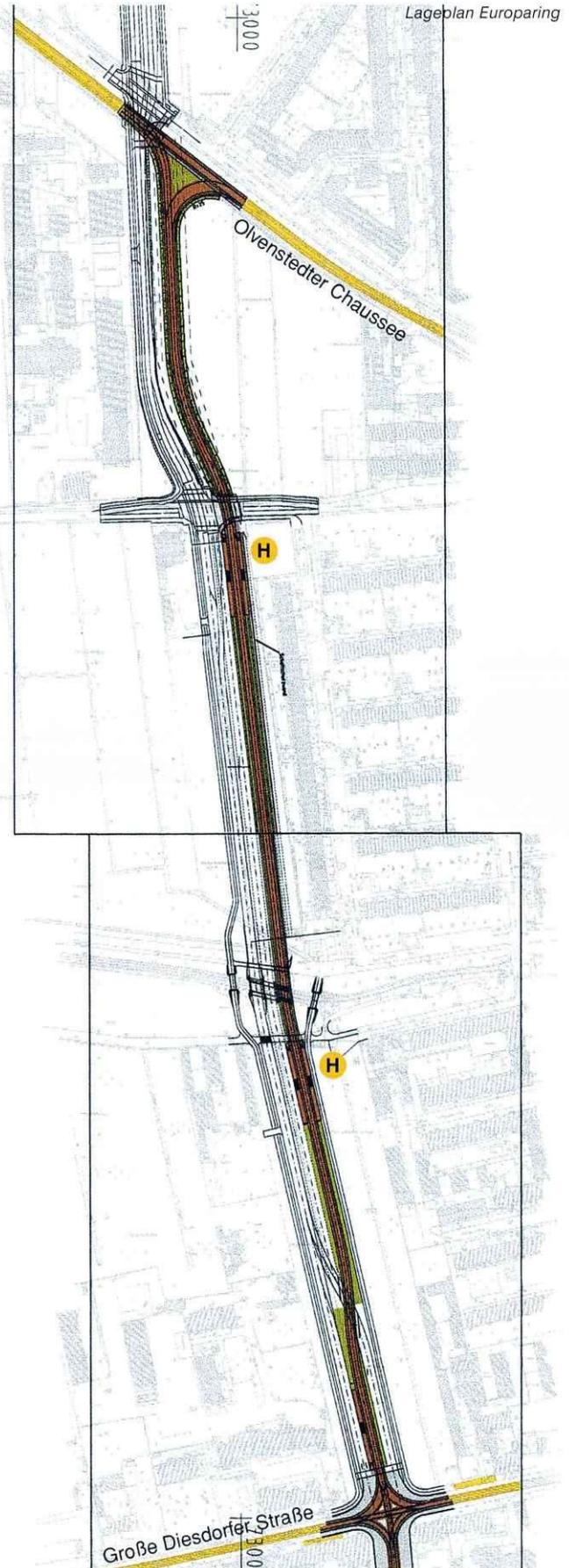
Dieser Abschnitt umfasst, bezogen auf die zeitliche Realisierung, die **Bauabschnitte 4 (Breiter Weg – Neustädter Feld), 5 (Neustädter Feld – Ebendorfer Chaussee) und 6 (Kannenstieg)**.

Diese Maßnahme führt zu einer erheblichen Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in den Stadtteilen Neustädter Feld und Kannenstieg. Sie ermöglicht die umsteigefreie Verbindung zur Innenstadt. Im Vergleich zur heutigen Erschließung kann die Nachfrage um das 4-fache gesteigert werden.

**A2 Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn:  
Abschnitt Olivenstedter Chaussee – Südring – Reform**

Der Abschnitt besteht aus den **Bauabschnitten 1 (Europaring), 2 (Wiener Straße), 2a Leipziger Straße) und 3 (Leipziger Chaussee – Bördepark)**.

Die Maßnahme schafft eine umsteigefreie Tangentialverbindung mit der Straßenbahn zwischen den westlichen und südlichen Stadtteilen und verknüpft vier radial auf die Innenstadt zulaufende Straßenbahnstrecken mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten. Dieser Abschnitt der 2. Nord-Süd-Verbindung besitzt also eine große vernetzende Wirkung, und es wird im Süden neben den Stadtteilen **Hopfgarten** und **Reform** auch das **Einkaufszentrum "Bördepark"** direkt an die Straßenbahn angebunden. Umsteigezwänge und Umwegfahrten über die Innenstadt entfallen für zahlreiche Relationen. Die ÖPNV-Nachfrage erhöht sich teilweise um 100 %.



Baustelle 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn: Europaring



Lageplan Wiener Straße – noch unverbindlich



### A3 Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn: Abschnitt Raiffeisenstraße – Buckau

Dies ist der 7. **Bauabschnitt**. Der Streckenast Buckau – Südost wird durch diese Maßnahme an die Tangentiale bis nach Olvenstedt angebunden und damit eine attraktive Verbindung zwischen den südlichen und westlichen Stadtteilen geschaffen mit deutlicher Nachfragesteigerung im Bereich Buckau. Mit Hinblick auf den Betriebshof Süd-Ost hat diese Tangentialanbindung betriebswirtschaftlich für das Verkehrsunternehmen einen besonderen Stellenwert.

Alle drei Abschnitte sind natürlich für die Realisierung empfohlen. Der Abschnitt **Europaring** als 1. BA ist bereits planfestgestellt und wird ab diesem Jahr gebaut. Die anderen Abschnitte sind dem mittelfristigen Realisierungszeitraum zugeordnet, wobei sich der Abschnitt Wiener Straße als nächst folgender in der Realisierung anschließen wird.

### A4 Netzverbindung Jakobstraße

Die Straßenbahn wieder in die Jakobstraße zu bringen ist auch heute genau so ein strittiges Thema wie es 1961 beim Neubau der Jakobstraße war. *Leider hat man 1961 versäumt, die Voraussetzungen (z.B. breiterer Mittelstreifen) für ein späteres Einbringen der Straßenbahn zu schaffen.* Für die Straßenbahn sprächen die bessere Erschließung dieses Bereiches sowie betriebliche Aspekte hinsichtlich einer Ausweichstrecke für den hochbelasteten Nordabschnitt des Breiten Weges. Dagegen spricht die entfallende Direktverbindung des Universitätsplatzes und des Nordabschnittes des Breiten Weges. Die Maßnahme wird in den "weiteren Untersuchungsbedarf" gelegt.

Die Jakobstraße wie sie 1962 gebaut wurde



### A5 Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flughafen – Lüttgen Salbke

Die Strecke erschließt die **Gewerbstandorte** im südlichen **Hopfengarten** (auch die dort gebauten Wohnungen), den **Flugplatz** und **Lüttgen Salbke** sowie den betrachteten **P&R-Standort** an einem möglichen Haltepunkt im Bereich der Ottersleber Chaussee. Bei Realisierung des SPNV-Haltepunktes Lüttgen Salbke wäre auch ein direkter Übergang zum SPNV möglich, allerdings ist das Umsteigepotential sehr gering. Die Trasse ist in einem Bebauungsplan langfristig gesichert.

Die Maßnahme wird generell also positiv bewertet; ihre Realisierung wird langfristig eingeordnet, wobei ausschlaggebend die weitere Entwicklung von Gewerbe und Flugplatz sein werden.

### A6 Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Straße – Ottersleben

Mit der Streckenverlängerung wird die **Goethesiedlung** und vor allem **Ottersleben** mit seinen neuen Wohnsiedlungen direkt mit der Innenstadt verbunden, die bestehenden Buslinien mit Umsteigezwang entfallen. Eine positiv bewertete Maßnahme für die langfristige Realisierung, jedoch mit hohem Investitionsaufwand und der Notwendigkeit von wirksamen ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen.

### A7 Streckenverlängerung Straßenbahn Wendeschleife Diesdorf – DB-Haltepunkt Diesdorf

Diese knapp 1 km lange Streckenverbindung ist an die Einrichtung eines neuen SPNV-Haltepunktes gebunden, für den jedoch eine zu geringe Nachfrage vorliegt, zumal auch keine städtebauliche Entwicklung dieses Bereiches vorgesehen ist. Die Maßnahme wird nicht empfohlen.

### A8 Streckenverlängerung Straßenbahn Neuer Renneweg – Kümmelsberg

Diese Maßnahme schon aus dem ÖPNV-Konzept 1994 ist mit der Errichtung eines **P&R-Platzes** verbunden. Generell (somit auch diesem Vorhaben) werden dem P&R in Magdeburg nur bedingt Erfolgchancen eingeräumt. Der Standort **Kümmelsberg** hätte dabei eigentlich gute Voraussetzungen: die Lage an einer der wichtigsten Einfallstraßen (Bundesstraße B1 und Zubringer zu den Bundesautobahnen A14 und A2) mit z.Zt. ca. 11.600 KFZ/d und die kurze Reisezeit zur Innenstadt (ca. 15 Minuten). Die Maßnahme muss im Rahmen der weiteren städtebaulichen Entwicklung gesehen und geprüft werden (siehe auch Thema P&R).



Freigehaltene und baurechtlich gesicherte Trasse zum Kummelsberg

### A9 Streckenverlängerung Ebendorfer Chaussee – Flora-Park

Genauso wie der Bördepark (wird durch die 2. Nord-Süd-Verbindung erschlossen) ist es wünschenswert, auch den anderen großen **Einkaufspark** der Stadt an die Straßenbahn anzuschließen. Der Bebauungsplan für den **Florapark** hat diese Trasse bereits baurechtlich gesichert. Diese Maßnahme steht auf unsicheren Füßen, wegen des hohen Aufwandes und des geringen Nachfragepotentials von nur 2000 Fahrgästen am Tag. Die Maßnahme wird in die Kategorie "weiterer Untersuchungsbedarf" eingeordnet mit der Zielstellung, entweder den Aufwand für die Stadt zu senken oder zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschließen.

