

kurzfristig – an den im Linienkonzept 2004 der MVB ausgewiesenen Knotenpunkten wie z.B.:

- Große Diesdorfer Straße / Annastraße
- Olvenstedter Straße / Immermannstraße / Friesenstraße
- Damaschkeplatz
- Otto-von-Guericke-Straße / Keplerstraße
- Sternstraße / Buckauer Tor / Geißlerstraße
- Planckstraße / Harnackstraße
- Herrenkrugstraße / Breitscheidstraße
- Eiskellerplatz / Halberstädter Straße
- Quittenweg / Leipziger Straße und in der
- Ebendorfer Chaussee im Bereich Johannes-R.-Becher-Straße / Milchweg sowie beim
- Projekt Listemannstraße die Knotenpunkte an der Gustav-Adolf-Straße

mittelfristig – in den Straßenzügen:

- Halberstädter Straße u.a. im Bereich Südring
- Otto-von-Guericke-Straße / Hallische Straße / Sternstraße
- Straßenzug Buckau / Fermersleben / Salbke / Westhüsen
- Ernst-Reuter-Allee (mit Umgestaltung des Verknüpfungspunktes Kölner Platz)
- Cracauer Straße / Genthiner Straße sowie generell bei der
- Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn

Die Konflikte mit dem MIV sollten durch folgende Streckenmaßnahmen (separate Spuren für Straßenbahn und Bus) minimiert werden:

Kurzfristig:

- Straßenbahnverlegung von der Walter-Rathenau-Straße in die Listemannstraße

Mittelfristig:

- Neutrassierung der Straßenbahn im Zuge des verlängerten Strombrückenzuges
- Busspuren Olvenstedter Graseweg (zwischen Holzweg und Mechthildstraße) und
- Berliner Chaussee (zwischen Stadtgrenze und Jerichower Straße)
- Busschleuse Schilfbreite

D2 Verbesserung des Tarifangebotes

Ziel ist die Förderung des Umsteigens vom MIV zum ÖPNV vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung des Stadt-Umlandverkehrs.

Kurzfristig wird daher empfohlen:

- Ausweitung der Tarifgemeinschaft Magdeburg-Umland zu einem echten Verbundtarif mit gegenseitiger

Anerkennung aller Fahrscheine der städtischen und regionalen Verkehrsunternehmen und

- Ausweitung der zielgruppenspezifischen Tarifangebote

Mittel- bis langfristig wird die Einführung einer bargeldlosen Ticket-Chipkarte (Mobi-Chip) und die Ausweitung der Mobilitätsangebote (z.B. Kombitickets / Rabattregelungen für die Nutzung des ÖPNV und z.B. von Car-Sharing) empfohlen.

D3 Anpassung der Bedienungs- und Taktzeiten an die definierten Standards

- Mindestangebot 20-Minuten Takt in den Verdichtungsgebieten – kurzfristig
- Maximale Tür-zu-Tür-Reisezeiten 60 Minuten – mittelfristig

E Marketing

Marketing ist in der Hauptsache eine Sache der Verkehrsunternehmen. Das ÖPNV-Konzept empfiehlt der MVB eine Reihe von Aspekten, auf die verstärkt in der Marketing-Arbeit eingegangen werden sollte.

- Die Zusammenarbeit mit den regionalen Busunternehmen auf dem Marketing-Sektor ist mit Hinblick auf ein einheitliches Auftreten, der Schaffung von Unternehmensleitbildern und deren Außendarstellung ("Corporate Identity", "Corporate Design") zu aktivieren.
- In der Marketingforschung ist stärker auf die Aspekte der Ermittlung der Zielgruppen zur Entwicklung entsprechender Strategien zur Kundenbindung und Kundengewinnung, Analyse von Tarifwanderungen, Untersuchung von Image und Bekanntheit der Angebote, Kundenzufriedenheit und Ermittlungen zum Mobilitätsverhalten einzugehen.
- Die Kommunikationsmaßnahmen wie Information, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit sollten zielgruppenbezogen und generell ausgeweitet auf Orte mit hohem Passantenaufkommen stattfinden.
- Die Einbeziehung ergänzender Mobilitätsangebote in kombinierter Nutzung mit dem ÖPNV wie insbesondere Car Sharing, aber auch Fahrradvermietung, Gepäckservice u.a. wird vorgeschlagen.
- Verstärkung der Kundenorientierung von Service- und Fahrpersonal u.a. Personifizierung von Fahrer und Linie.
- Durchführung kontinuierlicher Kundenzufriedenheitsmessungen, Befragung zu Image und Bekanntheit der Angebote.

Auf Marketingmaßnahmen wird ausführlicher im Nahverkehrsplan eingegangen.



Straßenbahnwerbung (MVB)

F Begleitende Maßnahmen im MIV

Ziele dieser Maßnahmen sind: eine deutliche Verkürzung der Reisezeiten im ÖPNV, Steigerung der Fahrgastzahlen und somit eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, eine Verbesserung der Umweltverträglichkeit im Verkehrsangebot, insbesondere ein umweltverträgliches "Auffangen" des zunehmenden Stadt-Umland-Verkehrs und letztlich die Schaffung attraktiver Lebens- und Aufenthaltsbedingungen im Stadtgebiet.

Die begleitenden Maßnahmen beziehen sich auf die Schwerpunkte:

- Beeinflussung von Planungs- und Entscheidungsprozessen beim Ausbau der Straßeninfrastruktur
- Bevorrechtigung des ÖPNV
- Parkraumbewirtschaftung
- Begrenzen von Reisezeitvorteilen für den MIV

Bei der **Beeinflussung von Planungs- und Entscheidungsprozessen** sind möglichst kurzfristig alle neuen Straßenprojekte auf den Prüfstand zu bringen und ihre Wirkung hinsichtlich des ÖPNV zu verdeutlichen. Im

Klartext heißt das, Straßenbauvorhaben kritisch zu hinterfragen und ihre Gestaltung den Zielen der ÖPNV-Förderung anzupassen, wenn sie die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV nachhaltig negativ beeinflussen.

In punkto **Beschleunigungsmaßnahmen** wird eine eindeutige Prioritätensetzung für den ÖPNV empfohlen. Alle Beeinträchtigungen des innerstädtischen ÖPNV, insbesondere durch einstrahlenden MIV, sollten zielgerichtet abgebaut werden.

Zur **Bevorrechtigung des ÖPNV** sollte auch die Gestaltung von attraktiven ÖPNV-Tarifen insbesondere in der Innenstadt im Wechselspiel mit den Parkgebühren gehören.

Die **Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt** ist eine wirksame Maßnahme zur Beeinflussung des MIV. Die Parkraumbewirtschaftung sollte also flächendeckend für die Innenstadt sein, sie sollte auch zeitlich noch erweitert werden und es sollten die Verlagerungseffekte in den Randbereich beachtet und in Konkurrenzstandorte für die Innenstadt (Einkaufsmärkte etc.) vermieden werden.

Die **Begrenzung von Reisezeitvorteilen für den MIV** beginnt in den Wohngebieten, d.h. Verkehrsberuhigung und Tempo-30-Zonen sind gefragt. Im Durchschnitt aller PKW-Fahrten wird in der Landeshauptstadt Magdeburg mit etwa 29 km/h eine höhere Reisegeschwindigkeit erzielt, als z.B. in Rostock (rund 27 km/h), so dass auch bei einer Begrenzung von Reisezeitvorteilen in bestimmten Gebieten auch weiterhin akzeptable Bedingungen für den PKW-Verkehr in unserer Stadt bestehen. Vorsicht ist geboten, wenn der ÖPNV selbst davon betroffen ist. Als Schwerpunkte für die Realisierung von Tempo-30-Zonen werden u.a. Innenstadt, Buckau, Cracau, Diesdorf, Fermersleben, Prester, Reform, Sudenburg und Stadtfeld genannt.

Am Schluss die von den Gutachtern empfohlenen, jedoch von der Auftraggeberseite und der "Politik" nicht in dieser Form mitgetragenen **begleitenden Maßnahmen im MIV**, die die Stellung des ÖPNV im Gesamtverkehr der Stadt weiter stärken sollen:

- Stellplatzkonzentration in verdichteten Wohngebieten mit dem Ziel, in Verbindung mit einer attraktiven ÖPNV-Erschließung vergleichbare oder sogar kürzere Zugangszeiten zur nächsten Haltestelle anzubieten (z.B. in folgenden Wohngebieten mit hohem Parkdruck: Neustädter Feld, Stadtfeld, Neue Neustadt)
- Weitgehende Begrenzung des öffentlichen Parkangebotes in der Innenstadt auf Tiefgaragen und Parkhäuser.

1.5. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Umweltwirkung

Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde das Geschäftsjahr 2000 der MVB GmbH zu Grunde gelegt. Die Beträge sind in **Euro** umgerechnet und gerundet.

Die MVB hatte im Jahr 2000 **61.247.200,00 Euro** (119.789,10 TDM) **Aufwendungen**. Bei **57.084.900,00**

Euro (111.648,40 TDM) **Erlösen** (inkl. Zuwendungen der Stadt) **+3.887.900,00 Euro** (7.604,0 TDM) **Zuwendungen des Landes** war ein Defizit von **274.400,00 Euro** (536,70 TDM) zu verzeichnen.

Im Jahr 2000 hat die MVB rund 58 Mio. Fahrgäste befördert, die einen Erlös im **Fahrscheinverkauf** von **17.559.300,00 Euro** (34.343 TDM) erbracht haben **+ Zuwendungen (für Schüler- und Schwerbehindertenkarten)** von rund **7.787.000,00 Euro** (15.230 TDM).

Die **Betriebsleistungen der Straßenbahn** betragen **5.745.000 Fahrplankilometer**, im **Linienbusverkehr** wurden **3.616.000 Fahrplankilometer** angeboten (einschließlich Nachtverkehr).

Bei der Umsetzung der Maßnahmen des "neuen" ÖPNV-Konzeptes kann der Kostendeckungsgrad laut Modellrechnung um 4 % im Szenario Trend bzw. um 5 % im Offensiv- und Vorrangsszenario verbessert werden, was vor allem der Ausweitung des Straßenbahnbetriebes (2. Nord-Süd-Verbindung) und der damit verbundenen Nachfragesteigerung sowie Mehreinnahmen (9 – 19 %) geschuldet ist. Die alternativen Bedienungsformen bringen es auf über 40 % Kostendeckung, was über den üblichen Werten für schwach besiedelte Gebiete liegt.

Fazit ist, dass die Erhöhung der ÖPNV-Leistungen nicht mit einer proportionalen Erhöhung des Zuschussbedarfes und der Kosten verbunden sein muss. Optimierte Fahrzeugeinsätze mit geringeren fahrzeugspezifischen Betriebskosten, die nur geringe Zunahme kostenintensiver Personaleinsatzstunden und die kostengünstige Durchführung alternativer Bedienungsformen sind ausschlaggebende Aspekte dafür.

Auswirkungen auf die Umwelt:

Auf Grund der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist folgende Entlastung bei ausgewählten Schadstoffen zu erwarten:

Kenngrößen MIV	Analyse	Szenario Trend	Szenario Offensiv	Szenario Vorrang
Fahrzeugkilometer	8.028.000	8.068.000	7.997.000	7.946.000
NOX in t / d	6,1	5,7	5,7	5,7
CO in t / d	18,0	18,1	17,9	17,8
CO ² in t / d	1.650,4	1.629,6	1.614,2	1.604,8

1.6. Handlungsempfehlungen und Maßnahmeplan

Da in den kommenden Jahren entsprechend dem zurzeit vorliegenden Verordnungsentwurf der EU-Kommission der ÖPNV-Markt europaweit geöffnet werden soll und ein freier (kontrollierter) Wettbewerb mit Ausschreibung aller ÖPNV-Leistungen stattfinden soll, ergeben sich sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen neue wichtige Handlungserfordernisse. Die Gesetze und die Empfehlungen werden ausführlicher im Nahverkehrsplan behandelt.

Für die **Umsetzung der Maßnahmen** des ÖPNV-Konzeptes sind bei der Behandlung der einzelnen Maßnahmen im Punkt 1.4. die entsprechenden Empfehlungen gegeben worden – kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzungsempfehlung oder noch erforderlicher Untersuchungsbedarf oder auch Nichtempfehlung einiger Maßnahmen.