### A10 Gemeinsame Nutzung von Gleistrassen durch Eisenbahn und Straßenbahn ("Karlsruher Modell")

Für Fachleute ist das sogenannte "**Karlsruher Modell**" ein Begriff, für Nichtfachleute dies zum Verständnis: in Karlsruhe **verkehren Straßenbahnen bis ins Umland, wobei sie hier auf Strecken der Eisenbahn wechseln**. Damit können Pendler schneller, weil i. d. R. mit weniger Umsteigezwängen, weil mit dichterem Taktfolge u.a.m. in die Stadt gelangen. Technisch ist damit ein großer Aufwand verbunden: Zwei-Strom-Fahrzeuge, Sicherungstechnik, Gestaltung der Übergänge von Eisenbahntrassen in das städtische Straßenbahnnetz, Anpassung der Infrastruktur u.a.m. gehören dazu. Die häufig gestellte Frage war, warum kann das, was in Karlsruhe seit fast 10 Jahren erfolgreich betrieben wird, nicht auch in Magdeburg realisiert werden und von Nutzen sein. *Inzwischen gibt es in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa etliche "Nachahmer"-Projekte in unterschiedlicher Abwandlung. Die Saarbahn verkehrt aus der Innenstadt von Saarbrücken heraus in das Umland. Die Stadt Kassel plant mit der Regio-*

*Tram ein Netz mit 4 Linien auf den Eisenbahnstrecken des Umlandes. Braunschweig plant ebenso eine Regio-Stadtbahn für den Großraum Braunschweig mit Linien nach Gifhorn-Uelzen und Salzgitter-Lebenstedt. In den europäischen Städten Luxemburg und Mühlhausen im Elsass laufen analoge Projekte. Und auch die neuen Bundesländer mischen hier schon kräftig mit. In Nordhausen sind Straßenbahn und die Harzer Schmalspur-Bahn auf dem Bahnhofsvorplatz miteinander verbunden. Und in der Stadt Zwickau wird das Karlsruher Modell "umgekehrt" betrieben, d.h. nicht die Straßenbahn fährt in das Umland, sondern die Eisenbahn fährt in die Innenstadt. Der Regio-Sprinter der Vogtlandbahn fährt seit Mai 1999 direkt in das Zwickauer Stadtzentrum und ist auf dem Weg dahin mit mehreren Haltestellen der Straßenbahn verknüpft. So neu ist die Idee eigentlich gar nicht. Der "Molli" verkehrt immerhin schon weit über 100 Jahre lang durch die Straßen von Bad Doberan. Beispiele von weiteren Städten ließen sich bei entsprechenden Recherchen anfügen.*

Der hohe Aufwand muss für ein solches Projekt natürlich gerechtfertigt sein, d.h. in erster Linie muss das entsprechende Fahrgastpotential gegeben sein. Alle auf die **Landeshauptstadt Magdeburg** zuführenden Strecken wurden mit der Bearbeitung des ÖPNV-Konzeptes untersucht, mit dem Ergebnis, dass auf keiner Strecke auf Grund des recht schwach besiedelten Magdeburger Umlandes ein solches Potential vorhanden ist. Auch die möglichen Überwechselstellen wurden unter die Lupe genommen und zwar: Saalestraße / Rogätzer Straße, Schönebecker Straße / Steubenallee, Alt Westerhüsen, Bhf. Barleben u.a., nach Osten (Strecke Burg) konnte kein Punkt gefunden werden. Die vorliegende Untersuchung hat auch die aufwendigen Anpassungen von Infrastrukturanlagen (Haltepunkten) und Fahrzeugen u.v.m. mit einbezogen. **Dem Projekt werden jedoch nur geringe Erfolgsaussichten attestiert.** Eine Nutzen-Kosten-Bewertung würde einer tieferen und umfassenderen Machbarkeitsstudie (z.B. für die S-Bahn-Strecke generell oder für die Strecke nach Haldensleben) mit entsprechender Wirtschaftlichkeitsanalyse bedürfen.

**Kassel – Baunatal:**

# **Straßenbahnen auf einer Eisenbahnstrecke**



*Karlsruhe, das Pilotprojekt*

*Saarbrücken: die Saarbahn fährt seit 2000 ins Umland*





Nordhausen: die Harzer Schmalspurbahn und die Nordhäuser Straßenbahn treffen sich auf dem Bahnhofsvorplatz



Zwickau: der Regio-Sprinter der Vogtlandbahn in der Zwickauer Innenstadt

Der "Molli" der Mecklenburger Bäderbahn in Bad Doberan



### A11 Buslinienverlängerung (Neustadt) – Kannenstieg – Barleben

Im Zusammenhang mit der Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (A1) ist auch eine Neuordnung des Busverkehrs in den Stadtteilen Kannenstieg und Neustädter Feld erforderlich. In der Szenario-Betrachtung beginnt die Buslinie 69 an der dann neuen Endstelle der Straßenbahn im Kannenstieg und führt über die **Erschließung Sülzeanger** und **Pfahlberg** bis nach **Barleben**. Die Ergebnisse lassen keine eindeutige Empfehlung zu. Die Maßnahme wird in die Kategorie "Untersuchungsbedarf" eingestuft.

### A12 ÖPNV-Erschließung Stadthalle / Stadtpark über die Sternbrücke

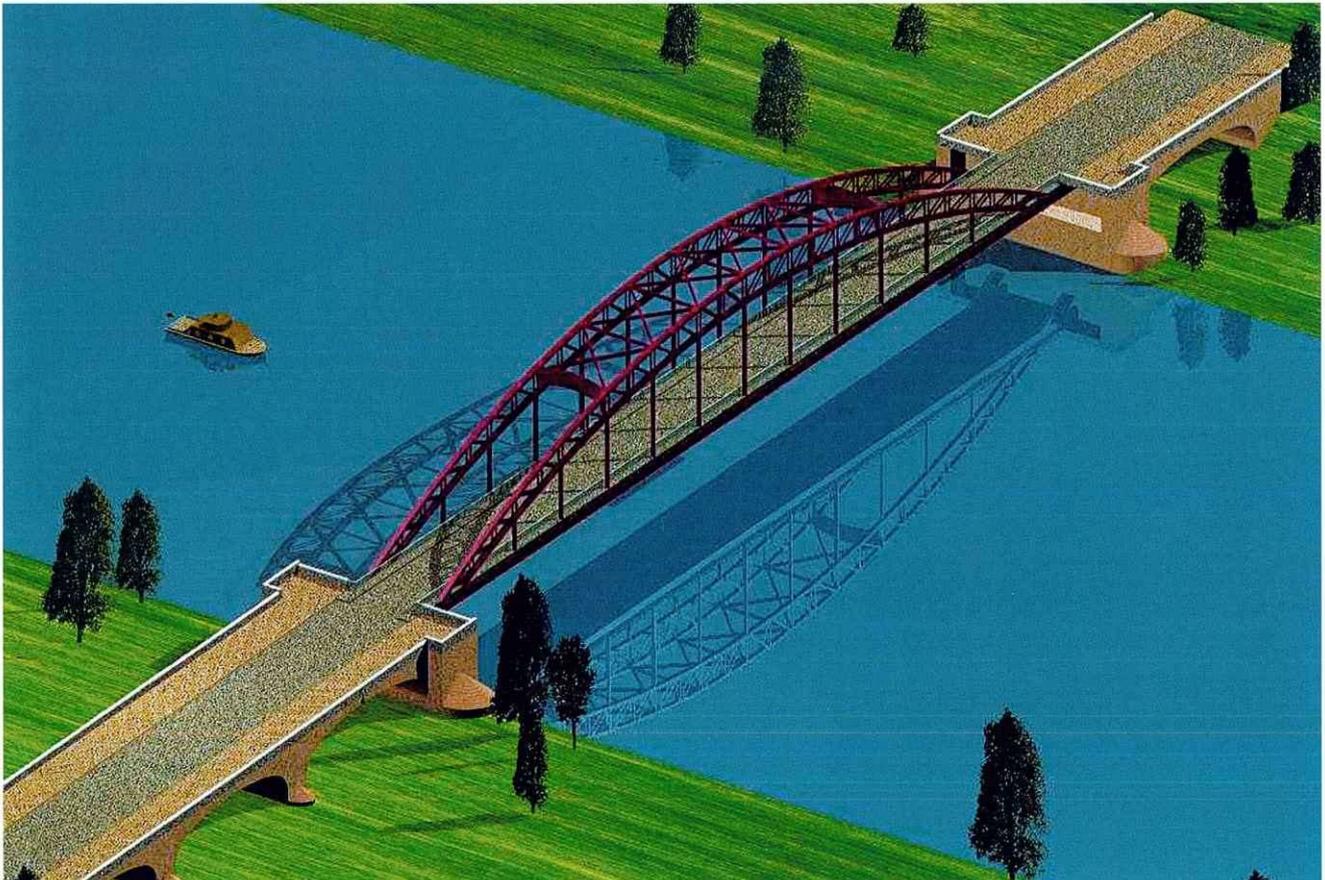
Die großen **singulären Verkehrserzeuger Bördepark** und **Florapark** sind in den Maßnahmen A2 und A9 schon behandelt worden. Die **Magdeburger Messe** inklusive **Elbauenpark** und auch der **Herrenkrug** sind mit vorhandenen Straßenbahnangeboten gut erschlossen. Für **Stadthalle / Stadtpark** und für den Sportkomplex **Bördelandhalle / Ernst-Grube-Stadion** gibt es Defizite und entsprechende Verbesserungsmöglichkeiten:

Mit dem **Wiederaufbau der Sternbrücke (2002 – 2005) für ÖPNV / Taxi / Fuß- und Radverkehr** werden sowohl die technischen Voraussetzungen für eine spätere Straßenbahnerschließung der **Stadthalle und des Stadtparks** geschaffen als auch mit dem zunächst vorgesehenen Busbetrieb über die Sternbrücke die Erschließungsbedingungen (i.d.H. bei Veranstaltungen) verbessert. Für die Einbindung des Busses am Haselbachplatz, seine Taktfolge, die Durchbindung bei Veranstaltungsverkehr bis zum Hauptbahnhof u.a.m. bedarf es noch Untersuchungen. Die Maßnahme als Busbetrieb ist mittelfristig, als Straßenbahn (wie sie 1922 schon einmal existierte) langfristig noch mit entsprechendem Untersuchungsbedarf empfohlen.