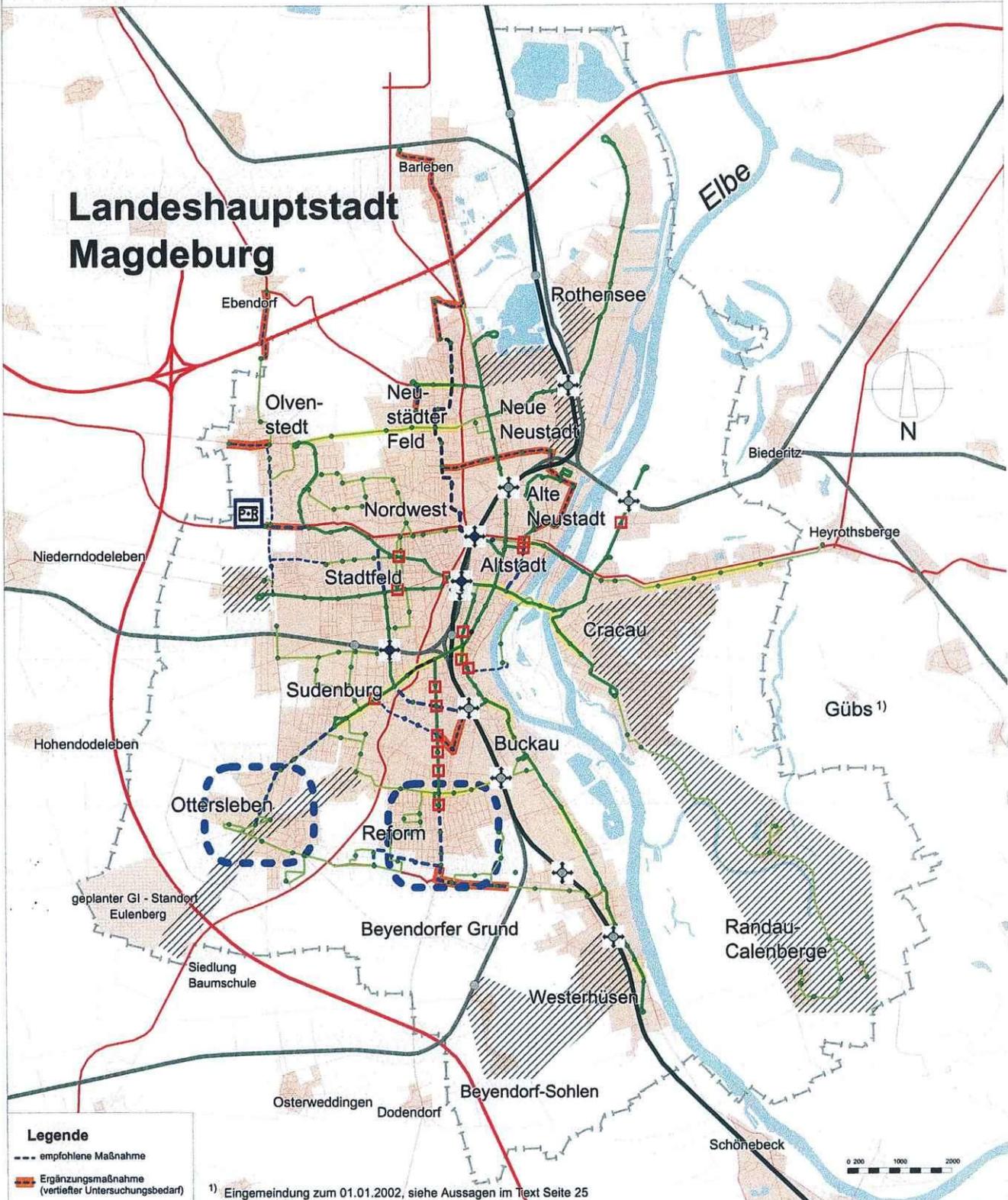
Der **Nahverkehrsplan** beinhaltet im **Maßnahmeplan** die für seinen Wirkungszeitraum bis zum Jahre 2005 umzusetzenden (also kurzfristigen) Maßnahmen und im **Investitionsplan** die investiven Maßnahmen mit entsprechender Kostenangabe. Zur Vermeidung von Doppelungen werden diese hier nicht aufgeführt. Sie sind im Kapitel Nahverkehrsplan unter Punkt 2.8 und 2.9 enthalten.

Neben den kurz-, mittel- und langfristig eingeordneten Maßnahmen gibt es besonders im Bereich der Gestaltung von Haltestellen eine Reihe von Maßnahmen mit sukzessiver Umsetzung, die der Sicherheit, Bequemlichkeit und der Berücksichtigung der Belange von Behinderten und anderen besonderen Personengruppen dienen.

Legende

	SPNV-Linie (Bestand)		ÖPNV-Verknüpfungspunkt (Bestand)
	SPNV-/ S-Bahn-Linie (Regionalbahn-Konzept)		ÖPNV-Verknüpfungspunkt (Planung)
	S-Bahn-Linie (Bestand)		S-Bahnhof/ SPNV-Haltepunkt (Bestand)
	Straßenbahnlinie (Bestand)		Straßenbahn-/Bushaltestelle (Bestand)
	Straßenbahnlinie (Planung)		Straßenbahn-/Bushaltestelle (Planung)
	Buslinie (Bestand)		Regionalbushaltestelle (Bestand)
	Buslinie (Planung)		Empfohlene Regionalbushaltestelle (Grundangebot)
	Gebiet mit veränderter Buslinienführung		P+R-Anlage (Planung)
	Regionalbuslinie		Buga-Parkplatz "Lange Lake"
	MIV-Netz (Bestand)		B+R-Anlage (Bestand)
	MIV-Netz (Planung)		B+R-Anlage (Planung/ Priorität A)
	ÖPNV-Bevorzugung gegenüber dem einstrahlenden Verkehr		B+R-Anlage (Planung/ Priorität B)
	Gebiete mit alternativer Bedienung		B+R-Anlage (Neuanlage prüfen)
	Stadtgrenze		ÖPNV-Bevorzugung an Knotenpunkten

Empfohlene Entwicklung des ÖPNV-Angebotes

**Fortschreibung der ÖPNV - Konzeption Magdeburg
 Baustein "Zukünftige Entwicklung"**


Überarbeitung der ÖPNV - Konzeption Magdeburg
Empfohlene Entwicklung des ÖPNV-Angebotes

Gesamtzusammenstellung der Untersuchung

Die wichtigsten mittel- und langfristigen Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes werden hier nochmals im Überblick dargestellt:

mittelfristige Maßnahmen ab 2006	langfristige Maßnahmen nach 2010
<ul style="list-style-type: none"> • 2.Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn BA 2-7 (A1-A3) 	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnverlängerung Halberstädter Straße – Ottersleben (A6) • Straßenbahnverlängerung Leipziger Chaussee – Hopfengarten/Lüttgen Salbke (A5)
<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung der Buslinien 54, 55,57 im Bereich Reform/Hopfengarten nach Realisierung der 2. N.-S.-Verbindung der Straßenbahn (B3) • Verlegung der Buslinie 52 in den Fermersleber Weg nach Realisierung des 7. BA der 2. N.-S.-Verb. Der Straßenbahn (B9) • Veränderung der Buslinie 59 zum Stadtpark über die Sternbrücke (A12) • Verlängerung der Buslinie 61 von Diesdorf nach Olvenstedt (B2) 	

Neuorganisation von Haltestellen und Verknüpfungspunkten:

- Bau einer gemeinsamen Haltestelle für die Linien 4 und 6 am Heumarkt mit Verlängerung des Strombrückenzuges (C1)
- Neuordnung / Neubau von Haltestellen im südl. Breiten Weg (Danzstraße und Friedensplatz) (C1)
- Haltestelle Kölner Platz mit direkten Zugängen zu den Bahnsteigen des Hbf.
- Neugestaltung des S-Bahnhofs Eichenweiler (C2.8)
- Verschiebung des Haltepunkts Sudenburg zur Westringbrücke (C2.5)



Alte Strombrücke mit Blick zur Johanniskirche

Beschleunigungsmaßnahmen – Tarifangebot – Bedien- und Taktzeiten

Beschleunigungsmaßnahmen (D1) in den Straßenzügen:

- Halberstädter Straße / Bereich Südring
- Otto-von-Guericke-Straße / Hallische Straße / Sternstraße
- Cracauer Straße / Genthiner Straße
- Generell bei der Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn

Spurfreimachungen für den ÖPNV:

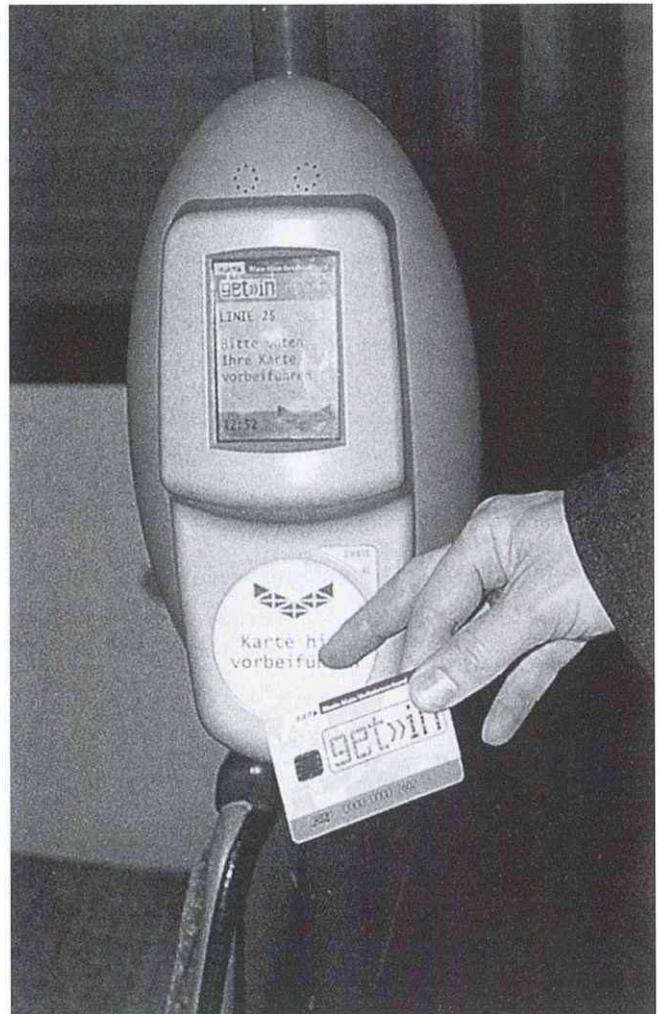
- Neutrassierung der Straßenbahn im Zuge des verlängerten Strombrückenzuges
- Busspur im Olvenstedter Graseweg zw. Holzweg und Mechthildstraße
- Busspur Berliner Chaussee zwischen Stadtgrenze und Jerichower Straße
- Busschleuse Schilfbreite

Tarifangebot:

- Ausweitung der Mobilitätsangebote
- Einführung einer bargeldlosen Ticket-Chipkarte

Bedien- und Taktzeiten:

- Modifizierung des Taktangebotes auf 20-Minuten-Takt als Mindestangebot auf allen Verkehrsmitteln und allen Wochentagen in den Verdichtungsgebieten – auch schon kurzfristige Maßnahme
- Taktverdichtung der Straßenbahn zu einem 10-Minuten-Takt an Samstagen zu nachfragestarken Zeiten (Ladenöffnung) – auch schon kurzfristige Maßnahme
- Umsetzung der definierten Standards zur Tür-zu-Tür-Reisezeit in Abhängigkeit von der Bedeutung der ÖPNV-Bedienungsrelation (maximal 60 min)



Lesegerät für elektronische Fahrkarten

Begleitende Maßnahmen:

- Gestaltung von attraktiven ÖPNV-Tarifen in der Innenstadt, die zum Umsteigen auf den ÖPNV animieren
- Einflussnahme auf die Parkgebühren in der Innenstadt zu Gunsten des ÖPNV
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung / Einrichten von Tempo-30-Zonen
- Ausweiten der Parkraumbewirtschaftung

Zum Abschluss ein Wort zum Geld, zur **Finanzierung** der Maßnahmen:

Die Gesamtinvestitionen für die empfohlenen Maßnahmen betragen **ca. 168 Mio. Euro** (328 Mio. DM). Der Hauptanteil davon fällt auf die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn. Die Investitionen in die bauliche Infrastruktur sind nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) i.d.R. bis zu 75 % förderfähig. Für den empfohlenen Um- bzw. Neubau von Verknüp-

fungspunkten betragen die Investitionen 29,5 Mio. Euro (57,5 Mio. DM), der Hauptanteil hier fällt auf den Verknüpfungspunkt Kölner Platz mit ca. 27,6 Mio. Euro (54 Mio. DM). Diese Investitionen sind nach dem ÖPNV-Schnittstellenprogramm bis zu 90 % förderfähig, hinzu kommt noch, dass die Stadt nicht in jedem Fall Baulastträger ist, so dass sie nur anteilig mitfinanzieren müsste. Einzelheiten zur Finanzierung siehe Nahverkehrsplan.

1.7 Beschluss des Stadtrates

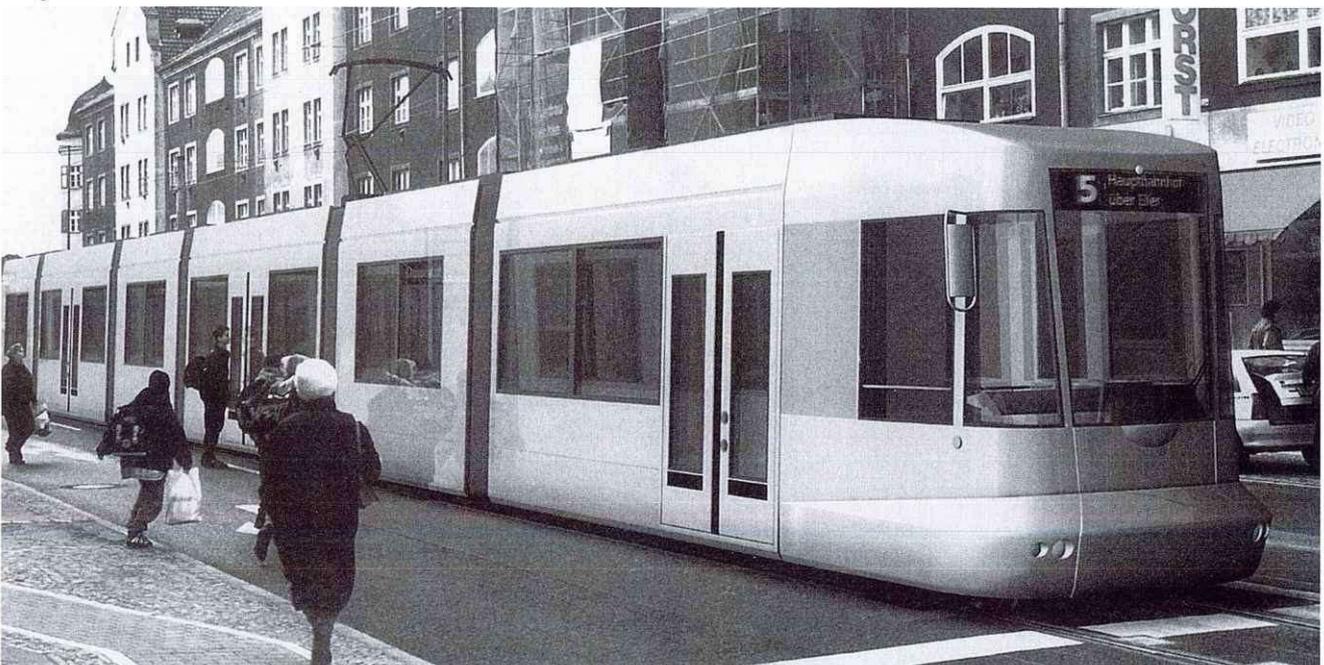
Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg hat in seiner Sitzung am 07.03.2002, nach entsprechender Beratung zuvor im Ausschuss Stadtentwicklung, Bau und Verkehr und im Finanz- und Grundstücksausschuss folgenden Beschluss gefasst:

“Der Stadtrat beschließt unter Beachtung 1. – 3. Änderungsvorschläge des Ausschusses StBV und dem 5. Änderungsantrag der PDS-Fraktion ohne Gegenstimme, bei 1 Enthaltung:

Beschluss-NR. 1670-47(III)02

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg beschließt die vorliegende Kurzfassung der überarbeiteten ÖPNV-Konzeption als Grundlage für die weitere perspektivische Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg (Anlage 1 – 5).
2. Die beigefügte Langfassung der überarbeiteten ÖPNV-Konzeption dient als Richtschnur und Handlungsleitfaden für die zukünftige ÖPNV-Gestaltung. Die darin enthaltenen Erkenntnisse und Maßnahmen sind in den Planungen des derzeitigen ÖPNV-Hauptträgers in der Landeshauptstadt Magdeburg, der MVB GmbH, zu berücksichtigen.
3. Die ÖPNV-Konzeption ist Teil des verkehrlichen Leitbildes für die Landeshauptstadt Magdeburg.
4. Das verkehrliche Leitbild berücksichtigt dabei alle Einzelverkehrskonzepte sowie das Stadtumbaukonzept und hat ein ausgewogenes Verhältnis aller Verkehrsarten untereinander zum Ziel.
5. Die Landeshauptstadt Magdeburg überarbeitet unter Berücksichtigung der Einzelkonzepte das verkehrliche Leitbild.
6. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, ihm im Februar 2004 eine Einschätzung über die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg vorzulegen. Das soll mit gegebenenfalls erforderlichen Vorschlägen zur Veränderung des ÖPNV-Konzeptes verbunden sein.

Design-Studie der neuen Generation von Niederflur-Straßenbahnen



2. Der Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt Magdeburg / Fortschreibung 2001 – 2005

2.1. Der gesetzliche Rahmen für den ÖPNV im Allgemeinen und den Nahverkehrsplan im Besonderen

Für den öffentlichen Personennahverkehr sind von Bedeutung:

- das **Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs** (RegG)
- das **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG)
- das **Gesetz zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt** (ÖPNVG LSA)
- die EU-Verordnung 1191/69 in der Fassung 1893/91 bzw. **Verordnungsentwurf vom 21.02.2002 zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen**

Das **Regionalisierungsgesetz** des Bundes hat als grundsätzliches Ziel, die **Verantwortung für den ÖPNV vor Ort** zu verankern. Es legt fest, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist (§1) und dass anzustreben ist, die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung zusammenzuführen (§3).

Vielfach geübte Kritik der kommunalen Ebene an dieses Gesetz: Die vom Bund dazu jährlich an die Länder ausgereichten nicht gerade geringen finanziellen Mittel sind nur bzw. i.d.H. für den SPNV bestimmt.

Das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** legt im Wesentlichen den **Ordnungsrahmen für die Genehmigungsverfahren** fest. Es regelt die Erteilung der Genehmigungen von Verkehrsleistungen (§13 eigenwirtschaftliche und §13a gemeinwirtschaftliche Verkehre), der Beförderungsentgelte, Fahrpläne u.a.m. durch die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Aufgabenträgers und unter Berücksichtigung der Nahverkehrspläne (§ 8.3). Die Genehmigungsbehörde, der Aufgabenträger und die beteiligten Verkehrsunternehmen werden verpflichtet, hierbei zusammenzuwirken.

Das **Gesetz zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA)** legt verbindlich für die Gebietskörperschaften im Land Sachsen-Anhalt fest, was der Aufgabenträger zu

tun hat und wie der ÖPNV zu gestalten ist. Es verpflichtet den Aufgabenträger, einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen und sagt, was dieser enthalten muss.

Das ÖPNVG LSA bestimmt im § 3, dass die Landkreise und die kreisfreien Städte, also u.a. auch die Landeshauptstadt Magdeburg als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Landeshauptstadt mit benachbarten Aufgabenträgern zusammenarbeiten sollen. Sie haben einen gemeinsamen Nahverkehrsraum zu bilden und die Nahverkehrspläne miteinander abzustimmen.

Im §6 werden die Verantwortung und der Inhalt des Nahverkehrsplans festgelegt. Er soll die Entwicklungsziele für den ÖPNV, die Ausgestaltung, die Maßnahmen bis hin zur Finanzierung beinhalten.

Das ÖPNVG LSA räumt dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Straßenbahnen den Vorrang ein. Aufgabenträger für den SPNV ist das Land selbst. Mit der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft hat es die NASA GmbH (Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt) beauftragt.

Die **Finanzierung** des Öffentlichen Personennahverkehrs obliegt dem Aufgabenträger (§15 ÖPNVG-LSA). Der Aufgabenträger erhält vom Land **Zuweisungen** u.a.

- zur Förderung des ÖPNV (Vorhaltekosten) als Grundpauschale je Einwohner
- für Kooperationshilfen (Tarifangleichungen)
- für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen
- für Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge und kann **Zuwendungen** (nach Ansatz im Landeshaushaltsplan) erhalten für spezielle Förderungen, wie z.B.:
 - Anlauffinanzierungen
 - Modellversuche
 - Errichtung von Verkehrskooperationen
 - Überregional durchgebundene Verkehre

Von zukünftig großer Bedeutung wird die **EU-Verordnung über Maßnahmen der Mitgliedsstaaten im Zusammenhang mit der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen (Entwurf vom 21.02.2002)** sein. Sie beinhaltet, dass der ÖPNV-Markt den Mitgliedsstaaten der EU geöffnet wird, dass alle ÖPNV-Leistungen öffentlich auszuschreiben und zu vergeben sind. Ziel ist die Liberalisierung des ÖPNV und die Entlastung der öffentlichen Haushalte durch begrenzte Bezuschussungen für den ÖPNV.

Gefahren werden in der Nichthaltung des hohen Niveaus der ÖPNV-Angebote in deutschen Städten und in möglichem Sozialdumping gesehen. Der Deutsche Städtetag als Interessenvertreter der Kommunen und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen haben

mit entsprechenden Forderungen die Bundesregierung beauftragt, Einfluss auf diese Verordnung zu nehmen. Auch wenn dieser Verordnungsentwurf noch modifiziert werden sollte, wird den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen geraten, sich auf den Wettbewerb vorzubereiten. Der Nahverkehrsplan ist dafür ein sehr nützliches Instrumentarium. Mit der Festlegung verbindlicher ÖPNV-Qualitätsstandards werden die eigenen Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt, sich gut im Vorfeld darauf vorzubereiten. Dem Aufgabenträger fallen neue Aufgaben und Verantwortungen zu.

ÖPNV in Europa, z.B. der Eurotram Porto



2.2. Aufgaben und Zielstellung des Nahverkehrsplanes

Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Gestaltung eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV im Sinne von §1 des ÖPNVG-LSA. Er ist ein **Rahmenplan** und enthält **grundsätzliche Festlegungen zur Angebotsgestaltung und Organisation des ÖPNV**. Die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV wird darin konkretisiert. Er trifft Aussagen zur angestrebten Bedienungs- und Beförderungsqualität, zu den Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV, zu den Kosten und zur Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen und Investitionen. Der NVP erfüllt verbindlich zwei wichtige Funktionen: **nach innen** die Selbstbindung der Gebietskörperschaft zur weiteren quantitativen und qualitativen Entwicklung des ÖPNV, **nach außen** ist er durch die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen und ist Grundlage für die Finanzierungszuwendungen des Landes. **Mit der zukünftigen europäischen Gesetzgebung für den ÖPNV erhält der Nahverkehrsplan eine noch wichtigere Stellung.**

Die **verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und sozialen Ziele** sind zum einen aus den gesetzlichen Vorgaben abgeleitet und sie entsprechen zum anderen den regionalen und kommunalen Entwicklungsplanungen. Die wichtigsten Zielstellungen sind:

- Mit einer attraktiven Gestaltung des ÖPNV-Angebotes sollen **gleichwertige Lebensbedingungen** für die Bevölkerung im gesamten Stadtgebiet hergestellt bzw. gesichert werden.
- Der ÖPNV ist zu einer **attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr** zu entwickeln. Eine Verlagerung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes insbesondere im Berufsverkehr, aber auch verstärkt im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr, wird angestrebt.
- Die **Funktionsfähigkeit der Landeshauptstadt** ist durch ein gut funktionierendes Verkehrssystem mit einem leistungsfähigen integrierten ÖPNV zu sichern. Das Liniennetz des ÖPNV ist auf die im Flächennutzungsplan definierten Schwerpunkte von Wohnen, Arbeit, Freizeit und Versorgung zu orientieren.
- Die Erreichbarkeit des Oberzentrums mit dem ÖPNV ist für die Städte und Gemeinden des Umlandes zu sichern. Die städtischen und regionalen ÖPNV-Angebote sind aufeinander abzustimmen.
- Die Stärkung der Wirtschaftsstruktur ist mit der Förderung des ÖPNV zu unterstützen.
- Der ÖPNV ist attraktiv und effizient durchzuführen. Von besonderer Wichtigkeit sind die Definition und Erfüllung der **Qualitätsstandards** hinsichtlich Bedienung und Beförderung u.a. Die Belange von Frauen, Kindern, Behinderten, Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und älteren Menschen sind zu berücksichtigen.
- Die **infrastrukturellen Einrichtungen** des ÖPNV insbesondere die Gestaltung der Zugangstellen und Verknüpfungspunkte, die Fahrgastinformation und die **Fahrzeuge** selbst sind modern und attraktiv auf die Belange aller Fahrgäste auszurichten.
- Die Tarife sind kundenfreundlich zu gestalten. Innerhalb des Nahverkehrsraumes Magdeburg-Umland ist ein einheitliches Tarifsystem zu schaffen mit Option auf einen landesweiten Tarifverbund. Der vorhandene MUM-Tarif ist zu erweitern.
- Vor dem Hintergrund der erwarteten europäischen Marktöffnung im ÖPNV ist die **Organisationsstruktur** des ÖPNV den Anforderungen anzupassen. Die Trennung der Verantwortungen von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen einerseits und der Ausbau der Zusammenarbeit mit den Landkreisen andererseits sind geboten.

Der erste Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg war 1997 vom Stadtrat beschlossen worden. Die Fortschreibung ist nicht nur per Gesetz nach 5 Jah-

ren erforderlich, sie wurde auch wegen vieler Veränderungen struktureller und verkehrlicher Rahmenbedingungen notwendig. So wie schon der erste Nahverkehrsplan, entstand auch dieser in enger Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern, die identisch sind mit den in der Regionalkonferenz Magdeburg (RKM) zusammenarbeitenden Landkreisen Bördekreis, Jerichower Land, Ohrekreis und Schönebeck. Damit ist sichergestellt, dass die regionalen verkehrspolitischen Zielsetzungen und die grundlegenden Inhalte zur Angebotskonzeption und zur Organisation des ÖPNV im Nahverkehrsraum der RKM übereinstimmen. Die lokalen spezifischen Belange der Landeshauptstadt Magdeburg sind detailliert berücksichtigt.

Die Aufstellung des Nahverkehrsplanes erfolgt in einem **förmlichen Verfahren** mit entsprechender öffentlicher Anzeige und Bekanntmachung und unter Beteiligung der im ehrenamtlichen **ÖPNV-Beirat** vertretenden Verbände, Vereine und Interessenvertretern von Betroffenen und Teilnehmern am ÖPNV (siehe auch Adressen und Ansprechpartner zum ÖPNV). Die MVB hat an der Aufstellung des Nahverkehrsplanes mitgewirkt.

2.3. Strukturdaten und Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes

Die **Landeshauptstadt Magdeburg** hatte per 31.12.1998 (das Jahr 1998 war einheitlicher gemeinsamer Bezugspunkt für die meisten Daten der RKM) 239.500 **Einwohner** + ca. 20.000 Einwohner mit Zweitwohnsitz. Die Tendenz der Einwohnerentwicklung ist sinkend. Im Jahr 2010 wird nur noch mit 211.000 Einwohnern gerechnet.

In der Landeshauptstadt Magdeburg gab es im Jahr 2000 rund 104.000 **Erwerbstätige** und rund 134.000 **Beschäftigte**.

Im Raum der **RKM** einschließlich der Stadt Magdeburg gab es 1998 knapp 620.000 Einwohner und 261.000 Erwerbstätige, sowie insgesamt 264.000 Beschäftigte. Rein rechnerisch scheint der Arbeitsmarkt ausgeglichen zu sein. Bei einer genaueren Betrachtung wird jedoch erkennbar, dass dem Beschäftigtenüberschuss in der Landeshauptstadt Magdeburg ein deutlicher Erwerbstätigenüberschuss im Umland gegenübersteht. Daraus ergibt sich dann auch die Berufspendlerproblematik in Richtung Landeshauptstadt.

Im Schuljahr 1998/99 gab es in der Landeshauptstadt Magdeburg ca. 42.000 **Schüler** in allgemein bildenden Schulen. Tendenz stark fallend. Für den Verkehr von Bedeutung sind die regionalen bzw. überregionalen Schuleinrichtungen in der Landeshauptstadt Magdeburg wie Gymnasien in freier Trägerschaft, das Sportgymnasium, Berufsschulen, Fachhochschule, Musikhochschule und Universität.