Die alte Sternbrücke mit Straßenbahntrasse

Die neue Sternbrücke in einer Computer-Simulation mit vorläufigem Querschnitt (Tiefbauamt)



### A13 Erschließung von Bördelandhalle und Ernst-Grube-Stadion

Die gegenwärtige Erschließung durch die Straßenbahn über die Haltestelle Berliner Chaussee / Herrenkrugstraße ("Käseglocke") ist nicht optimal, weil die Wege dorthin zu lang sind und sich der Fußgängerverkehr mit dem Autoverkehr "vermischt". Neben der Erschließung im Normalverkehr (Sportgymnasium, Olympiastützpunkt u.a.) betrifft dies jedoch insbesondere den Sonderverkehr zu Sport- und anderen Veranstaltungen in der Bördelandhalle und im Ernst-Grube-Stadion. Alternativ zur Aufwertung der Fußgängerverbindung gibt es zwei Möglichkeiten zur dichteren Heranführung des ÖPNV:

- bedarfsorientiertes Linienbusangebot bei Veranstaltungen bis vor die Tür. Die Kapazitätsgrenzen des Busses dürften jedoch bald erreicht sein
- Neubau einer Straßenbahnschleife in unmittelbarer Nähe von Bördelandhalle und Stadion als eine langfristige, beim Stadion-Umbau zu berücksichtigende Option.

#### B Verbesserung der Gebietserschließung durch alternative Bedienungsformen u.a.

Neben der Verbesserung der Erschließung von Gebieten durch veränderte herkömmliche Buslinienangebote sind im neuen ÖPNV-Konzept auch die sogenannten **alternativen Bedienungen** einbezogen worden, wobei nur zwei Formen betrachtet wurden: das **Anruf-Sammeltaxi (AST)** und der **Quartierbus** (andere Formen wären noch: Linientaxi, Rufbus, Bürgerbus u.ä.). *Alternative oder auch differenzierte ÖPNV-Angebote*

*existieren in Deutschland schon seit den 80-er Jahren und werden auch meist mit Erfolg betrieben.*

Das **Anruf-Sammeltaxi** wird in Zeiten und Räumen mit schwacher oder schwer zu bündelnder Verkehrsnachfrage eingesetzt. Kennzeichen des AST-Angebotes sind:

- nachfrageorientiertes Angebot, d.h. eine Anmeldung des Fahrtwunsches ist erforderlich
- festes Fahrplanangebot mit Bedienungs- und Taktzeiten entsprechend der festgelegten Standards, Realisierung jedoch nur bei einer Fahrtwunschanmeldung
- Einstieg an einer definierten Haltestelle, Ausstieg unmittelbar am gewünschten Fahrtziel möglich (zur-Tür-Bedienung)
- Festlegung des genauen Fahrwegs in Abhängigkeit von den gemeldeten Fahrtwünschen
- keine Fahrzeug- oder Personalvorhaltung durch das örtliche Verkehrsunternehmen, sondern Übernahme der Angebotserstellung in der Regel durch Auftragnehmer, beispielsweise das örtliche Taxigewerbe
- Einbindung in das vorhandenen Tarifgefüge zuzüglich eines Komfortzuschlags

Die Fahrtwunschanmeldung erfolgt telefonisch bei einer Dispositionszentrale entweder vor Fahrtantritt von zu Hause aus oder auf der Rückfahrt von unterwegs, z.B. aus den zubringenden ÖPNV-Verkehrsmitteln (Straßenbahn und Bus). Der Einsatzbereich eines AST ist abhängig von den örtlichen Bedingungen einer Nachfragebündelung; bei den folgenden Vorschlägen wurde die obere Einsatzgrenze mit ca. 400 Fahrten je Tag gewählt.

Taxi-Bus



Der **Quartierbus** dient vornehmlich der inneren Erschließung eines meist peripher gelegenen, räumlich abgegrenzten Stadtteils bzw. Wohnquartiers sowie dessen Anbindung an das übergeordnete ÖPNV-System, z.B. die Straßenbahn oder den SPNV. Der Quartierbus wird angebotsorientiert wie ein normaler Linienbus betrieben, zum Einsatz gelangen aber je nach Nachfrage oftmals auch Kleinbusse. Bedienungs- und Taktzeiten entsprechend den festgelegten Standards. Der Quartierbus deckt in den folgenden Vorschlägen den Einsatzbereich über 400 Fahrten je Tag ab, sofern kein Linienbusangebot besteht.

Es wurden insgesamt 17 Gebiete bzw. Strecken in der Stadt hinsichtlich der Verbesserung der Buserschließung und Einsatzmöglichkeit von Anrufsammeltaxi oder Quartierbus betrachtet und eingeschätzt.

Es sind jedoch generell noch vertiefende Untersuchungen unter anderem zur Betriebsform und zur Vorbereitung und Organisation der Betriebsabwicklung erforderlich. Z.Zt. wird dies im Rahmen eines Pilotprojektes

für das Gebiet Cracau / Neuprester / Berliner Chaussee sowie für den Abschnitt Diesdorf-Olvenstedt (Vorläuferbetrieb) durchgeführt. Aus den dabei gewonnenen Erkenntnissen werden Schlussfolgerungen und Empfehlungen für den Einsatz alternativer Bedienformen in den betrachteten Gebieten abgeleitet und die Prioritäten für die Realisierung festgelegt.

**B 1 Buslinienverlängerung Harsdorfer Platz – Diesdorf (Linie 51)**

**B 2 Buslinienverlängerung Diesdorf – Olvenstedt (Linie 61)**

Beide Maßnahmen verbessern die ÖPNV-Bedienung der Gebiete **Stadtfeld West** und **Diesdorf bzw. Olvenstedt** mit den neuen Siedlungen **Saures Tal** und **An den Röthen**. Die entsprechenden Nachfragepotentiale sind insbesondere für die Maßnahme B1 gegeben. Die Maßnahmen sind für die kurz- bzw. mittelfristige Realisierung (auch stufenweise z.B. B2 zuerst als alternative Bedienung) vorgesehen.

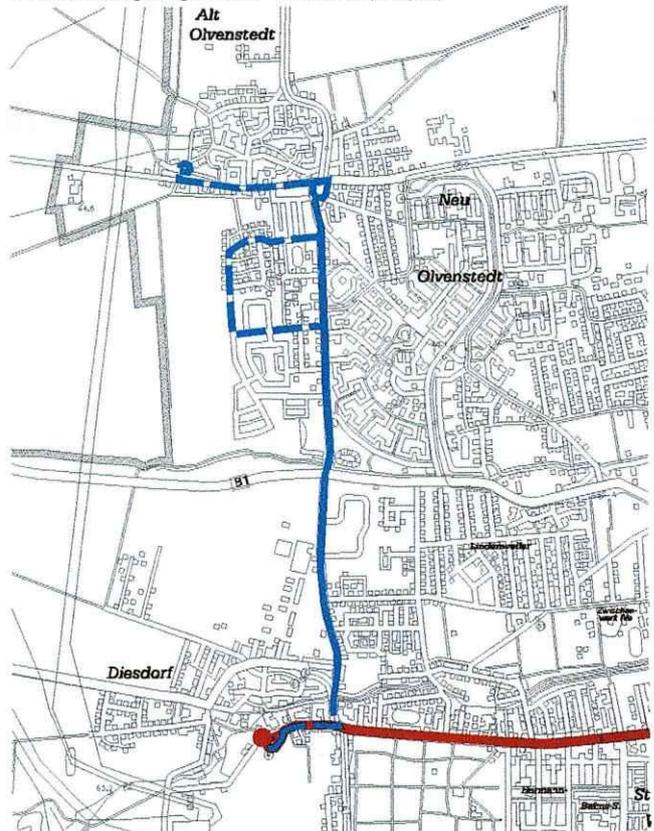
Quartierbus



Anruf-Sammel-Taxi



Buslinienverlängerung Diesdorf – Olvenstedt (Beispiel)



Legende:

- Straßenbahn
- geplante alternative Bedienung
- - - optionale Führung
- Verknüpfungspunkt

### B 3 Reform / Hopfengarten

Mit der Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (A2) sind Veränderungen der Buslinien verbunden, so z.B. brauchen die Buslinien von Ottersleben nicht mehr bis zur Leipziger Chaussee "durchgebunden" zu werden, sie enden dann bereits an der neuen Endschleife Bördepark. Wenn die neue Straßenbahntrasse entlang der Leipziger Chaussee und dem Siedlungsrand verläuft, ergeben sich z.T. lange Zugangswege. Zur Optimierung der Erschließung ergeben sich 2 Varianten:

- **Einführung eines Quartierbusses zwischen Reform (Fahrgastpotential von 3.000 – 4.500 Fahrten pro Tag) und Hopfengarten (Fahrgastpotential von 500 – 700 Fahrten pro Tag) mit Verknüpfungen zur Straßenbahn und dem Bus.** Die **Buslinie 54** endet am Bördepark (Anschluss der Straßenbahn). Die **Buslinie 55** wird vom Kirschweg in die Brenneckestraße verlegt, um somit die nördlichen Bereiche von Reform besser zu erschließen und die Anbindung an das Universitätsklinikum zu realisieren. Die **Buslinie 57** verkehrt von der Leipziger Chaussee – Sudenburg – Ottersleben – Werner-von-Siemens-Ring – Bördepark und Weiterführung Flughafen – Lüttgen Salbke im Fall, wenn die Straßenbahnverlängerung nicht nach Lüttgen Salbke (A5) kommt.
- Alternativ zur Quartierbus-Variante könnte auch ein **neues Buslinienangebot** die Lösung sein: eine neue **Ring-Buslinie von Reform über Hopfengarten – Buckau – Salbke – geplanter SPNV-Haltepunkt Lüttgen Salbke – Gustav-Ricker-Straße – Hopfengarten – Bördepark – Reform.** Die Buslinien 54, 55 und 57 werden entsprechend neu eingebunden. Diese Variante verknüpft weiträumigere Ziele, womit zwischen den Stadtteilen eine bessere Erschließung entsteht mit auch einem größeren Fahrgastpotential z.B. im Hopfengarten mit 1.000 Fahrten pro Tag.

Aus dem Variantenvergleich geht das Buslinien-Konzept als bessere und weiter zu empfehlende Lösung hervor. Realisierung: mittelfristig im Zusammenhang mit der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (s. Skizzen).

### B 4 Ottersleben-West und Benneckenbeck

Die Verbesserung der Erschließung kann mit einer **Optimierung der Linienführung der Buslinien** erreicht werden.

Die **Buslinie 57** verkehrt ab **Eichplatz** in einer Schleife

über **Hängelsbreite – Auf den Höhen – Birnengarten – Königsstraße – Werner-von-Siemens-Ring** – usw. wie bisher.

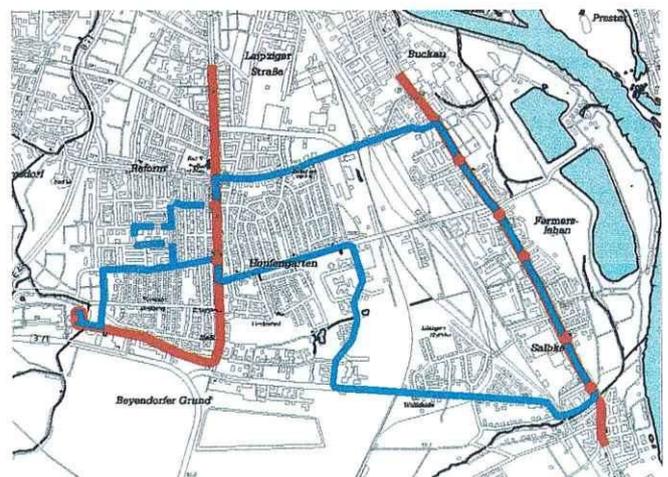
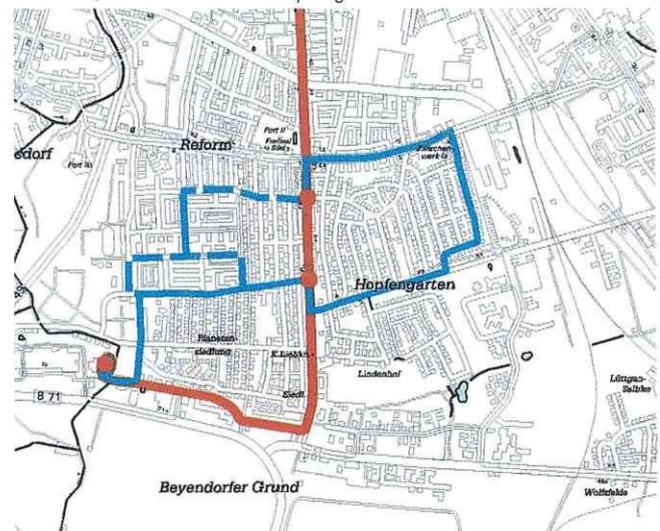
Die **Buslinie 54** verkehrt ab **Eichplatz** über **E.-Wille-Straße – Schäferbreite zur Salbker Chaussee und Bördepark** usw. wie bisher.

Für beide Buslinienveränderungen sind straßenbautechnische Prüfungen und Maßnahmen erforderlich bzw. sind bereits durchgeführt worden. Sie werden beide als kurzfristige Maßnahmen eingestuft. Zum Zeitpunkt der Verlängerung der Straßenbahn bis Ottersleben (A6 langfristig) ist die Neuorganisation des Busverkehrs wiederum erforderlich, ggf. auch, wenn sich der geplante Gewerbestandort am Eulenberg entsprechend entwickelt.

### B 5 Lemsdorf

Für die Erschließung des Stadtquartiers entlang der Gernröder- / Ballenstedter Straße bietet sich eine alternative Bedienung z.B. mit einem **Anruf-Sammel-taxi** zwischen Eichplatz und Braunlager Straße

Variante Quartierbus Reform – Hopfengarten



Variante Ringbuslinie Reform – Hopfengarten

(Übergang zu Bus und Straßenbahn) an. Empfehlung: kurzfristige Maßnahme mit Untersuchungsbedarf.

### B 6 Siedlung Baumschule

Die Siedlung hat ein äußerst geringes Nachfragepotential. Nach einer erfolgten Testphase durch die MVB (2 Fahrten pro Tag in Richtung Stadt) ist man jetzt zur Erschließung nur durch den **Regionalbus** zurückgekehrt, auch mit dem Nachteil, dass die Fahrt in Richtung Stadt mit dem Umweg über Langenweddingen erfolgt. Eine qualitativ befriedigende Lösung wäre auch hier nur mit bedarfsgesteuerten Bedienformen zum Eichplatz bzw. Braunlager Straße oder später auch zum Bördepark (Straßenbahnanschluss) zu erreichen. Die Maßnahme erfordert generell eine vertiefende Untersuchung bezüglich der Wirtschaftlichkeit.

### B 7 Westerhüsen / Welsleber Straße

Für die Quartiere entlang der Langenweddingen- und Welsleber Straße wird eine alternative Bedienung z.B. im **Anruf-Sammeltaxi**-Betrieb mit Verknüpfung zum S-Bahn-Haltepunkt Südost und mit der Straßenbahnlinie 2 vorgeschlagen (siehe auch B8). Empfohlen als kurzfristige Maßnahme mit Untersuchungsbedarf.

### B 8 Beyendorf / Sohlen

Die beiden neuen Ortsteile von Magdeburg werden gegenwärtig über den Regionalbus (weitgehend unverkettelt, auf Schülerverkehr bezogen) bzw. über den SPNV-Halt Beyendorf (Fahrt zum Hbf.) erschlossen. Um die Erschließung dem Standard der Stadt anzunähern, wäre eine alternative Bedienung z.B. mit einem **Anruf-Sammeltaxi** in den Angebotslücken ggf. in Verbindung mit der Erschließung des Hopfengartens bzw. Westerhüsen (B7) möglich. Auch diese Maßnahme sollte geprüft und ggf. kurzfristig realisiert werden.

### B 9 Leipziger Straße / ehemals SKET-Areal

Bei entsprechender Umnutzung und Wiederbelebung des Areals könnte die Erschließung durch die **Verlegung der Buslinie 54** von der Wiener- / Raiffeisenstraße in den Fermersleber Weg / Dodendorfer Straße und weiter in Richtung Bhf. Buckau erfolgen, zumal dann die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (A3) realisiert und in der Raiffeisenstraße präsent ist. Die Maßnahme ist mittel- bis langfristig einzuordnen.

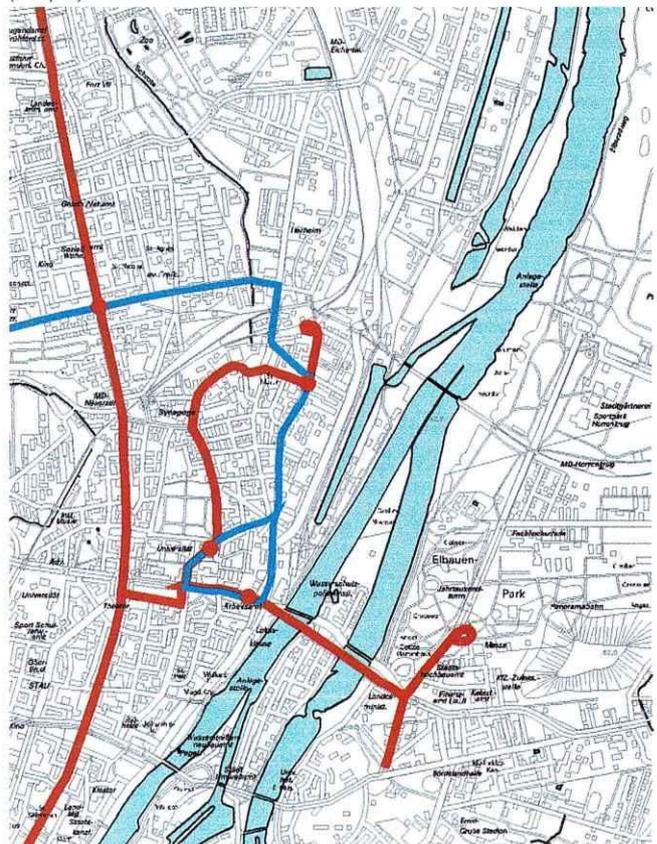
### B 10 Neue Neustadt und Alte Neustadt

Die Nachfrageentwicklung ist stark abhängig von der Nutzung und Revitalisierung des Gebietes **Handels-hafen**. Wenn die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (A1) realisiert ist, könnte die **Buslinie 69** anstatt zum Bhf. Neustadt **ab Mittagstraße** über Wasser-kunststraße – Rothenseer Straße – Rogätzer Straße **zum Askanischen Platz** geführt werden, wobei 4-mal eine Verknüpfung mit der Straßenbahn erreicht wird. Realisierung: mittelfristig bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage in Verbindung mit Maßnahme A1 (s. Skizze).

### B 11 Neue Neustadt und Rothensee

Die Nachfragepotentiale rechtfertigen keine Bedienung im konventionellen Buslinienverkehr, so dass auch hier als alternative Form das **Anruf-Sammeltaxi** o.ä. in Frage kommt, das als Zubringer zur Straßenbahn fungiert. Für das Gebiet **Eichenweiler / Vogelgesang** ist eine Linienführung zwischen Neustädter Platz (Straßenbahnlinien 8 und 9) über Freibad Neustädter See zur Pettenkofer Straße (Straßenbahnlinie 10) empfehlenswert.