Einwohner, Erwerbstätige und Beschäftigte und Berufspendler im Einzelnen (Statistisches Jahrbuch des Landes Sachsen-Anhalt 1999, Datenstand 31.12.1998 und Bundesanstalt für Arbeit 2000, Wohn-Arbeitsort-Beziehung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter 1998):

	Einwohner	Erwerbstätige	Beschäftigte	Auspendler von LH MD	Einpendler nach LH MD
LH Magdeburg	239.462	103.800	133.424	8.510	27.000
LK Bördekreis	81.417	34.150	25.386	davon nach: 1.600	davon von: 5.400
LK Jerichower Land	101.500	41.671	35.802	1.640	7.000
LK Ohrekreis	117.447	51.911	40.426	4.100	10.400
LK Schönebeck	78.931	30.048	29.369	1.170	4.200
Nahverkehrsraum RKM	618.757	261.580	264.407		

Stand im ÖPNV-Angebot der Landeshauptstadt Magdeburg: Auch wenn der ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg ein hohes Niveau erreicht hat und die Bewertung vieler Standards positiv ausfällt, sind einige Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 1997 nicht realisiert worden. So gibt es auf den "Bedienungssachsen" Diesdorf – Olvenstedt, Rothensee – Industrieha-

fen – Alte Neustadt und Westerhüsen – Sohlener Straße noch keine Bedienung und die gestellte Aufgabe, alternative Bedienungsformen einzuführen, wurde nicht realisiert.

Zu ergänzen sind an dieser Stelle Aussagen zur bestehenden **Organisationsstruktur** des ÖPNV in der Stadt. **Aufgabenträger** ist laut ÖPNVG LSA die **Landeshaupt-**



Abbiegende Straßenbahn in den Breiten Weg

stadt Magdeburg. Sie schafft die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für das Angebot im ÖPNV und sie ist einziger Gesellschafter der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH. Zwischen der Stadt und der MVB besteht seit 1995 ein Konzessions- und Aufgabenübertragungsvertrag, *jedoch kein Verkehrsleistungsvertrag, der die Erstellung der ÖPNV-Angebote und deren Finanzierung im Einzelnen regelt.*

Die **Durchführung des ÖPNV**, inklusive der Vorbereitungen, Management- und Marketingaufgaben, der Erstellung und Unterhaltung der Infrastruktur, der Fahrzeuge u.v.m. liegt **in der Hand der MVB**. Die Konzessionen für den Straßenbahnbetrieb hat die MVB bis 2018, die für den Busverkehr bis 1/2009 inne. Die MVB hat noch mehrere Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften. Die für den ÖPNV relevanten Unternehmen sind die "Verkehrsgesellschaft Magdeburg Umland GmbH" mit 50 % Beteiligung und als 100 %-ige Tochter die "Weiße Flotte GmbH". Letztere betreibt seit 2000 die zum ÖPNV gehörenden Fähren. Die technischen Anlagen und Fahrzeuge, die Qualifikation des Personals und die Organisationsstruktur der MVB sind gute Voraussetzungen für eine effektive und auf hohem Niveau stehende Verkehrsdurchführung im Stadtgebiet. Die notwendige Veränderung der Organisationsstruktur unter Einbeziehung der regionalen Ebene wird im Punkt 2.7 behandelt.

Der vorhandene **Stand im regionalen ÖPNV** wird ergänzend zum ÖPNV-Konzept hier kurz beschrieben: Der **Schienerpersonennahverkehr (SPNV)**, dessen Aufgabenträger das Land Sachsen-Anhalt ist und von der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) im Auftrag wahrgenommen wird, bedient die Landeshauptstadt und deren Umland mit den Produkten **S-Bahn, Regionalbahn (RB)** und **Regionalexpress (RE)**. Die Linien, die in der Regel am Hauptbahnhof der Stadt enden bzw. beginnen, sind vertaktet. Die S-Bahn verkehrt im 30-Minuten-Takt zwischen Zielitz und Schönebeck / Salzelmen, die **12 RB- und 13 RE-Linien** verkehren im 1- bzw. 2-Stunden-Takt. Durch die Überlagerung von Linien entsteht i.d.R. ein 1-Stunden-Takt und kürzer.

An zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten im Nahverkehrsraum der RKM hat das Land bzw. die NASA mit Hilfe des Schnittstellenprogramms des ÖPNV in Zusammenarbeit mit den Kommunen und ihrer finanziellen Beteiligung Verbesserungen der Ausstattung (z.B. B&R-Anlagen u.a.) und der Umsteigesituation vorgenommen, wie z.B. in Burg, Genthin, Güsen, Eilsleben, Haldensleben, Schönebeck. *Dennoch gibt es hier noch viel zu tun.*

Der straßengebundene ÖPNV in das Umland (ÖSPV)

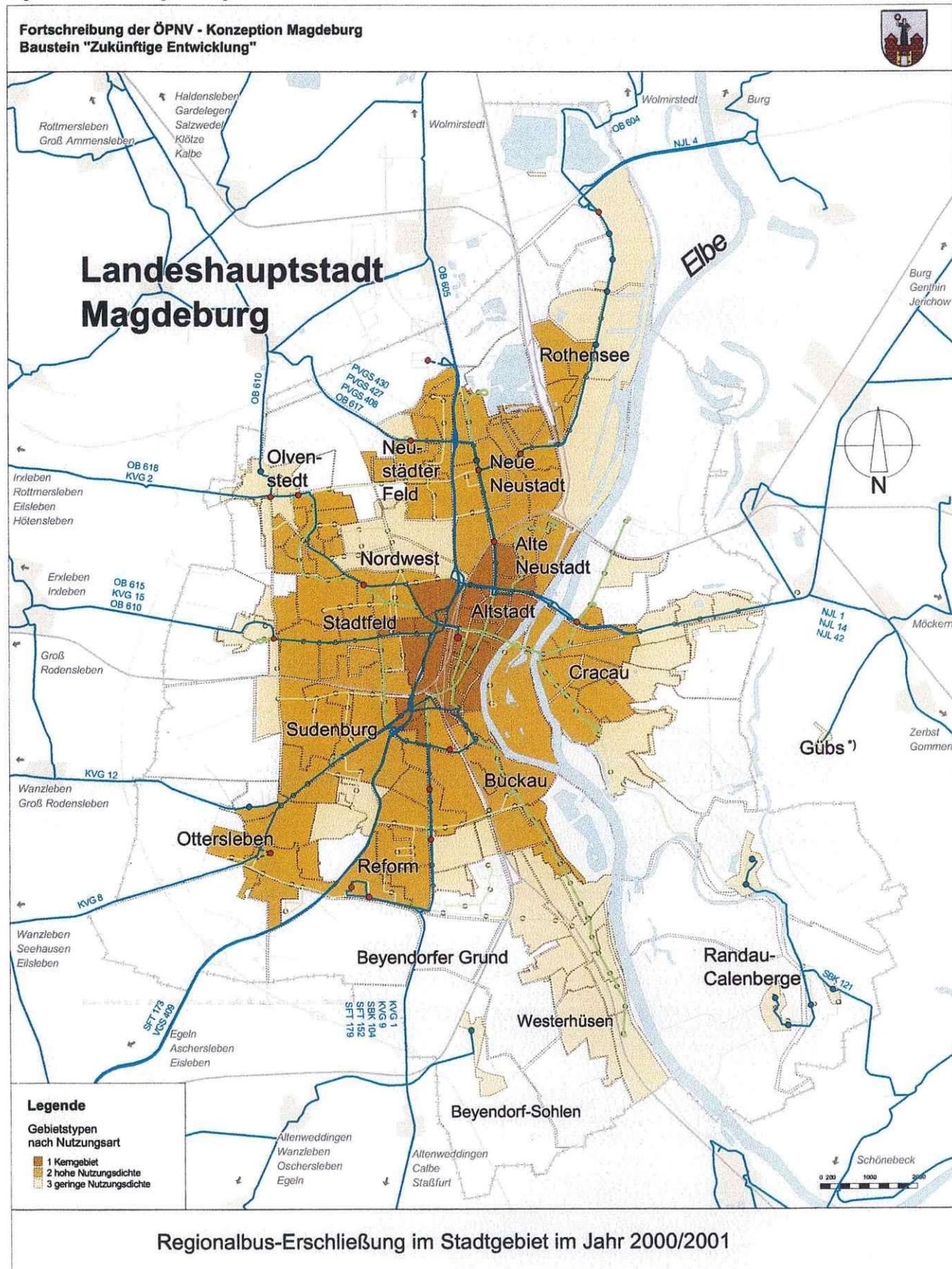


Radstation am Bahnhof Haldensleben

wird zurzeit durch **27 Regionalbuslinien** realisiert. Das Angebot ist bedarfsorientiert ausgerichtet und meist unvertaktet. Aufgabenträger sind die jeweiligen Landkreise. Im Gegensatz zur Landeshauptstadt kommen in einigen Relationen im Stadt-Umland-Verkehr während der Schwachverkehrszeiten auch **alternative Bedienungsformen** zum Einsatz, so auf den meisten Linien in Richtung Bördekreis an Samstagen der **Rufbus** und in Richtung Ohrekreis abends und an Wochenenden das **Linientaxi**.

Die **Organisationsstruktur des ÖPNV im Nahverkehrsraum der Region Magdeburg** hat sich seit der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplanes nur unwesentlich geändert. Die Zielstellungen zur engeren und vor allem verbindlichen Form der Zusammenarbeit konnten nicht realisiert werden.

Regionalbus-Erschließung im Stadtgebiet im Jahr 2000/2001



Die Zusammenarbeit erfolgt nach wie vor auf freiwilliger Basis in der **Arbeitsgruppe ÖPNV der Regionalkonferenz Magdeburg**, in der die Aufgabenträger, auch die NASA, vertreten sind und bei Bedarf die Geschäftsführer der Verkehrsunternehmen einbezogen werden. Die Verkehrsunternehmen der RKM, die Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land (NJL), die KVG Börde-Bus, die Ohre-Bus VGmbH, die Schönebecker Buslinien GmbH, die MVB GmbH und die DB AG arbeiten in Tariffragen zusammen, die Gründung einer Kooperationsgemeinschaft ist in Vorbereitung.

Die erweiterte Zusammenarbeit der Aufgabenträger bis zur Bildung eines Aufgabenträgerverbundes steht nun im fortgeschriebenen NVP vor dem Hintergrund der neuen EU-Gesetzgebung an.

Die Zusammenarbeit in der RKM, sowohl der Aufgabenträger als auch mit den Verkehrsunternehmen, ist intensiviert worden mit durchaus vorzeigenswerten Ergebnissen hinsichtlich Fahrplan- und Tarifkonzepten u.a.m. Der MUM-Tarif (Magdeburg-Umland-Tarif) wurde weiter entwickelt und die Nahverkehrspläne wurden wieder auf gemeinsame Ziele ausgerichtet, mit dem Ergebnis eines fortgeschriebenen **Nahverkehrsplanes Magdeburg-Umland**. Der NVP Magdeburg-Umland wird hier nicht als gesondertes Dokument vorgestellt. Seine relevanten Aussagen werden im NVP der Landeshauptstadt Magdeburg integriert mit beschrieben.

Die in der RKM zusammenarbeitenden Gebietskörperschaften



2.4 Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens

Für den Prognosezeitraum des Nahverkehrsplanes (bis 2005) ergeben sich gegenüber dem ÖPNV-Konzept keine bedeutenden Abweichungen. Die Zu- und Abnahmen des Verkehrs in den Umlandkreisen basieren auf den unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklungen (zwischen +8 % Zuwachs im Ohrekreis und -5 % Abnahme im LK Schönebeck) und aus der generellen Abnahme des Schülerverkehrs (-38 %). Die Einwohnerzahl in der RKM-Region geht insgesamt um ~ 20.000 zurück. In den Relationen zur Landeshauptstadt wird eine Zunahme der ÖPNV-Nachfrage prognostiziert, im Binnenverkehr der Landkreise eine Abnahme von 12 auf 11 % (Schülerverkehr!).

2.5 Das ÖPNV-Angebotskonzept 2001 – 2005

2.5.1 Grundsätze der Angebotsgestaltung

ÖPNV-Konzeption und Nahverkehrsplan unterscheiden sich in diesem Punkt in der Herangehensweise. Geschuldet ist dies dem unterschiedlichen Zeithorizont und der größeren Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes (ÖPNVG LSA § 6).

Bei der Entwicklung eines differenzierten Bedienungsnetzes im ÖPNV sind **Siedlungsstruktur** und **Nutzungsdichte** ein wichtiges Kriterium. Die Einteilung der Stadt erfolgt deshalb in **Kategorien**:

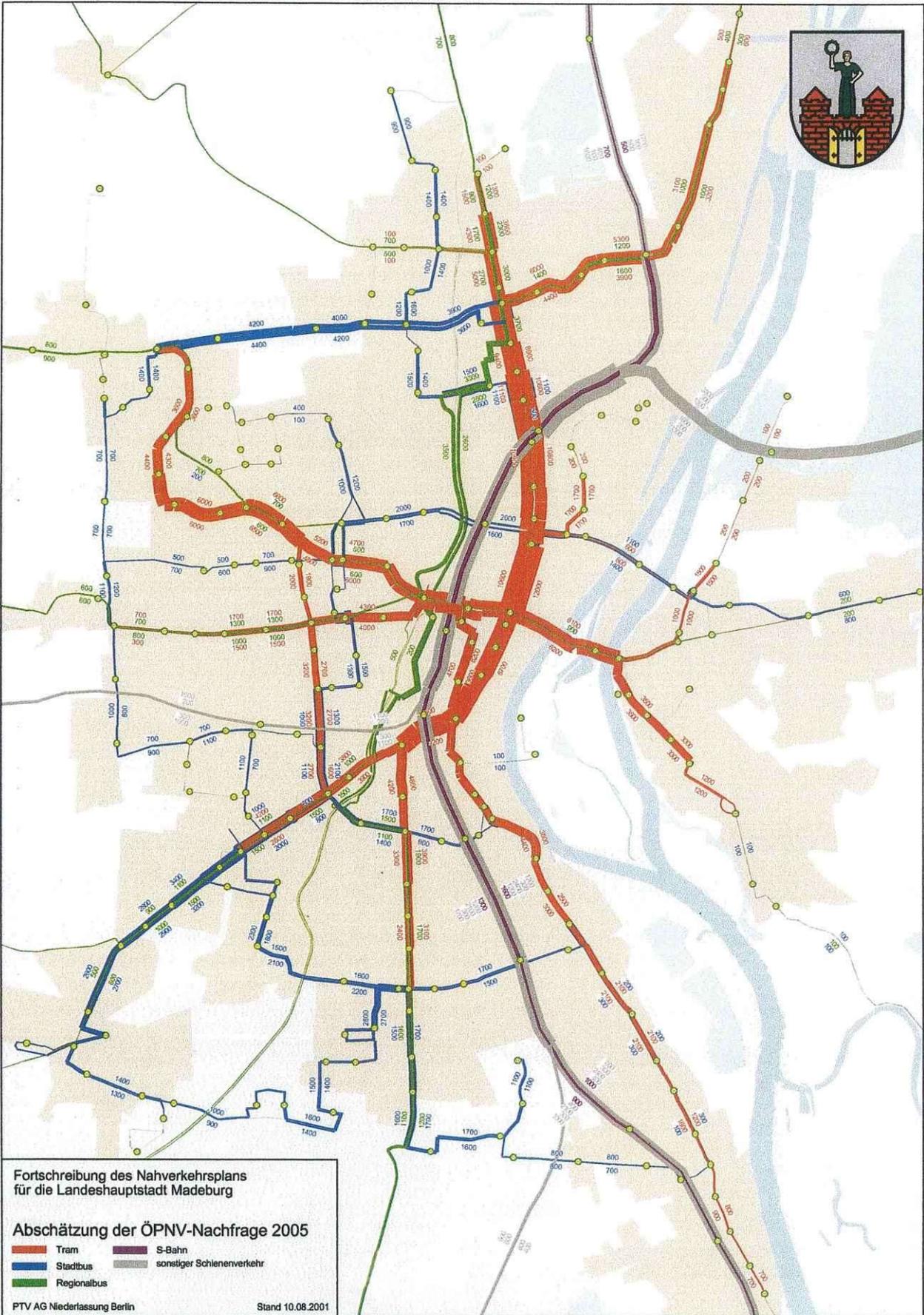
- **Kernzone** (Innenstadt und unmittelbar angrenzende Bereiche der Stadtteile Alte Neustadt, Stadtfeld Ost, Sudenburg und Leipziger Straße)
- **Gebiete mit hoher Nutzungsdichte** ("Restbereiche" der vorgenannten Stadtteile, sowie Werder, Neue Neustadt, Neustädter See, Kannenstieg, Neustädter Feld, Neu Olvenstedt, Stadtfeld West, Ottersleben, Reform, Buckau, Fermersleben, Brückfeld, Cra-cau, Rothensee)
- **Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte** (übrige Stadtgebiete)

Diese Kategorisierung und die folgende Netzeinteilung sind u.a. wichtig bei der Festlegung und Bewertung der ÖPNV-Standards.

Das **ÖPNV-Netz** der Landeshauptstadt Magdeburg wird in **vier Netztypen** eingeteilt:

- **Grundnetz G1** (Hauptachsen)
Es **verbindet** die Stadtgebiete mit hoher Nutzungsdichte mit der Innenstadt / Kernzone und **erschließt** durch die radiale Ausrichtung gleichzeitig die Kernzone. Das Grundnetz G1 wird durch die Straßenbahn bedient.

ÖPNV-Nachfrage 2005



- **Grundnetz G2** (Hauptnebenachsen)
Es **verbindet** Stadtgebiete mit geringer Nutzungsdichte mit der Innenstadt und Stadtgebiete mit hoher und geringer Nutzungsdichte untereinander auf stadträumlich bedeutsamen Relationen. Das Grundnetz G2 wird durch die Straßenbahn (Endäste) und Linienbusse (tangente Relation) bedient.
- **Ergänzungsnetz E1** (Nebenachsen)
Es **verbindet** Stadtgebiete mit hoher und geringer Nutzungsdichte untereinander auf Relationen mit stadträumlich untergeordneter Bedeutung, z.B. tangente Relationen mit schwach ausgeprägter Nachfrage. Es erschließt gleichzeitig Stadtgebiete mit hoher Nutzungsdichte und bindet diese an G1 und G2 an. In der Haupt- und Normalverkehrszeit bedient der Linienbus dieses Netz, während der Schwachverkehrszeiten wäre eine bedarfsorientierte alternative Bedienungsform möglich.
- **Ergänzungsnetz E2** (Ergänzungsachsen)
Dieses Netz **erschließt** Stadtgebiete mit geringer Nutzungsdichte und schließt periphere Standorte an das Grundnetz an. Dies ist das potentielle Einsatzgebiet alternativer Bedienungsformen.

Die Gebietskategorien und die Netztypen sind in einer Karte im Punkt 2.5.3 dargestellt.

Für den **regionalen ÖPNV** sind im Nahverkehrsplan Magdeburg-Umland analoge Differenzierungen vorgenommen und zwar in:

- Grundnetz G
- Ergänzungsnetz E1
- Ergänzungsnetz E2
- Stadtverkehre

Für die Landeshauptstadt Magdeburg ist davon i.d.H. das **Grundnetz G** relevant. Auf ihm verkehren die meisten Linien in Richtung Landeshauptstadt. Sie sollten im 60- oder 120-Minuten-Takt verkehren und mit dem Magdeburger ÖPNV-Netz sowie auch im Umlandnetz mit dem SPNV verknüpft sein.

2.5.2 Die ÖPNV-Standards

Sie sind die Messlatte für die Qualität und Effektivität des ÖPNV, für eine differenzierte Bewertung der Leistungen und sie werden die entscheidenden Kriterien bei zukünftigen Ausschreibungen sein.

Folgende verbindliche Standards zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV sind im NVP enthalten:

- Erreichbarkeit des ÖPNV
- Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeiten
- Reisezeit und Umsteigebedingungen
- Pünktlichkeit
- Beförderungsqualität / Besetzungsgrad

- Personalqualifikation
- sowie Empfehlungen zu weiteren ÖPNV-Standards wie:
 - Haltestellen
 - Verknüpfungspunkte
 - Gestaltung des Straßenraumes
 - Betriebshöfe
 - Fahrzeuge
 - Berücksichtigung besonderer Personengruppen

Die **Erreichbarkeit des ÖPNV**, d.h. die Erreichbarkeit der Haltestellen ist ein wichtiges Kriterium für die Erschließungsqualität. Die gebietsspezifischen Obergrenzen sind als Mindeststandard einzuhalten.

- Kernzone 5 Minuten
- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte 7 Minuten
- Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte 10 Minuten

Die **Bedienungshäufigkeit und die Bedienungszeiträume** sind wohl die wichtigsten Standards für das ÖPNV-Angebot. Die Mindestvorgaben, differenziert für die jeweilige Netzkategorie und Verkehrszeit, sind aus der umseitigen Tabelle ersichtlich.

Reisezeit und Umsteigebedingungen

Um den ÖPNV als vergleichbares und konkurrenzfähiges Verkehrsmittel zum MIV zu entwickeln, sind die **Tür-zu-Tür-Reisezeiten** durch Verringerung der Wartezeiten und Umsteigezeiten (dichte Taktfolgen, abgestimmte Anschlüsse) und durch die Beschleunigung, d.h. Verkürzung der Fahrzeit als Kriterium wichtig. Umsteigevorgänge erhöhen nicht nur die Reisezeit, sie werden auch vom Fahrgast als unangenehm empfunden. Deshalb sind Direktverbindungen anzustreben. Die Umsteigevorgänge sind auf maximal 2 zu beschränken, 3x Umsteigen sollte die Ausnahme bilden. Zwischen den einzelnen Gebietstypen sind Mindeststandards einzuhalten (s. Tabelle).

Verspätungen und Anschlüsse

Die **Pünktlichkeit und Anschlusssicherung** bei Umsteigevorgängen definieren wesentlich die Zuverlässigkeit des ÖPNV. Grundsätzlich sollten 96,5 % aller Fahrten sowohl beim Bus als auch bei der Straßenbahn pünktlich verkehren, d.h. Verspätungen bis maximal 5 Minuten dürfen auftreten.

Die Anschlusssicherung ist durch eine abgestimmte Fahrplangestaltung zu gewährleisten.

Besetzungsgrad der Fahrzeuge

Der **Besetzungsgrad** = Belegung des Planangebotes wird als Durchschnittswert (über alle Fahrzeuge eines Streckenabschnittes in der Spitzenstunde) definiert und ist ein wichtiges Kriterium für die **Beförderungsqualität**. Für die Landeshauptstadt Magdeburg wird für die

- Hauptverkehrszeit ein \emptyset -Besetzungsgrad von 80 %

Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeiträume

	Mo - Fr	Mo - Fr	Samstag	Samstag	Sonntag
Bedienungszeitraum	HVZ / NVZ 6:00 – 18:00	SVZ 4:30 – 6:00 18:00 – 23:00	NVZ 9:00 – 16:00	SVZ 6:00 - 9:00 16:00 – 23:00	ganztägig 7:00 – 23:00
ÖPNV-Grundnetz					
G1 Hauptachsen in der Kernzone	10-min-Takt 5-min-Takt	20-min-Takt 10 min-Takt	15 min-Takt 5 min-Takt	20 min-Takt 10 min Takt	20 min-Takt 10 min-Takt
G2 Nebenhaupt- achsen	10 min-Takt	20 min-Takt	15 min-Takt	20 min-Takt	20 min-Takt
ÖPNV-Ergänzungsnetz					
E1 Nebenachsen	20 min-Takt	1-h-Takt	30 min-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
E2 AST-Betrieb	bedarfsge- steuert	bedarfsge- steuert	bedarfsge- steuert	bedarfsge- steuert	bedarfsge- steuert

Reisezeit- und Umsteigestandards

von	nach	Kernzone		Gebiete mit hoher Nutzungsdichte		Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	
Kernzone		20 min.	1x	30 min.	2x	40 min.	3x
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte		30 min.	2x	40 min.	2x	60 min.	3x
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte		40 min.	3x	60 min.	3x	60 min.	3x

Straßenbahn Innenansicht mit "lockerer" Fahrgast-Besetzung



- Normalverkehrszeit ein \emptyset -Besetzungsgrad von 50 % definiert.

Personalqualifikation

Das Personal mit Kundenkontakt, wie Service-, Fahr-, Begleit- oder Sicherheitspersonal, sollte folgende Qualitätsmerkmale vorweisen:

- sicheres und freundliches Auftreten und repräsentatives Erscheinungsbild
- gute Fähigkeiten zur Informationsvermittlung
- Ortskenntnisse
- grundlegende Kenntnisse des lokalen ÖPNV-Angebotes
- ggf. adäquate technische Kenntnisse und Fähigkeiten

Diese Merkmale sind bei den zu erwartenden Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen näher zu definieren und bei der Vergabe neben der Sicherung sozialer Standards besonders durch den Aufgabenträger zu berücksichtigen.

Zu weiteren ÖPNV-Standards werden folgende **Empfehlungen** gegeben:

Haltestellengestaltung

Haltestellen sind ein "Aushängeschild" des ÖPNV. Für ihre Gestaltung und Ausstattung werden folgende grundsätzliche Empfehlungen gegeben:

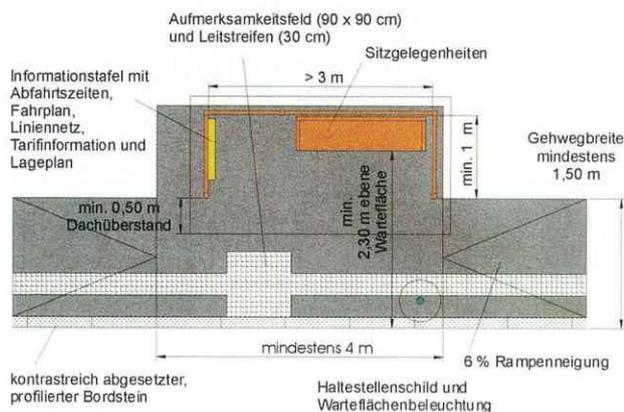
- Haltestellen sollten in einem einheitlichen Layout (Ausrüstung, Farbgestaltung, Fahrgastinformation u.a.) gestaltet werden und eine Grundausstattung mit Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Witterungsschutz u.a.m. haben.
- Haltestellen sind grundsätzlich barrierefrei auszubilden (Bordabsenkungen, Rampen, ggf. Fahrstühle, hohe Bahnsteigkanten) und sollen taktile Leiteinrichtungen haben.
- Bei Bushaltestellen haben Haltestellen-Kaps Vorrang vor Busbuchten.
- An Haltestellen mit größerem Fahrgastpotential sind B&R-Anlagen, ggf. auch P&R-Anlagen vorzusehen.

Haltestelle Berliner Chaussee (Herrenkrugstraße) in Standardausstattung





Bequemes Einsteigen



Gestaltungsbeispiel einer Standard-Haltestelle

P&R-Wegweisung in der Stadt



Ergänzend wird empfohlen, dass in der Nähe von Haltestellen ein öffentliches Telefon, Auskunft- und Notrufsäule sein sollte (wichtig u.a. bei alternativen Bedienungsformen). Service- und Informationsangebote sollten die Gestaltung abrunden. Das Umfeld muss ansprechend gestaltet sein (Architektur, Grünflächen, Pflege, etc.). Für die technische und verkehrliche Gestaltung gelten die entsprechenden Vorschriften.

Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Neben den Anforderungen an die Gestaltung von Haltestellen sind für Verknüpfungspunkte (das sind Umsteigepunkte innerhalb des ÖPNV) und Schnittstellen ("Verknüpfungen" des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln) natürlich höhere Anforderungen zu erfüllen.

Verknüpfungspunkte sollten umfassende **Fahrgastinformationen**, gut abgestimmte **Fahrplan-Halte** und die **gemeinsame Nutzung der Bahnsteige** durch Bus und Bahn und ggf. auch Angebote von B&R bzw. von P&R haben.

Bei den **Schnittstellen** sind **B&R-Anlagen** unmittelbar den Zugängen zuzuordnen. Sie sind in entsprechender Qualität (Befestigung, Überdachung, stabile Fahrradständer u.a.m.) zu gestalten.