Neue Neustadt / Alte Neustadt: Buslinien-Verlauf Mittagstraße – Askanischer Platz (Beispiel)



Für Rothensee wäre eine Schleife durch den Ortskern als Zubringer für die Straßenbahnlinie 10 an der Hohenwarther Straße und an der Schule Rothensee möglich. Empfohlen als kurzfristige Maßnahme mit Untersuchungsbedarf (s. Skizze).

### B 12 Neue Neustadt / Münchenhofstraße

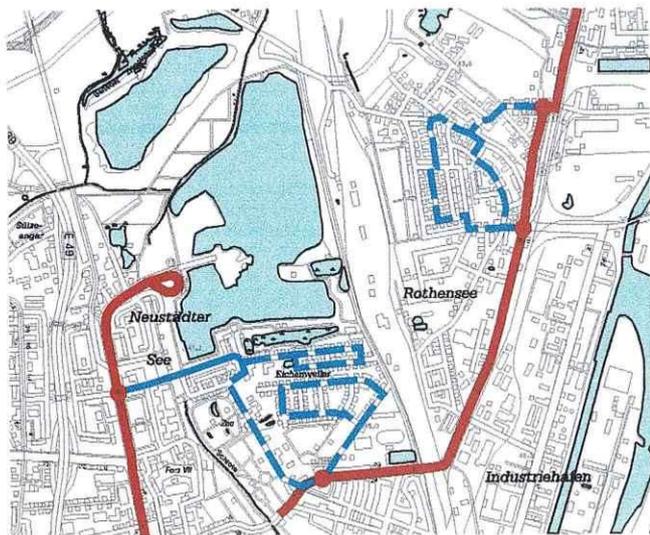
Mit der Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (A1) wird auch das Gewerbegebiet Münchenhofstraße besser an den ÖPNV angebunden, so dass keine zusätzliche Erschließung erforderlich wird.

### B 13 Diesdorf (West)

Die Verbesserung der Erschließung des Bereiches Hollehochstraße / Niederdodeleber Straße usw. wäre in einem ersten Schritt mit dem Halt der Regionalbusse am Torplatz möglich, ansonsten jedoch mit der Verlängerung der Buslinie 61. Als Vorzugslösung wird die Einrichtung eines Anruf-Sammeltaxis über Zerrenner-, Niederdodeleber-, Hollehoch-, Ummendorfer Straße angesehen.

Empfehlung: kurzfristige Maßnahme mit Untersuchungsbedarf.

AST-Erschließung Eichenweiler (Beispiel)



### B 14 Alt Olvenstedt

In der Helmstedter Chaussee besteht zurzeit ein Halt der Regionalbusse. Die gegenseitige Anerkennung von Einzelfahrscheinen ist erforderlich. Die andere Lösung ist die **Verlängerung der Buslinie 71 zum Stephan-Schütze-Platz**. Die Bedienung ab Klusweg könnte alternierend mit der Bedienung des Großen Silberber-

ges im 20 bzw. 30-Minuten-Takt erfolgen.

Empfohlen als kurzfristige Maßnahme mit Untersuchungsbedarf.

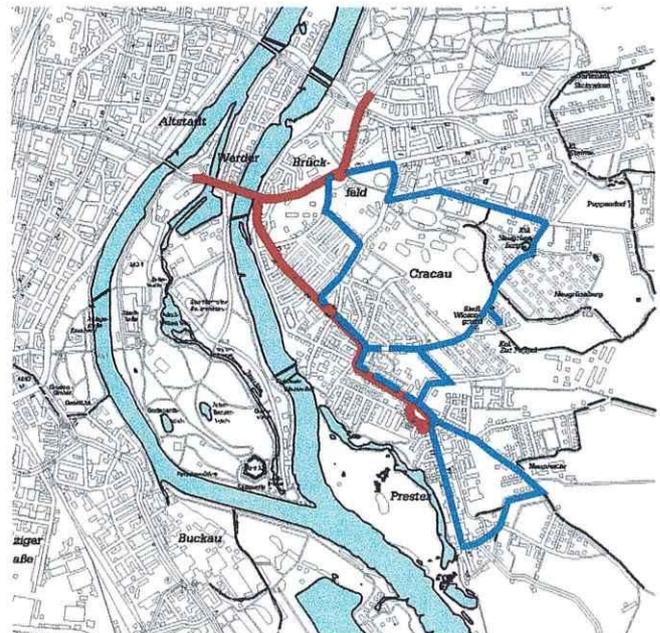
### B 15 Cracau, Neuprester und Berliner Chaussee

Die Gebiete bilden einen zusammenhängenden Verkehrsraum mit vergleichsweise gutem Nachfragepotential (ca. 1.500 Fahrten am Tag), das jedoch in der Fläche breit gestreut ist. Als Lösung ist eine alternative Bedienung z.B. als **Anruf-Sammeltaxi** (später ggf. auch ein Quartierbus) vorgesehen, das zwischen **Jerichower Platz über Gübser Weg – Schwarzkopfweg – Thomas-Mann-Straße – Klusdamm – Menzer Straße – Alt Prester – Genthiner Straße – Friedrich-Ebert-Straße – Am Brückbusch – Zuckerbusch** verkehren könnte mit entsprechenden Verknüpfungen zur Straßenbahn. Kurzfristige Prüfung und Realisierung als Pilotprojekt (s. Skizze).

### B 16 Randau-Calenberge und Pechau

Die Einbindung der dörflich geprägten Ortsteile mit relativ geringer Nachfrage erfolgt gegenwärtig über die Buslinie 56. Die notwendige Verbesserung der Erschlie-

Mögliche Gebietserschließung Cracau – Neu Prester – Berliner Chaussee



Bungsqualität könnte z.B. über ein **Anruf-Sammeltaxi** als Grundangebot mit auf die Schulzeiten ausgerichtem Angebot zur Schülerbeförderung im konventionellen Buslinienverkehr als Ergänzung erreicht werden. Auch diese Maßnahme ist kurzfristig eingeordnet.

## B 17 Gübs

Die Eingemeindung ist noch nicht vollzogen. Die Erschließung erfolgt über die Regionalbuslinie NJL 8 mit Umsteigezwang in den SPNV, in andere regionale Buslinien oder in die Buslinie 51. Eine direkte Anbindung an die Stadt wäre über eine Einbindung in die alternative Bedienung von Cracau bzw. Pechau möglich, wobei jedoch hierfür erst infrastrukturelle Grundlagen geschaffen werden müssen (Straßenbau). Als Übergangslösung wird empfohlen, Gübs an die Buslinie NJL 1 (Zerbst – Magdeburg) anzubinden.

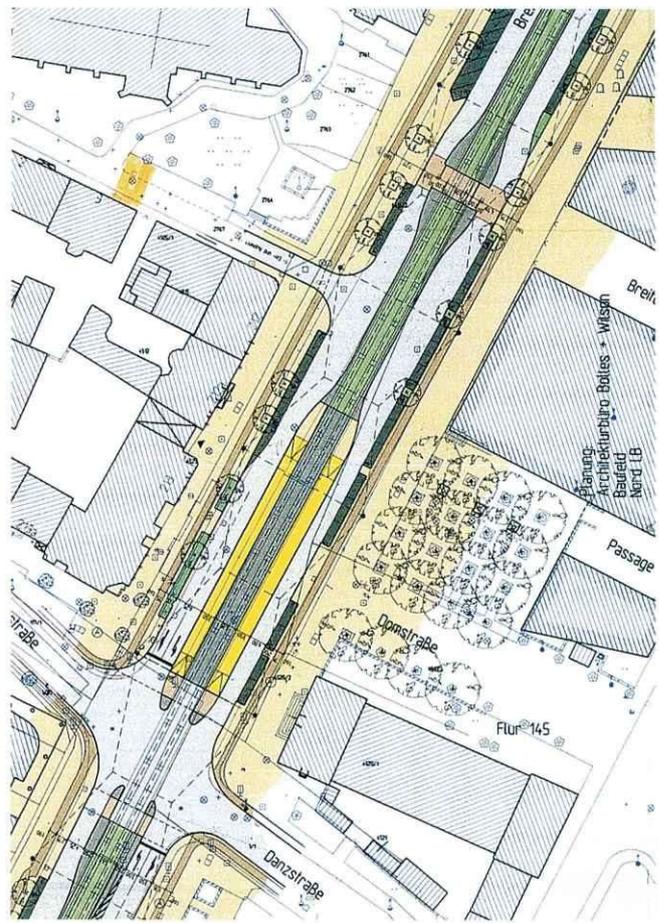
**Grundsätzlich ist festzustellen, dass die alternativen Bedienungen z.B. durch Anruf-Sammeltaxi oder auch durch Rufbus o.ä. im Vergleich zum Linienverkehr kostensenkend für das Verkehrsunternehmen sind, da Vorhaltekosten für die Fahrzeuge entfallen.**

### C Zugangs- und Umsteigestellen und Verknüpfungen mit dem regionalen Verkehr

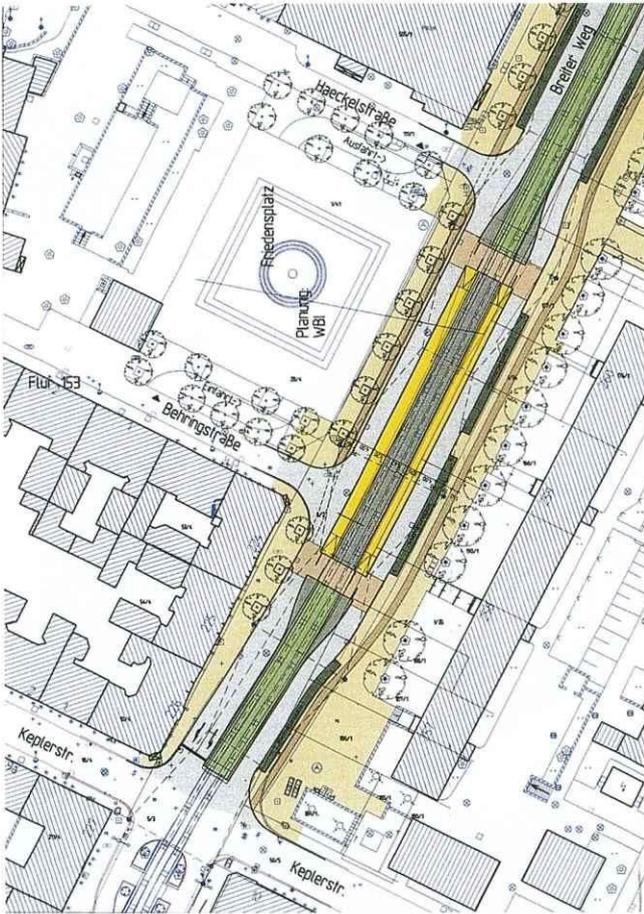
Für die Qualität des ÖPNV sind die Lage, die Gestaltung und die Ausstattung von Haltestellen von großer Wichtigkeit. Haltestellen erhalten eine entsprechende Grundausstattung und haben prinzipiell die Belange mobilitätsbehinderter Personen zu berücksichtigen. Die Umsteige- und Verknüpfungshaltestellen im städtischen Netz bzw. mit dem regionalen Verkehr (Regionalbus, SPNV-Halte und Park and Ride Anlagen) haben eine besondere Bedeutung.