Ebenso sollen **P&R-Anlagen** einen hohen Qualitätsstandard aufweisen. Die Bedienung ist in einem angemessenen Takt vorzunehmen. Das Parken sollte für Inhaber eines ÖV-Fahrscheines kostenlos sein. P&R-Anlagen sind in die Straßenwegweisung zu integrieren bzw. eigene Leitsysteme zu entwickeln.

Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraumes

Unter der Zielstellung der Förderung des ÖPNV sind die Straßen, in denen der ÖPNV verläuft, generell in einen guten Zustand zu versetzen bzw. zu halten. Durch entsprechende bauliche und organisatorische Maßnahmen ist der ÖPNV zu bevorzugen. Anzustreben sind:

- die Definition eines ÖPNV-Strabennetzes
- die bedarfsabhängige Einrichtung von Busstreifen, Busschleusen u.ä.
- Bevorzugung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen inklusive der Zugänge

Fahrzeuge

Für den Bau und die Ausstattung von ÖPNV-Fahrzeugen gibt es entsprechende gesetzliche Bestimmungen und Regeln der Technik und Empfehlungen des VDV sowie des Landes Sachsen-Anhalt im Zusammenhang mit den Förderkriterien bei der Neubeschaffung. Fahrzeuge liegen in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens. Im Nahverkehrsplan wird den Aspekten **Sicherheit**, **Reisekomfort** und **Umwelteinflüsse** besonderes Augenmerk geschenkt. Im Zusammenhang mit der Einführung alternativer Bedienungsformen wird



So entspannt kann man nur als P&R-Fahrgast reisen

auf die Notwendigkeit der Beschaffung von Fahrzeugen unterschiedlicher Größe verwiesen.

Als verbindliche Anforderungen werden vom Aufgabenträger u.a. festgelegt:

- Fahrzeuge müssen mindestens einen breiten Einstieg (für Kinderwagen und Rollstuhl) und eine **Mehrzweckfläche** (Kinderwagen, Rollstuhl, Fahrrad, Gepäck) haben.
- Busse im Stadtverkehr müssen dem Niederflurstandard entsprechen (mit Kneeling).
- Ausnahmen sind für Kleinbusse und PKW im Anruf-Sammel-Taxi-Betrieb zulässig. Die Beförderung behinderter Personen und die Mitnahme von Kinderwagen muss jedoch gewährleistet werden.

Zur **technischen Ausstattung** werden Anforderungen in Bezug auf **Entwerter, Bordinformationssysteme, Funktechnik** und **Datenaustausch zu rechnergestützten Betriebsleitsystemen** formuliert.

Auch bezüglich der **Emmissionsanforderungen** wird im NVP auf die Einhaltung der allgemeinen gesetzli-

Einstieg eines Rollstuhlfahrers in eine Niederflur-Straßenbahn





Mehrzweckfläche in der Straßenbahn

Bedienungselemente



Optische Bordinformation



chen Standards der Bundesrepublik Deutschland bzw. der örtlichen Festlegungen (Maßnahmeplan Klimaschutz) verwiesen. Die MVB kann entsprechende Zertifikate vorweisen.

Berücksichtigung der Belange besonderer Personengruppen

Personen mit besonderen Anforderungen sind nicht nur mobilitätsbeeinträchtigte Personen, es sind auch ältere Menschen, Kinder, Frauen und Erziehende mit Kindern bis zu 6 Jahren u.a.m.

Die besonderen Anforderungen dieser Personengruppen sind vorrangig bei den ÖPNV-Standards zu berücksichtigen, so z.B.:

- Zugangsstellen sind fahrgastfreundlich, barrierefrei zu gestalten. Sichtbehinderungen und Fußgängertunnel sind zu vermeiden (Sicherheit!!).
- Auch außerhalb der Spitzenverkehrszeiten ist ein nachfragegerechtes Verkehrsangebot vorzuhalten (Taktverkehr oder differenzierte Bedienung).
- Fahrgastinformationen sind geeignet für diese Personengruppen zu erstellen (entsprechende akustische und optische Informationen, Vermeidung von zu kleiner Schrift, kontrastreiche Darstellungen u.a.m.).
- Angepasste Fahrpreismäßigungen.

Die Interessenvertreter dieser Personengruppen sind über den ÖPNV-Beirat und durch die Abgabe von Vorschlägen und Hinweisen u.a. an der Aufstellung des Nahverkehrsplanes beteiligt (Behindertenbeauftragter, Seniorenbeauftragter, Gleichstellungsbeauftragte u.a.). Wichtig ist, dass die Anforderungen zuverlässig und durchgängig gewährleistet werden, anderenfalls sind z.B. die Nichtbedienung mit Niederflurfahrzeugen o. a. im Fahrplan anzuzeigen.

Einstieg mit Kinderwagen





Blindenleitsystem an einer Haltestelle

2.5.3 Entwicklung des ÖPNV-Angebotes

Die Entwicklung des **ÖPNV-Angebotes** in den einzelnen Netzelementen ist in der umseitigen Abbildung dargestellt:

Das Liniennetz entspricht im Wesentlichen den heutigen Linienfürungen von Bus und Bahn. Dem Grundnetz G1 wird grundsätzlich die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn zugeordnet, bis 2005 also der Abschnitt **Europaring**. Der Nachtbetrieb wird i.d.H. im Grundnetz G1, zum Teil auch im Grundnetz G2 realisiert. Für die Relation Ottersleben – Reform ist eine mittelfristige Anpassung an den Standard G2 angestrebt.

Die Relationen des Ergänzungsnetzes E1 werden ausschließlich durch Buslinien mit untergeordneter Verbindungs-, aber hoher Erschließungsfunktion bedient. Hier sollen bis 2005 die Linienvverbindungen **Harsdorfer Platz – Diesdorf** und **Diesdorf – Olvenstedt /St. Schützeplatz** hinzukommen, letztere je nach städtebaulicher Entwicklung auch noch unterhalb des für E1 festgelegten Bedienungsstandards. Abhängig von der Fertigstellung der neuen Sternbrücke wird die **Linie 59** dann über den **Hasselbachplatz** zur **Stadthalle** geführt und abweichend im 30-Minuten-Takt während der Nachfragezeit bedient. Das Ergänzungsnetz E2 soll zu-

künftig alternativ bedient werden. Die im ÖPNV-Konzept empfohlenen Gebiete und Maßnahmen sollen kurzfristig realisiert werden (vgl. Planskizzen im ÖPNV-Konzept im Punkt 1.4.).

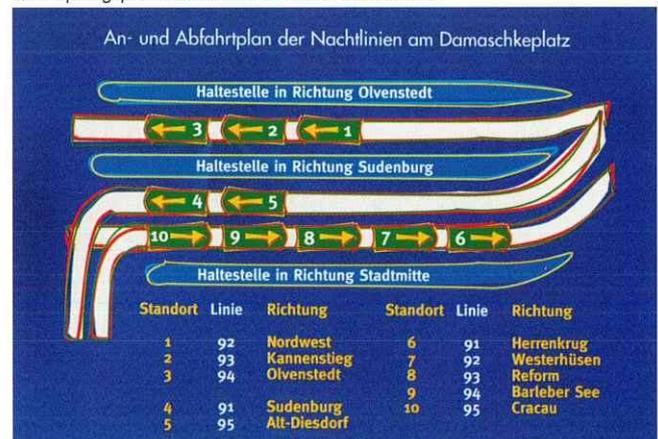
Die **Bildung von Teilnetzen bzw. Linienbündeln** ist ein Instrument zur Erreichung einer hohen Wirtschaftlichkeit im ÖPNV, da ertragsstarke mit weniger ertragsstarken Linien gebündelt werden. Die Bündelung orientiert sich dabei an wirtschaftliche, raumstrukturelle, verkehrliche und organisatorische Kriterien. Das Thema wird im Nahverkehrsplan nur allgemein behandelt. Eine vorliegende Studie wurde noch nicht aufgenommen. Ihre Machbarkeit ist gemäß Maßnahmeplan über eine Konzeption zu prüfen, die gleichzeitig der Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV dienen soll.

ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Die besonderen Anforderungen an Verknüpfungspunkte wurden schon genannt. Die im ÖPNV-Konzept beschriebenen vorhandenen **Verknüpfungspunkte im städtischen ÖPNV** mit besonderer Bedeutung, weil hier Umsteigemöglichkeiten zwischen mehreren Straßenbahnlinien und Buslinien gegeben sind, haben im NVP ebenso Bedeutung.

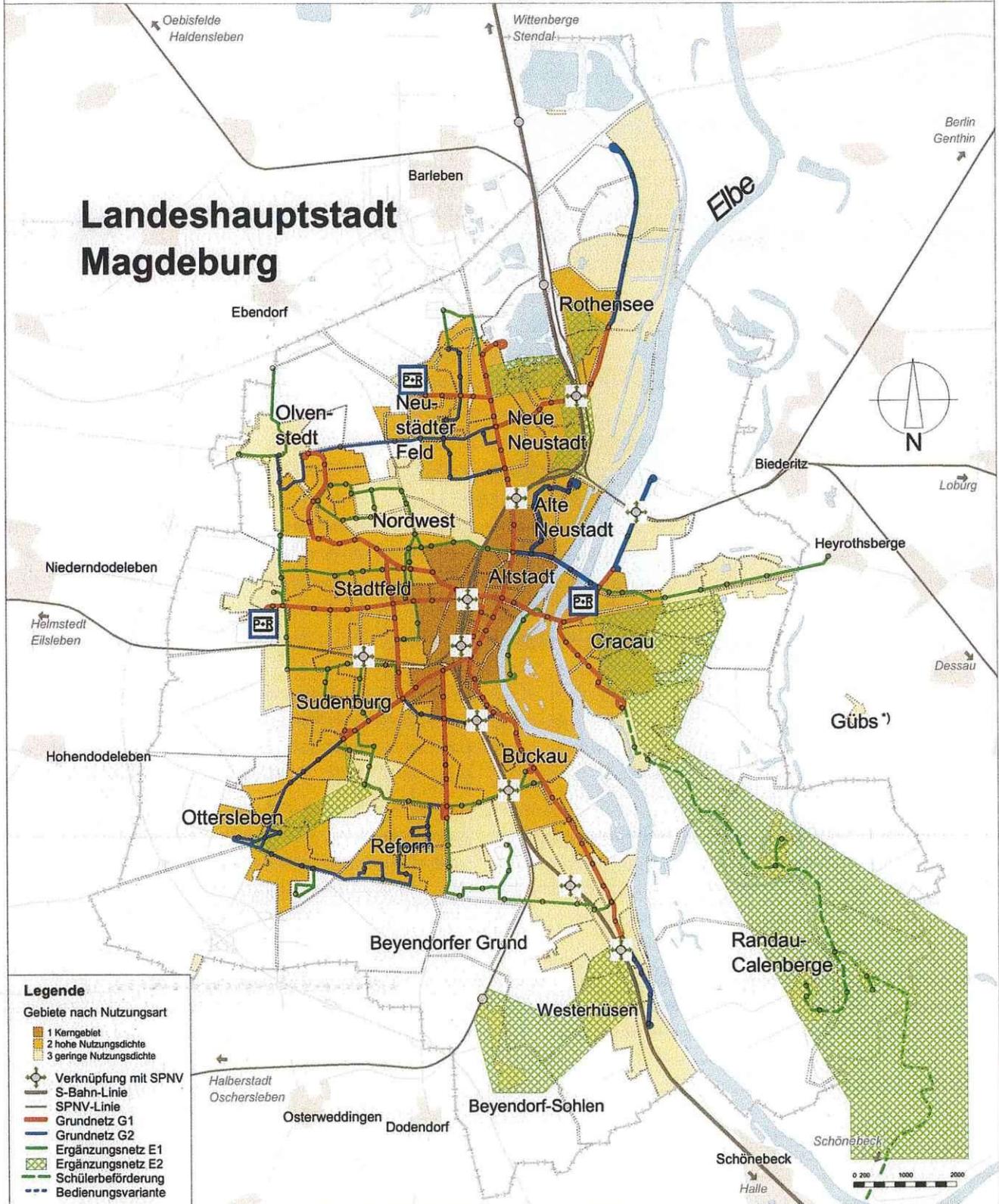
Hinzu kommt nach Inbetriebnahme der Straßenbahn über dem Europaring als neuer wichtiger Verknüpfungspunkt die **Haltestelle Westring / Große Diesdorfer Straße**. Im Nachtverkehr ist eine Verknüpfung der ÖPNV-Angebote am Damaschkeplatz / Hauptbahnhof sicherzustellen, um auch den Übergang zum SPNV zu gewährleisten.

Verknüpfungspunkt Damaschke Platz im Nachtverkehr



Angebotskonzeption mit Gebiets- und Netzkategorien

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Landeshauptstadt Magdeburg



- Legende**
- Gebiete nach Nutzungsart
- 1 Kerngebiet
 - 2 hohe Nutzungsdichte
 - 3 geringe Nutzungsdichte
- Verknüpfung mit SPNV
- S-Bahn-Linie
 - SPNV-Linie
 - Grundnetz G1
 - Grundnetz G2
 - Ergänzungsnetz E1
 - Ergänzungsnetz E2
 - Schülerbeförderung
 - Bedienungsvariante

ÖPNV-Angebotskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg



Bahnhofspassage mit Hinweisführung zum ZOB



Die neue B&R-Anlage am Stadtplatz

Verknüpfungspunkte des städtischen ÖPNV mit dem SPNV und mit dem regionalen Bus sind im NVP behandelt, der Aussagen mit Empfehlungen zur kurzfristigen Realisierung trifft. Zu den **ÖPNV-Schnittstellen**, d.h. die Bike and Ride und Park and Ride (B&R und P&R)-Anlagen wird im Nahverkehrsplan geschlussfolgert:

- weiterer Aufbau von B&R-Anlagen
- kein Erweiterungsbedarf für P&R in der Landeshauptstadt. Im Umland sind sie auf die SPNV-Zugangstellen und hier vordergründig auf ITF-Systemknoten (ITF = Integrierter Taktfahrplan) zu orientieren.

2.5.4 Tarifkonzeption

Die Schaffung eines **einheitlichen Tarifsystems** und einheitlicher Beförderungsbestimmungen **für das gesamte Gebiet der RKM** inklusive des SPNV ist eine wesentliche Grundlage für eine hohe Akzeptanz des ÖPNV. Dies gilt insbesondere für den Stadt-Umland-Verkehr, der vielfach auf das Umsteigen auf den Stadtverkehr der Landeshauptstadt angewiesen ist.

Die Einführung des **MUM-Tarifes** wird generell positiv bewertet. Seine weitere Entwicklung als ein **Gemeinschaftstarif auf der Basis von Flächenzonen** (Waben) unter Einbeziehung von **Einzelfahrscheinen und Tageskarten** sowie die **Integration von weiteren Stadtverkehren** auch über den Rahmen der RKM hinaus, wird angestrebt. Dies wäre eine Aufgabe einer zukünftigen Verkehrsverbundgesellschaft Magdeburg-Umland (VVG MU).

Erste notwendige Schritte sind die Vereinheitlichung der Bestimmungen:

- zur Beförderung von Kindern (einheitliche Altersgrenzen)
- zur Mitnahme von Fahrrädern, Gepäck und Hunden
- zur Übertragbarkeit von Fahrscheinen

Unumgänglich werden auch weiterhin **Fahrpreiserhöhungen** sein, sowohl im Hinblick auf die Reduzierung der Zuschüsse der öffentlichen Hand als auch die Notwendigkeit, Verkehre eigenwirtschaftlich(er) zu erstellen.

Die wesentlichen Grundzüge eines Tarifsystems für die RKM sind:

- Das Tarifsystem sollte auf die Tarifsysteme umliegender Verkehrsunternehmen und -verbände abgestimmt sein und die spätere **Integration in ein landesweites Tarifsystem ermöglichen**.
- Das Tarifsystem sollte einen **hohen Zeitkartenanteil** fördern, unter anderem mit variablen Nutzungen und attraktiven Rabatten, sowie günstige Mitnahmemöglichkeiten von weiteren Personen, Fahrrädern und Übertragbarkeit.
- **Abonnement-Zeitkarten** sollten zur dauerhaften Bindung eines festen Kundenstammes besonders rabattiert werden.
- Das Tarifsystem sollte auch **attraktive Bartarife** für gelegentliche Nutzer des ÖPNV enthalten (Einzelfahrschein, ermäßigten Einzelfahrschein, Mehrfahrtenkarte, Kurzstreckentarif, u.a.m.)
- Das Tarifsystem sollte nutzungsgruppenspezifische Angebote haben, wie Jobticket, Semesterticket, Kombiticket, 9-Uhr-Karte, Familien- und Gruppenkarte.
- Für Zusatzangebote (z.B. Haustür-Bedienung im AST-Verkehr) sollten Komfortzuschläge erhoben werden.
- Bei allen Spezifika an Tarifen sollte das Tarifsystem dennoch leicht verständlich sein und mit wenigen Fahrscheinarten auskommen.

2.6 Marketingkonzeption

Das Marketing beinhaltet den ÖPNV als Ganzes von der Planung über die Produktion bis hin zum Verkauf, es reduziert sich nicht nur auf die Werbung. Alle Maß-

nahmen sind unter dem Aspekt des maximalen Kundennutzens zu sehen. Analog wie beim Tarifsystem sollte auch beim Marketing das einheitliche Herangehen im Rahmen der RKM im Vordergrund stehen. Der Nahverkehrsplan vermittelt lediglich die Grundzüge. Die konkreten Maßnahmen des Marketings sollten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gemeinsam festlegen (sh. Maßnahmeplan C1).

Gegenwärtiger Stand

Derzeit werden alle Werbe-, Informations- und Verkaufsmaßnahmen allein von den Verkehrsunternehmen und weitgehend unabhängig voneinander erbracht. Ein einheitliches Erscheinungsbild ist auf wenige Komponenten beschränkt, so z.B. bei der Gestaltung der Fahrplanbücher, beim MUM-Marketing und bei INSA (Informationssystem Sachsen-Anhalt). Das von der NASA aufgebaute INSA enthält alle Fahrgastinformationen aller Verkehrsangebote in Sachsen-Anhalt. Der Fahrgast kann über Internet oder über den 24-Stunden-Service des Call Centers jederzeit auch während der Fahrt, Fahrplan- und Tarifinformationen abrufen. Einzelne Verkehrsunternehmen, so auch die MVB, haben eigene Internetseiten bzw. vermitteln Fahrplaninformationen über WAP-Handy.

Im Bereich der Printmedien ist das Erscheinungsbild sehr differenziert und zum Teil unbefriedigend (separate Fahrplanbücher, schlecht lesbare Fahrplantabellen und Liniennetzpläne, kein einheitliches Layout, unterschiedliche Abkürzungen, unzureichende Informationen über Angebote anderer Verkehrsunternehmen, u.a.m.). Die **Fahrgastinformation an Haltestellen** ist ebenso teilweise unzureichend. So fehlen z.B. auch in der Landeshauptstadt an wichtigen Verknüpfungspunkten Haltestellenumgebungspläne.

Die **Magdeburger Verkehrsbetriebe GMBH** hat schon viele gute Marketingaktivitäten zu verzeichnen. Neben der umfangreichen Werbung an Bussen und Bahnen (auch Eigenwerbung für den ÖPNV) unternimmt die MVB zur Darstellung ihres Unternehmens und der ÖPNV-Angebote vielgestaltete Maßnahmen, z.B. hat sie ein Projekt "**Individualisiertes Marketing**" in mehreren Etappen zur Gewinnung neuer Fahrgäste durchgeführt, sie gibt regelmäßig Informationen an die Fahrgäste über das Fahrgastjournal "**unterwegs**" heraus (*3x im Jahr ist vielleicht zu wenig*), sie beschäftigt im Service-Bereich neben der Betreuung eines **Kunden-Centers** im Verkehrshaus und im ZOB einen **Mobilitätsberater** u.a.m. Fahrplanhefte, Sonderveröffentlichungen zu bestimmten Anlässen, Pressearbeit sowie

Oldtimer Parade





"Tramart" – Theater um und in der Straßenbahn

Fahrgastinformationen vor Ort an den Haltestellen (u.a. dynamische Fahrgastinformationen an wichtigen Verknüpfungspunkten) und in den Fahrzeugen optisch wie akustisch gehören zum Standardprogramm der MVB. Aber auch mit außergewöhnlichen Veranstaltungen wie "Tramart-Theater in der Straßenbahn", "Buchlesungen" im Linienverkehr, Sonderfahrten mit historischen Straßenbahnen demonstrieren die MVB Kundennähe und Stadtverbundenheit und nicht zuletzt ist auch die Traditionspflege, die liebevolle Restaurierung alter Straßenbahnen und die Organisation bzw. Einbindung der Oldtimer-Fahrzeuge in Veranstaltungen durch die "Interessengemeinschaft Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen bei den MVB e.V." eine gute Marketing-Maßnahme. Weitere Beispiele ließen sich anführen.

Grundzüge der Marketingkonzeption

Marketing fängt bei der **Marktforschung** an. Die Erforschung der spezifischen lokalen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen (Schüler, Azubis, Menschen ohne Führerschein bzw. ohne verfügbaren PKW, Berufspendler, Freizeit- und Versorgungsverkehre, Familien, Ältere, u.a.m.) sowohl bei den vorhandenen als auch verstärkt bei den potentiellen Fahrgästen ist die

wichtigste Aufgabe. Das "Individualisierte Marketing" ist ein wesentlicher Teil davon.

Die **Produktplanung** bezieht sich konkret auf die Linie / Strecke und das Fahrzeug entsprechend den definierten Standards. **Einheitliche Produkte** mit bekannten Charakteristika sollen innerhalb der RKM (z.B. **Stadt-Umland-Bus mit einheitlichem Erscheinungsbild und einheitlichen Angebotsmerkmalen**) geplant werden. Für die Landeshauptstadt sind es zukünftig die Produkte **Straßenbahn, Stadtbus, Stadtteil- bzw. Quartierbus** und **Anruf-Sammeltaxi**, die entsprechend den definierten Standards für Angebot und Infrastruktur ein einheitliches Erscheinungsbild haben sollten. Analog sollte auch beim SPNV verfahren werden.

Die **Produktion** des ÖPNV-Angebotes hat sich an den Kundenbedürfnissen zu orientieren. Damit der Kunde es nutzen kann, muss er es erstmal kennen, d.h. er muss eine gute Information darüber erhalten mit einem übersichtlich gestalteten Liniennetz.

Bei der **Fahrgastinformation** werden zunehmend **elektronische Medien** (Internet, WAP-Handy, u.a.m.)



Der neue Service-Punkt an der Zentrumshaltestelle Alter Markt

Service-Punkt der MVB, die "einfache" Ausführung



eine Rolle spielen, vorläufig werden jedoch die **Printmedien** die wichtigsten Informationsmittel bleiben: **Fahrplanbücher** (einheitliches Layout, differenzierte übersichtliche Darstellung der Informationen), Herausgabe von **Linienfoldern** (nur eine Linie mit entsprechendem Fahrplan), **Liniennetzplan** (übersichtlich mit Verknüpfungspunkten und anderen wichtigen Zielen), **haltestellenbezogene Fahrpläne** und **Presseinfos**. **Dynamische Fahrgastinformationen** an bedeutsamen Verknüpfungspunkten und die Fahrgastinformationen am und im Fahrzeug, an bedeutenden öffentlichen Einrichtungen sowie in Stadt- und Regionalkarten ergänzen das Spektrum der Fahrgastinformationen.

Verkauf und Vermarktung des Angebotes erfolgt über eine Vielzahl von Maßnahmen, wobei der schnelle und einfache **Fahrscheinerwerb** und die Aktivitäten des **Kundenservices** vorn anstehen. Die Errichtung einer verkehrsunternehmenübergreifenden **Mobilitätszentrale** wäre die Basis für ein umfassendes Mobilitätsmanagement. Sie gewinnt noch an Bedeutung bei der geplanten Einführung bedarfsgesteuerter Verkehre. **Kundencenter** sollten an den zentralen Verknüpfungspunkten in der RKM eingerichtet werden. Das Kundencenter der MVB sollte ausgebaut werden. In den Kundencentern sollte über die Beratung zum ÖPNV-

Angebot (über das eigene hinaus) der Verkauf aller Tarifformen erfolgen.

Zur Vermarktung gehört auch die Einbeziehung des **ÖPNV-Beirates** (siehe unter Adressen die Zusammensetzung) und des **Fahrpersonals**, das im direkten Kontakt zu den Kunden steht. Die Anforderungen hierfür sind bei den Standards definiert.

Die im Nahverkehrsplan aufgestellten Qualitätsstandards erfordern eine entsprechende Kontrolle. Gegenwärtig ist eine solche **Qualitätskontrolle** nur auf freiwilliger Vereinbarung mit dem Verkehrsunternehmen möglich. Die MVB führen permanent nach den Grundsätzen des **Qualitätsmanagements** eine solche Kontrolle durch.

2.7 Das Organisationskonzept

Im Hinblick auf die zukünftige europäische Gesetzgebung gewinnt eine geeignete Organisationsstruktur für die Gestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet der RKM an Bedeutung.

Auch wenn die betreffende EU-Verordnung (siehe Punkt 2.1.) noch nicht rechtskräftig ist, muss davon ausgegangen werden, dass es zukünftig eine **Wettbewerbsöffnung des europäischen Marktes** geben wird. Damit kommen auf die Aufgabenträger und auf die Verkehrsunternehmen neue Aufgaben und Verantwortungen zu. Die Verkehrsunternehmen werden einem starken Konkurrenzdruck anderer Anbieter ausgesetzt werden. Den **Aufgabenträgern fällt die Verantwortung für den Ausschreibungswettbewerb** für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre zu. Sie müssen damit auch dafür Sorge tragen, dass:

- kleine und mittlere Anbieter somit auch die in kommunaler Hand befindlichen Verkehrsunternehmen Perspektiven haben und es nicht zur Oligopolisierung im ÖPNV kommt
- Effizienzverluste an den Schnittstellen zwischen verschiedenen Aufgabenträgern durch eine aufgabenträgerüberschreitende Zusammenarbeit vermieden werden
- die Sozialverträglichkeit des Übergangs zum Wettbewerb bewahrt bleibt
- die vereinbarten Leistungen kontrolliert werden

Der Ausschreibungswettbewerb muss transparent, nicht diskriminierend und juristisch unanfechtbar sein. Neben der Qualifikation der Aufgabenträger ist deshalb vor allem die **organisatorische Trennung zwischen Besteller und Ersteller**, also zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich.