#### C 1 Spezielle und sukzessive Maßnahmen zur Verbesserung der Zugangs- und Umsteigestellen im städtischen Netz

Spezielle Maßnahmen sind kurz- bis mittelfristig mit der Neuordnung der Haltestellen im **Südabschnitt des Breiten Weges**, mit dem Bau einer **gemeinsamen Haltestelle am Heumarkt** für die Linien 4 und 6 (wenn die Verlängerung des Strombrückenzuges erfolgt) und mit den Veränderungen der Haltestellen am **Damaschkeplatz / Kölner Platz** (siehe Verknüpfungen mit dem SPNV / C2) vorgesehen.



Geplante Veränderung der Haltestelle Breiter Weg / Danzstraße



Neue Haltestelle Breiter Weg | Keplerstraße ▲

Es ist erforderlich, sukzessive alle Haltestellen entsprechend den vorgesehenen **Standards** auszustatten. Insbesondere sind **Witterungsschutz, fußgänger- und behindertenfreundliche Zugänge und Einstiege**, ggf. durch **Haltestellenkaps** oder durch Anrampungen bei Fahrbahnhaltestellen oder Hervorhebung des Haltestellenbereichs durch einen anderen Straßenbelag, zu schaffen.

Ebenso gehören dazu die **Verkürzungen der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen**, die den Zugang regeln. Wichtige Umsteigepunkte sind mit dynamischen **Fahrgastinformationen** auszustatten und so zu gestalten, dass **Busse und Bahnen an einer Haltestelle bzw. an einem gemeinsamen Bahnsteig** halten können. Handlungsbedarf besteht z.B. an der Leipziger Chaussee, am Knoten Südring / Halberstädter Straße und Braunlager Straße / Kroatienweg.

Haltestellen-Kap an der Haltestelle Berliner Chaussee stadteinwärts ▼





Ein auf die Fahrbahn markiertes "H" soll die Sicherheit beim Fahrgastwechsel erhöhen

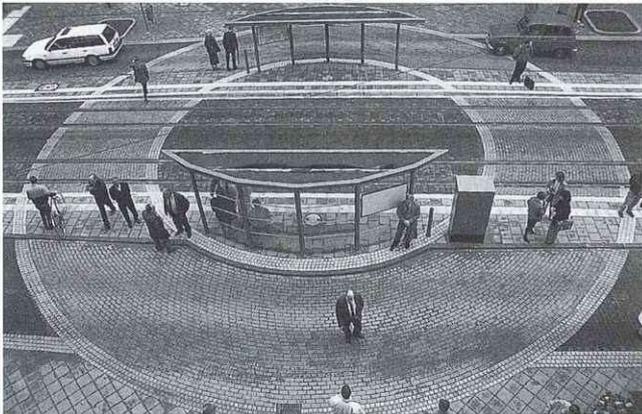
Das "H" aus der Sicht des Autofahrers





Farbige Linienkennzeichnung an Haltestellen in Zürich

Eine Haltestelle in Heidelberg mit gestaltetem anderen Straßenbelag



Fahrbahnrand-Haltestelle in Dresden mit Anrampung der Fahrbahn



"Zentral"-Haltestelle Kastanienstraße (Lübecker Straße): Busse und Bahnen halten an einem Bahnsteig



Zur Ausstattung bestimmter Haltestellen gehört auch die **Aufstellung von Fahrradständern** zur Realisierung von **Bike and Ride (B&R)**. Im Zusammenhang mit der Radverkehrsplanung wurde vom Stadtplanungsamt ein Vorschlag zur weiteren Entwicklung von B&R mit der Einrichtung weiterer B&R-Anlagen gemacht, der Grundlage für eine permanente Umsetzung sein sollte. Mit der Priorität A sind folgende Standorte genannt:

- DB Haltepunkt Thälmannwerk
- DB Bahnhof Süd-Ost
- DB Bahnhof Neustadt
- Endstelle Kroatenweg
- Endstelle Bördepark
- Haltestelle Berliner Chaussee

Am Hauptbahnhof ist die Einrichtung einer **Fahrradstation** mit zunächst 225 Abstellplätzen (optional 500) vorgesehen. Mit dem Bau des Stadtplatzes wurde eine Fahrradabstellanlage mit einer Kapazität von ca. 100 Fahrradständern realisiert.

Die Erweiterung der Möglichkeiten zur **Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen** ist zu prüfen.



Die B&R-Anlage an der Haltestelle Quittenweg ist stets gut ausgelastet

Haltestelle Drosselsteig – noch zu geringer Bedarf für eine B&R-Anlage



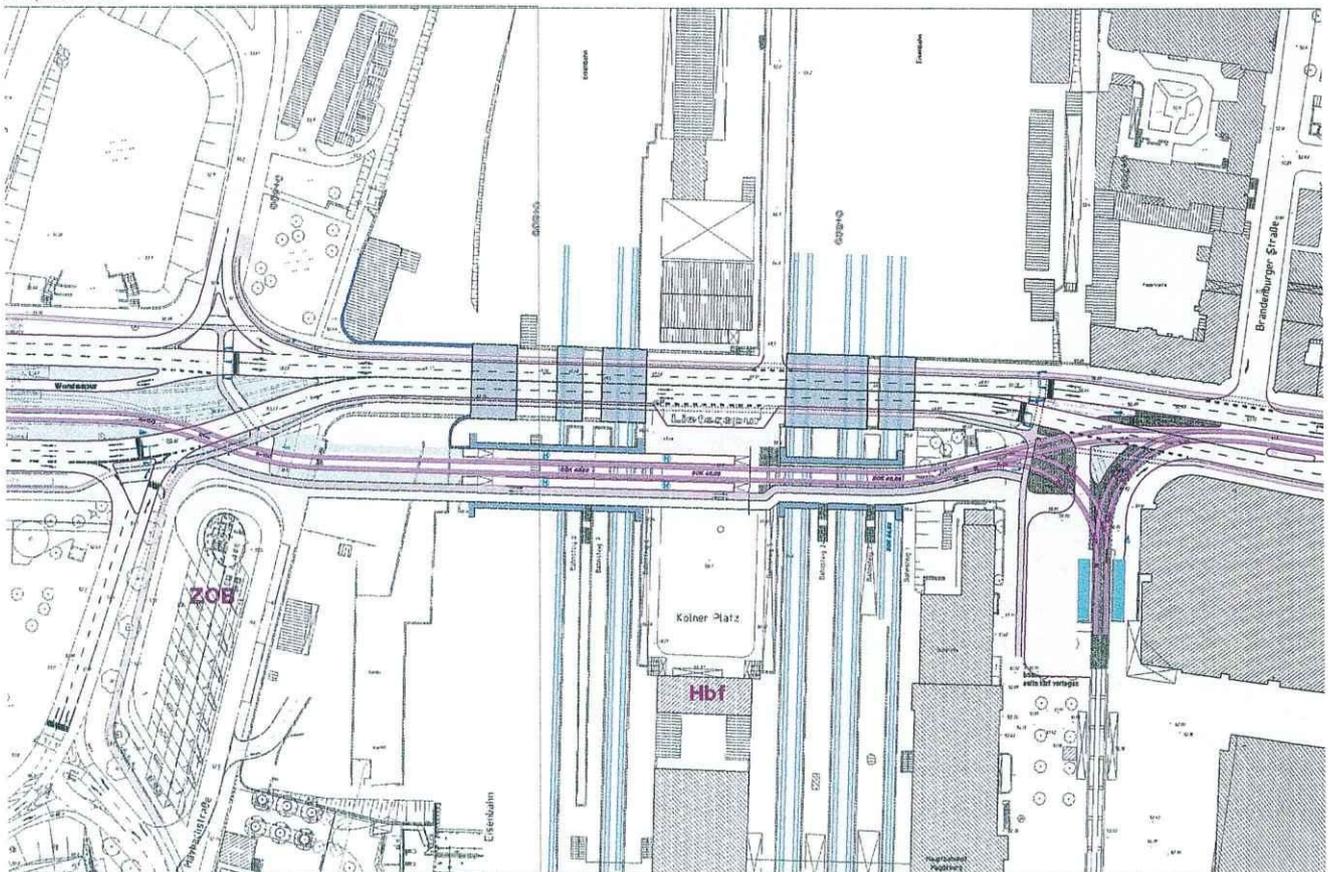
## C 2 Verknüpfungen zwischen SPNV und städtischem ÖPNV

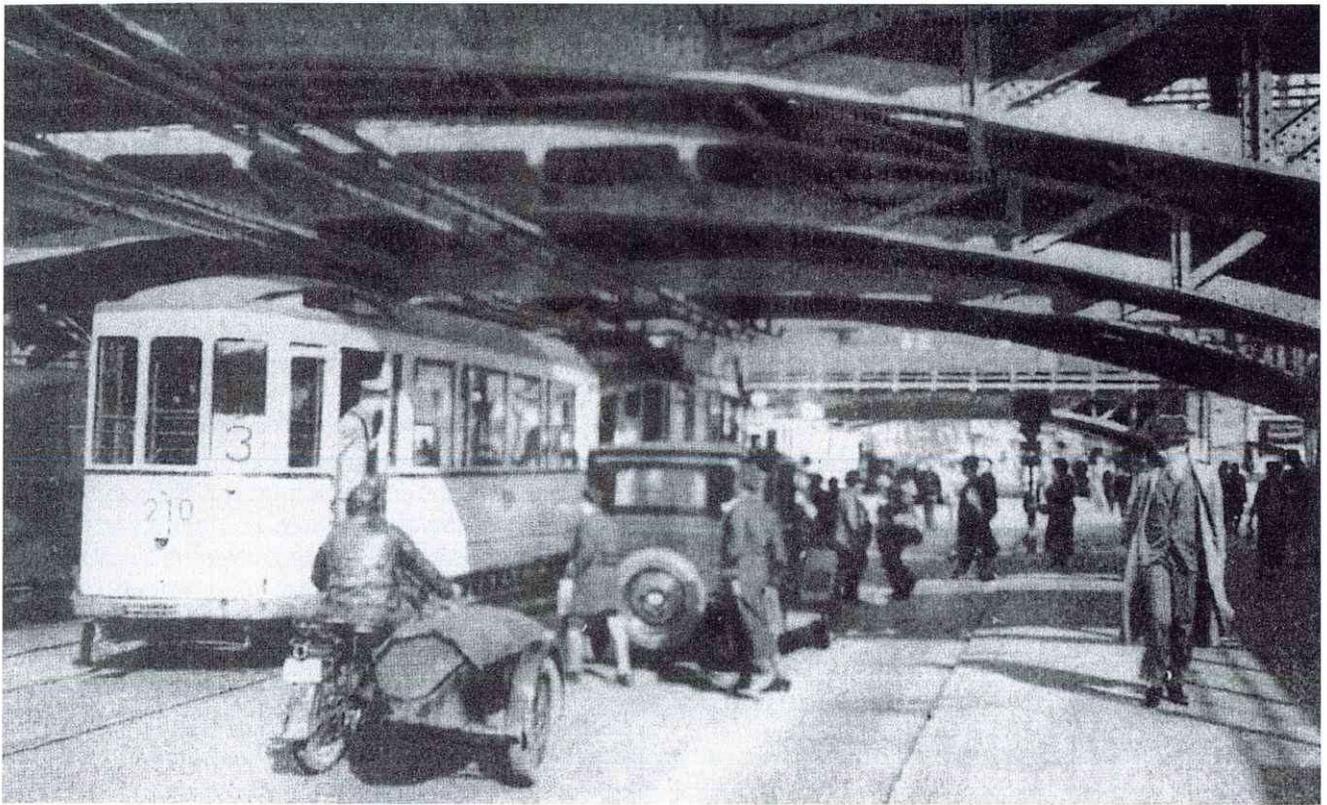
Eine Verbesserung der Verknüpfungen und damit der kombinierten Nutzung von SPNV und städtischem ÖPNV kann mit der Optimierung der Lage- und Übergangsbedingungen und einer Durchbindung aller Regionalbahnlinien in Nord-Süd bzw. Ost-West über den Hauptbahnhof hinaus, mit Halt an allen Bahnhöfen und Haltepunkten im Stadtgebiet erreicht werden. Die Maßnahmen liegen jedoch im Verantwortungsbereich der DB AG bzw. der NASA und bedürfen noch vertiefter Untersuchungen.

Das wichtigste und attraktivste Vorhaben ist der Bau der **Straßenbahnhaltestelle Kölner Platz (C2.1)** mit direkten Zugängen zu den Bahnsteigen des Hauptbahnhofes. Durch die Seitenlage der Straßenbahn verkürzen sich nicht nur die Wege, sie werden auch ohne Querung des Autoverkehrs durchgeführt. Das zweimalige Kreuzen des Autoverkehrs durch die Straßenbahn

wird bevorrechtigt für die Straßenbahn gestaltet. Dieses Projekt, geboren und auch bekannt unter dem Titel "Magdeburg 21", wobei die "21" für das 21. Jahrhundert steht, wird von Bahn, Land und der Landeshauptstadt Magdeburg gleichermaßen befürwortet und würde vom Land auch eine "großzügige" Förderung erhalten. Die bedeutendste Schnittstelle zwischen Stadt, städtischem ÖPNV, Fern- und Personennahverkehr der Bahn und dem regionalen Busverkehr wäre dann mit schon realisiertem **ZOB**, der neuen **Bahnhofspassage**, dem **Stadtplatz** und eben dem Projekt **Haltestelle Kölner Platz, Umbau des Kölner Platzes** (Verlegung Reisezentrum und andere Service-Einrichtungen) und Bau einer **Fahrradstation** sowie entsprechende **Parkierungseinrichtungen für den Hbf.** weitestgehend komplett und optimal umgestaltet. *Dann würde eigentlich nur noch die Direktverbindung zur Großen Diesdorfer Straße mit einer Radfahrer- und Fußgängerunterführung unter den Magdeburger Ring fehlen.* Das Projekt hat bisher nur Studiencharakter und wird für eine mittelfristige Umsetzung empfohlen.

Mögliche Variante zum geplanten Umbau der Schnittstelle Hauptbahnhof mit Lage der Haltestellen am Kölner Platz und direkten Zugängen zu den Bahnsteigen des Hauptbahnhofs





Die Bahnstufensunterführung 1934 mit Haltestelle am Fahrbahnrand

Die Bahnstufensunterführung heute



Ein neuer **SPNV-Halt "Nordfront" (C2.2)** an der Walter-Rathenau-Straße weist perspektivisch ein größeres Potential an Umsteigern in den städtischen ÖPNV (Verknüpfung u.a. mit der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn) und auch von möglichen Einsteigern aus dem Einzugsradius von Universität, Berufsschulen und Verwaltungen und durchaus noch vorhandenen städtebaulichen Entwicklungspotenzen auf. Die Deutsche Bahn AG wird bald die Brücke über die Walter-Rathenau-Straße erneuern, mit der dann notwendigen Entscheidung mit Bau des Haltepunktes, mit Offenhalten der Option oder ohne Berücksichtigung eines Haltepunktes. Die Stadt ist dann an den Kosten beteiligt, obwohl der wirkliche Bedarf frühestens mit dem Vorhandensein der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn gegeben ist. Aus der schwer einschätzbaren Dynamik der städtebaulichen

Entwicklung kann zurzeit keine eindeutige Empfehlung zur Errichtung des Haltepunktes gegeben werden (Untersuchungsbedarf). Die Entscheidung ist aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Vergleich der drei genannten Varianten zu fällen.

Ein **neuer Haltepunkt Lüttgen Salbke (C2.3)** würde bei Realisierung der Streckenverlängerung der Straßenbahn Flughafen – Lüttgen Salbke (A5) zwar eine Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz der Stadt ergeben, dennoch ist das Umsteigepotential sehr gering, ebenso sind Einsteiger aus der Siedlung recht rar. Eine Realisierung wird deshalb nicht empfohlen.

Die gleichen Argumente, nämlich hoher Aufwand und wenig Nutzen, d.h. wenig Fahrgastpotential, treffen auf

Der ZOB mit Stadtplatz



die Maßnahme **neuer Haltepunkt Diesdorf (C2.4)** zu. Der an der Strecke Magdeburg – Helmstedt gelegene Haltepunkt bräuchte zudem die Straßenbahnzuführung über den Diesdorfer Graseweg, die auch schon unter A7 nicht befürwortet wurde. Die Maßnahme wird deshalb fallengelassen.

Die **Verschiebung des Bahnhofes Sudenburg (C2.5)** als neuer Halt unter die Westringbrücke mit der Verknüpfung zur wichtigen Tangentiallinie der Straßenbahn brächte schon Vorteile für die Um- und Einsteiger, nur sind es auch hier nur wenige, um die Maßnahme wirtschaftlich begründen zu können. Nur wenn im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnknotens Magdeburg sich die Maßnahme relativ kostenneutral (weil die Bahnanlagen ohnehin neu gestaltet werden) realisieren lässt, kann sie empfohlen werden, d.h. sie wird in die Kategorie "langfristig" eingeordnet.

Auch der an der stärker frequentierten Nord-Süd-Strecke gelegene **Haltepunkt Hasselbachplatz (C2.6)** hat eine sehr ungünstige Lage zum Verknüpfen mit dem städtischen ÖPNV und zum direkten städtischen Umfeld. Es müssen Wege > 200 m zurückgelegt werden. Durch eine **Verschiebung über die Hallische Straße** würden sich direkte Umsteigebeziehungen zur Straßenbahn (3 Linien) mit einem errechneten Umsteigepotential von 2.500 Fahrgästen ergeben. Diese Zunahme resultiert zwar aus Verlagerungen von anderen Haltepunkten, lässt aber den Schluss deutlicher Verbesserungen für den ÖPNV-Nutzer zu. Zusätzliche Ein- und Aussteiger (1.500) aus dem Umfeld und zusätzliche Umsteiger aus dem Regionalverkehr sind zu erwarten, so dass die Maßnahme sehr nützlich wäre, wenn dem nicht sehr hohe Kosten (ca. 7,5 Mio. Euro) und bauliche Schwierigkeiten (Abriss von Gebäuden, Gleisveränderungen u.a.m.) gegenüberstünden. Eine Entscheidung kann auch hier erst mit weiteren Untersuchungen und in Abhängigkeit von der weiteren städtebaulichen Entwicklung gefällt werden. Die Maßnahme wird also in den "weiteren Untersuchungsbedarf" gestellt.

Die Veränderung des **Haltepunktes Bahnhof Neustadt (C2.7)** umfasst die Herstellung eines zweiten und direkten Zugangs von der Lübecker Straße, so dass sich die Wege zur Straßenbahnhaltestelle verkürzen und die Erreichbarkeit des Umfeldes verbessern würde. Dennoch wird die Maßnahme nur im Zusammenhang mit dem Umbau der Eisenbahnbrücke und somit langfristig realisiert werden können.

Die Verschiebung des Bahnsteiges am **Haltepunkt Eichenweiler (C2.8)** unter die Straßenbrücke mit Zugang von Süden aus wäre mit hohem Aufwand verbunden und wird deshalb als langfristige Maßnahme mit Untersuchungsbedarf eingestuft.

### C 3 Verknüpfungen zwischen dem Regionalbus und dem städtischen ÖPNV

Die Regionalbusse sollen eine schnelle und komfortable Verbindung der Umlandgemeinden mit dem Oberzentrum Magdeburg sicherstellen, wobei ein konkurrierendes Angebot zum städtischen ÖPNV zu vermeiden ist. Insbesondere auf nachfragestarken Relationen wird die Einrichtung gemeinsamer attraktiver Bedienungsangebote im Stadt-Umland-Verkehr empfohlen. Der Linienbetrieb innerhalb des Stadtgebietes sollte sich an folgenden Gesichtspunkten orientieren:

- Übergangsmöglichkeiten zum städtischen ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten wie i.d.H. Endpunkte der Straßenbahn und dem ZOB, hier natürlich auch mit Übergang zur Bahn
- Zügige Linienführung innerhalb der Stadt
- Anbindung regional bedeutender Einrichtungen wie z.B. Krankenhäuser

Für die Regionalbushalte sind diese Ansätze schon weitgehend erfüllt. Folgende Optimierungsvorschläge werden gemacht, die i.d.R. die Mitnutzung von Haltestellen der MVB beinhalten (was zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebsablaufes noch mit der MVB abzustimmen ist):

**Verlegung des Haltes der Regionalbuslinie KVG 8 (C3.1)** (Ummendorf – Magdeburg) von der Adolf-Jentzen-Straße **zum Eichplatz**, da hier auch der Übergang zu den Buslinien 54 und 57 der Stadt in Richtung Bördepark erfolgen kann. (kurzfristig)

**Verlegung des Haltes der Regionalbuslinien OK 605 bzw. OK 605 und OK 617 von der Bebertaler Straße zur Zentralhaltestelle Kastanienstraße / Lübecker Straße (C3.2)**, wo eine Verknüpfung mit 4 Straßenbahn- und 2 Buslinien der Stadt erfolgen kann. Problem: die Haltestelle ist schon jetzt stark belastet. Die Maßnahme muss mit der MVB nochmals geprüft werden. (kurzfristig)

**Einrichtung eines zusätzlichen Haltes** für die Regionalbusse **am Westring (C3.3)** (sollte mit der Realisierung der Straßenbahntrasse Europaring umgesetzt werden) und **am Universitätsplatz (C3.4)** (sollte mit der Planung und Durchführung des Umbaus des Universitätsplatzes realisiert werden). Die zusätzlichen Halte schaffen günstige Verknüpfungen mit dem städtischen ÖPNV. (kurzfristig)

#### C 4 Verknüpfungen mit dem regionalen motorisierten Individualverkehr – P&R / Park and Ride

“Park and Ride” ist in zwei Ebenen möglich. Die eine Ebene liegt im weiteren Umkreis der Stadt mit P&R-Anlagen hauptsächlich an den Bahnhöfen und Halten des SPNV. Die andere Ebene liegt an der unmittelbaren Peripherie der Stadt, für sie ist die Landeshauptstadt zuständig. Für die Stadt ist es nicht so wichtig, wo, sondern vielmehr, dass der Umstieg vom Auto in den ÖPNV stattfindet. Bei rund 45.000 Berufseinpendlern (davon ca. 28.000 aus den angrenzenden Landkreisen / Stand 6/98) täglich mit steigender Tendenz und nur 9 – 12 % ÖPNV-Anteil am Quelle-Ziel-Verkehr ist Handlungsbedarf angezeigt. Die Zielgruppe sind die Berufspendler im Allgemeinen und die mit Ziel auf die Innenstadt im Besonderen. Rein rechnerisch ist ein Potential von 1.200 Pendlern, d.h. ein Bedarf von 1.200 Stellplätzen in P&R-Anlagen der Stadt ermittelt worden. Gemessen an der Gesamtzahl der Berufseinpender aus den angrenzenden 4 Landkreisen nur ein bescheidener Anteil von ~ 4 %, aber die Zahl der Fahrten innerhalb der Stadt ohne Auto ist ungleich größer, weil Pendler tagsüber auch bedingt am Binnenverkehr teilnehmen. Damit P&R funktioniert, bedarf es entsprechender Voraussetzungen. Die wichtigsten sind:

- Der P&R-Standort muss bzw. sollte an einer Straßenbahnhaltestelle mit direkter Verbindung zur Innenstadt liegen
- Reisekomfort, Reisezeit und Kosten müssen einem Vergleich zur Weiterfahrt mit dem Auto “einigermaßen” standhalten
- Das Langzeitparken in der Innenstadt bzw. auch an deren Rändern der Innenstadt muss erschwert sein, d.h. es muss Geld kosten (flächendeckende Parkraumwirtschaft ist erforderlich) bzw. die Verfügbarkeit von Langzeitparkplätzen ist stark eingeschränkt. Diese Bedingung deckt sich mit der Zielstellung der vom Stadtrat beschlossenen Parkraumkonzeption der Innenstadt.

Mit der ÖPNV-Konzeption wurden insgesamt 9 P&R-Standorte, 3 vorhandene und 6 neue Standorte, bezogen jeweils auf die Einfallstraßen, untersucht. Von den vorhandenen Anlagen wurden die in den Endschleifen der Straßenbahn liegenden

- **Ebendorfer Chaussee / Milchhof**
- **Diesdorf**

als ausreichend befunden und beibehalten. Der auch als P&R-Platz ausgewiesene

- **Messeparkplatz**

findet dagegen kaum Resonanz, weil er zum Einen schon zu dicht an der Innenstadt liegt und zum Anderen kein direkter ÖPNV-Anschluss gegeben ist.

Von den 6 neuen Standorten sind u.a. wegen vergleichsweise zu langer Fahrzeit mit der Straßenbahn in die Innenstadt schon gleich ausgeschieden:

- **Lüttgen Salbke**
- **Bördecenter**
- **August-Bebel-Damm**

Hinzu kommt wegen zu geringem Nachfragepotential der Standort:

- **Ottersleben**

Geblichen sind also nur die P&R-Plätze:

- **Pfahlberg** und
- **Renneweg / Kümmelsberg**

Beide Standorte sind jedoch an die Realisierung entsprechender Straßenbahn-Verlängerungen gebunden, wobei die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn den Pfahlberg nicht ganz erreicht. Über diesen Standort wäre nochmals bei Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung zu befinden, gegenwärtig kann er auch nicht empfohlen werden. Bleibt also mit relativ guten Erfolgsaussichten der **P&R-Standort Renneweg / Kümmelsberg**, für den die Straßenbahn vom Drosselsteig bis zum Kümmelsberg ca. 1 km verlängert werden müsste. Das notwendige Potential aus dem westlichen Umland, durch entsprechende Umlenkung ggf. auch aus dem nordwestlichen und südwestlichen Umland, wäre vorhanden und mit nur ca. 15 Minuten Fahrzeit zur Innenstadt kann auch der ÖPNV mit dem MIV hier gut mithalten. Übergangsweise wären an der vorhandenen Straßenbahnstrecke Möglichkeiten zu suchen bzw. mit der Nutzung des **Parkplatzes Eisvogelstraße** gegeben.

Die ÖPNV-Konzeption kommt zu der (etwas unscharfen) Empfehlung, einen **“geeigneten P&R-Platz an einem geeigneten Standort im Zuge der Einfallstraße probeweise einzurichten” (Eisvogelstraße)**. Es wird darauf verwiesen, dass die ohnehin notwendige konsequente Umsetzung der Parkraumkonzeption der Innenstadt auch die Voraussetzung für die Stärkung des regionalen ÖPNV ist. Dies wäre eigentlich auch die generell bessere Lösung, weil überhaupt keine Autofahrt oder nur eine wesentlich kürzere zu einem P&R-Platz im Umland zu den Halten des regionalen ÖPNV stattfindet. Die **Empfehlung** lautet also: **Die Einrichtung eines P&R-Angebotes sollte als Maßnahme eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes der Region angesehen werden, in dem der Stärkung des öffentlichen Verkehrs in der Fläche Priorität eingeräumt wird.**



Hinweisschild zu P&R am Stadteingang



Möglicher P&R-Platz an der Eisvogelstraße

**D** Beschleunigungsmaßnahmen u.a.

**D1 Beschleunigungsmaßnahmen**

Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV sind ein sehr wirksames Mittel zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Dazu gehören sowohl die **Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen** als auch die **Spurfreimachung**. Busse und Straßenbahnen fahren nicht nur schneller, sie werden zuverlässiger und pünktlicher und nebenbei wird der MIV etwas "gebremst".

Festgestellt werden kann, dass an **93 Steuerteilen von Lichtsignalanlagen** von insgesamt 195 in der Stadt

**Busse und Bahnen sich ihr "Grün"-Signal holen.** Das Pilotprojekt Lüneburger- / Lübecker Straße gilt als gutes Beispiel (auch nach Korrektur einiger Maßnahmen). An 9 Knotenpunkten bzw. Einmündungen erfolgt die Vorrangschaltung für den ÖPNV und auf der insgesamt 3 km langen Strecke verkehrt die Straßenbahn weitestgehend störungsfrei und der motorisierte Individualverkehr hat auch ein verträgliches Maß angenommen.

Das ÖPNV-Konzept misst den **Beschleunigungsmaßnahmen** auch zukünftig große Bedeutung bei. Vorrangschaltungen zur weiteren Verringerung der ÖPNV-Verlustzeiten werden für folgende Knotenpunkte empfohlen:

Straßenbahnprojekt Listemannstraße mit Umbau universitätsplatz / Planungsstudie 1999