Als Modell, das diesen Anforderungen gerecht wird, kommt das so genannte **3-Ebenen-Modell** in Frage. In unterschiedlichen Modifikationen ist es in verschiedenen Verkehrsverbänden in der Bundesrepublik schon erfolgreich angewandt. *In der RKM wird es seit*

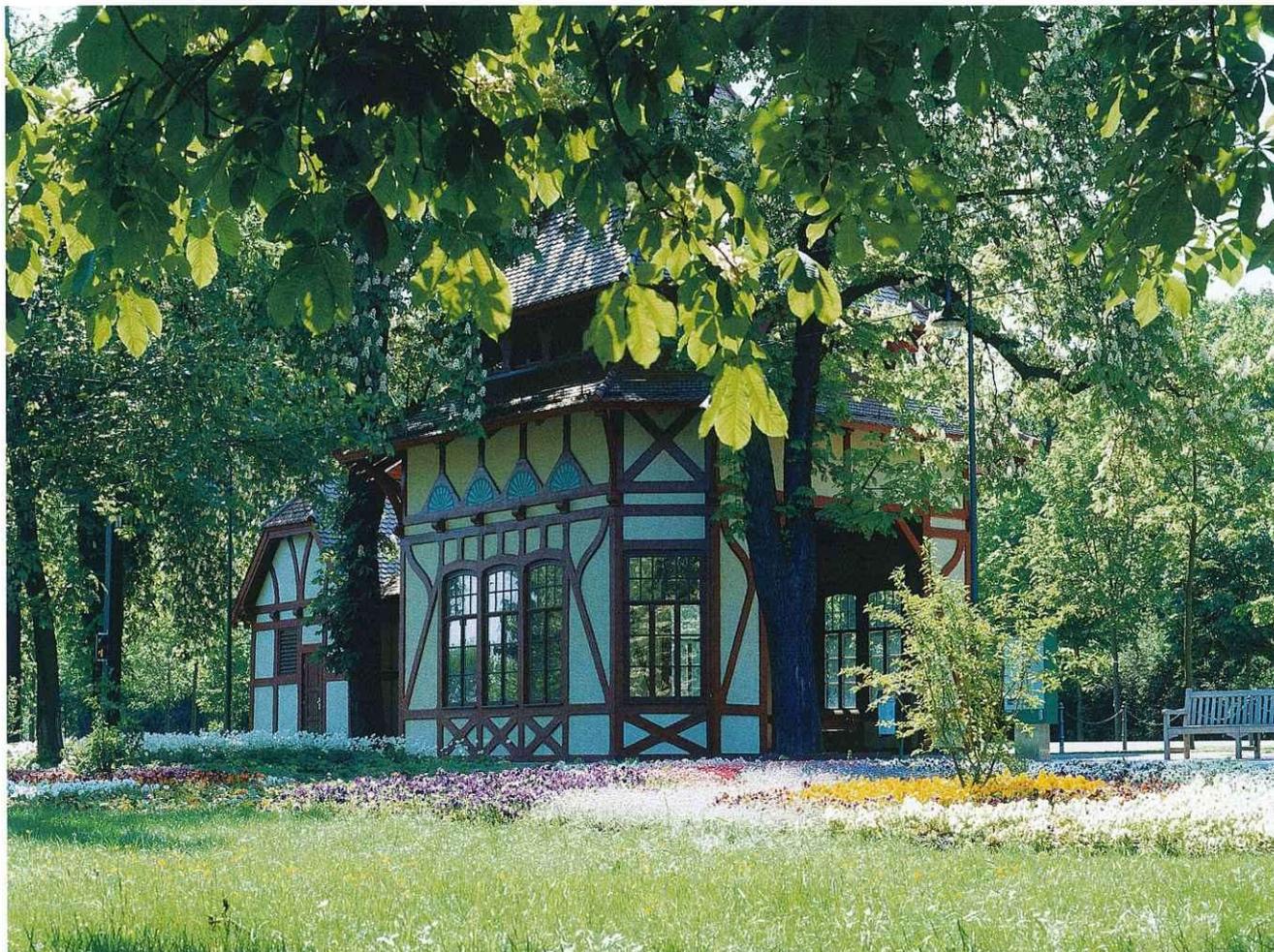
Jahren diskutiert, bisher jedoch ohne entsprechende Umsetzung.

Beispiel 3-Ebenen-Modell des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (nach Kirchhoff):

Politische Ebene	Land, Landkreise, kreisfreie Städte (geben Zielvorgaben für Fahrplan und Netz, Tarifstruktur und Finanzierung)
Management Ebene	Verkehrsverbund (GmbH), lokale Nahverkehrsgesellschaft(en) (konkretisieren Fahrplan und Netz, Tarifstruktur und Finanzierung)
Unternehmens-Ebene	DB AG, regionale und lokale öffentliche und private VU, Kooperationen (Leistungserstellung und betriebliche Organisation)

Der Nahverkehrsplan 2002 für die Landeshauptstadt Magdeburg und Magdeburg-Umland beinhaltet deshalb folgende Empfehlungen:

- Die Landeshauptstadt Magdeburg und die 4 Landkreise geben einer gemeinsamen Organisationsform auf der Ebene der RKM den Vorzug vor einer landesweiten Verbundstruktur. Dennoch sollte diese entstehende Organisationsstruktur der RKM so sein, dass sie später in einen landesweiten Verbund integrierbar ist.
- Die Gründung einer **lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNVG) als gemeinsame Aufgabenträgergesellschaft für den Raum der RKM**. Die Landeshauptstadt und die 4 Landkreise delegieren verschiedene Kompetenzen an die LNVG, so Planung, Bestellung und Kontrolle der lokalen Verkehre. Verträge, Vereinbarungen, Richtlinien, personelle und materielle Ausstattung müssen die Erfüllung der Aufgaben und Kompetenzen der Gesellschaft absichern.
- Für die lokale Nahverkehrsgesellschaft und die damit verbundene Konzentration der Zuständigkeiten und den größeren Zuständigkeitsbereich sprechen folgende Aspekte:
 - Die räumliche Ausdehnung und verkehrliche Verflechtung sind für eine gemeinsame Planung und Organisation des ÖPNV prädestiniert
 - Die Position der Aufgabenträger wird gestärkt, der Verwaltungsaufwand optimiert
 - Die fachliche Kompetenz wird gestärkt
 - Wettbewerbsausschreibungen können qualifiziert und kostengünstiger geleistet und Vergaben effektiver kontrolliert werden
 - Die Kommunikation zwischen einem möglichen landesweiten Verkehrsverbund, den Aufgabenträgern und Fahrgästen vereinfacht sich



Das schönste Haltestellen-„Häuschen“ bundesweit

- Für die **Verkehrsunternehmen** wird zur Stärkung der Wettbewerbsposition empfohlen, die begonnene Zusammenarbeit mit der Gründung einer gemeinsamen Tochtergesellschaft **Verkehrsverbundgesellschaft Magdeburg-Umland GmbH** (VVG MU) zu intensivieren. Schwerpunktaufgaben dieser Gesellschaft sollten sein:
 - Leistungskoordination, Tarifvereinheitlichung und Schaffung eines gemeinsamen Fahrplanes
 - Gemeinsame Marketingaufgaben
 - Abstimmungen zur Bedienung gemeinsamer Haltestellen und zu Umsteigebeziehungen
 - Gemeinsame Nutzung personeller und materieller Ressourcen
- Grundsätzlich sollte das Ziel sein, einen echten **Unternehmensverbund** zu gründen (*nicht nur eine Tochtergesellschaft*), da dieser sich im Wettbewerb besser behaupten kann, durch gebündelte Kompetenz, größere Leistungskraft und höhere Effizienz.
- Zum Zeitpunkt der Gründung des Aufgabenträgerverbundes sind die Aufgaben und Zuständigkeiten von LNG und VVG MU im Detail zu regeln.

2.8. Maßnahmeplan

A Maßnahmen zur Umsetzung der Angebotskonzeption		
Nr.	Maßnahme	verantwortlich
A 1	Konzept zur Anpassung des vorhandenen Liniennetzes an die differenzierte Angebotsstruktur	Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
A 2	Umsetzung von A 1, z.B.: Verlängerung Buslinie 51 und Neuordnung Buslinien 54 u. 57	VU
A 3	Konzept zum Einsatz von alternativen Bedienungsformen (in Zusammenhang mit A 1)	AT und VU
A 4	Schrittweise Einführung alternativer Bedienungsformen im Ergänzungsnetz E 2, z.B.: Pilotprojekt Cracau-Prester-usw	AT und VU
A 5	Bei notwendiger Vorbereitung auf den Wettbewerb: Konzept für eine eventuelle Teilnetzbildung	AT

Der Nahverkehrsplan Magdeburg-Umland enthält die Maßnahmen A1 – A 4 analog bezogen auf den Bereich der RKM und zusätzlich 2 Maßnahmen:

A 6	Abstimmung des ÖSPV-Angebotes mit den mittelfristigen Planungen der NASA zum SPNV	AT, VU und NASA
A 7	Ermittlung der Auswirkungen der mittelfristigen Schulentwicklungsplanung auf das ÖPNV-Angebot	VU

B Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur		
B 1	Schnittstellenkonzept B&R	AT und Gebietskörperschaften
B 2	Programm zum Ausbau von B&R-Anlagen und Verknüpfungspunkten auf der Grundlage des Schnittstellenprogramms der NASA. Auftragsvergabe für Planung; Beantragung von Fördermitteln und sukzessive Realisierung	AT, Gebietskörperschaften von NASA
B 3	Programm für die Gestaltung und Ausstattung von Zugangstellen (Haltestellen) und -wegen unter Berücksichtigung der Belange verschiedener Nutzergruppen. Auftragsvergabe für Konzepte, Planungen Beantragung von Fördermitteln	AT, Gebietskörperschaften von NASA, Beteiligung der VU
B 4	Beschaffung neuer Fahrzeuge	VU

Der Nahverkehrsplan Magdeburg-Umland enthält wiederum analog die Maßnahmen B 1 – B 4 und darüber hinaus 5 weitere:

B 5	Schnittstellenkonzept P&R	AT und Gebietskörperschaften
B 6	ÖSPV-Straßennetzkonzeption: Definition eines ÖSPV-Straßennetzes. Maßnahmenkatalog zur Verbesserung und Prioritätenliste zur Umsetzung. Abstimmung mit den Straßenbaulasträgern. Beantragung von Fördermitteln	AT und Baulasträger
B 7	Beschleunigungsmaßnahmen und Möglichkeiten der technischen Umsetzung	AT, VU und Baulasträger
B 8	Umsetzung von B 6 und B 7	AT und BLT
B 9	Festlegung gemeinsamer Ausstattungsstandards für ÖSPV-Fahrzeuge	AT und VU

C Maßnahmen zur Entwicklung der Tarif- und Marketingkonzeption

C 1	Entwicklung einer gemeinsamen Marketingstrategie / Marketingkonzeption der Verkehrsunternehmen (Produktstruktur, Fahrgastinformation, Vermarktung und Verkauf, Kontrolle)	VU mit Beteiligung AT
C 2	Konzept zur Weiterentwicklung des MUM-Tarifes (Vereinheitlichung von Tarif- und Beförderungsbedingungen von SPNV und ÖSPV)	AT, NASA und VU
C 3	Umsetzung von C 2	AT, NASA und VU
C 4	Umsetzung der neuen Produktstruktur (in Verbindung mit differenzierter Angebotsstruktur)	VU
C 5	Schrittweise Umsetzung von C 1	At und VU

D Maßnahmen zur Entwicklung der Organisationsstruktur

D 1	Konzept für einen Aufgabenträgerverbund in der RKM-Region	AT
D 2	Gründung einer lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG) Voraussetzung: abgestimmte Aufgabenteilung zwischen LNG und VVG MU	AT

2.9. Finanzierungskonzeption

Den Aufgabenträgern obliegt die Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV (§ 15/1 ÖPNVG LSA).

Im Hinblick auf die Gewährleistung einer dem öffentlichen Interesse entsprechenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV werden **gesetzliche Ausgleichszahlungen und Betriebskostenzuschüsse** gewährt. Die Deckung weiterer Betriebskosten erfolgt über **Finanzierungshilfen der Aufgabenträger**.

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch:

- Tarifierlöse
- Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr (§ 45a PBefG)
- Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte (§ 62 SchwbG)
- Sonstige Erträge im handelsüblichen Sinne
- Finanzierungshilfen des Landes und des Aufgabenträgers
- Bestellungen bzw. Finanzhilfen durch Dritte (z.B. Kommunen)

Bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots sollte natürlich eine hohe Kostendeckung aus Tarifierlösen, sonstigen Erträgen und gesetzlichen Ausgleichszahlungen angestrebt werden. Zukünftig sollen durch

Ausschreibung von Verkehrsleistungen die Kosten für die Allgemeinheit möglichst gering gehalten werden.

Die **Finanzhilfen des Landes** sind **Zuweisungen** an die Aufgabenträger von

- einer jährlichen Grundpauschale von
- 9,50 DM = 4,86 Euro pro Einwohner
- für Straßenbahnbetrieb von 13,00 DM = 6,65 Euro pro Einwohner
- für Aufgaben nach § 6 Nahverkehrsplan, § 8 Finanz- und Investitionsplan u.a. von 1,50 DM = 0,77 Euro pro Einwohner bzw. mindestens 150.000,- DM = 76.694,- Euro

Darüber hinaus gewährt das Land **Zuwendungen** (nach Maßgabe des Haushaltsansatzes) für

- spezielle Förderungen wie Anlauffinanzierungen, Modellversuche, Verkehrskooperationen
- überregional durchgebundene Nahverkehre sowie Wahrnehmung von SPNV Leistungen

Weiterhin stehen **Fördermöglichkeiten für Investitionen** (Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeuge) nach dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** (GVFG), auch spezielle Mittel des Bundes bei Großvorhaben des ÖPNV (z.B. 2. Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn) zur Verfügung und Schnittstellenmaßnahmen zum SPNV

Finanzierungsplan

	2002	2003	2004	2005
Aufwendungen insgesamt	57.395	57.530	57.590	57.751
Erträge insgesamt	57.440	57.491	57.539	57.682
Erträge im einzelnen:				
Umsatzerlöse	29.929	30.010	30.093	30.253
dav. aus Fahrschein-Verkauf	18.355	18.510	18.615	18.820
§45a PBefG	3.316	3.245	3.245	3.190
§62 SchwbG	2.027	2.070	2.096	2.127
Zuweisungen Land	3.349	3.298	3.272	3.241
Zuwendungen Semester T.	1.287	1.287	1.287	1.287
sonstige Erlöse	1.595	1.600	1.578	1.588
sonstige betriebliche Erträge	26.599	26.705	26.691	26.691
dav. Zuwendung LH Magdeburg	24.286	24.286	24.286	24.286
Zuwendung Stadtpass	150	150	150	150
Zuwendung ZOB	145	147	148	150
Sonstige	2.018	2.122	2.107	2.105
andere aktiv. Eigenleistungen	552	496	473	486
übrige Erträge	360	280	282	252
Kostendeckungsgrad *	52%	52%	52%	52%

* ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse zu den Aufwendungen (Zahlen in T€ gerundet)

aus dem **ÖPNV-Schnittstellenprogramm** des Landes gemäß Regionalisierungsgesetz.

Die Aufgabenträger zahlen die "verbleibenden" Betriebskosten aus ihrem Haushalt.

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes wird eine **Steigerung der Betriebsleistung** (in Fahrplan-Kilometern) **um maximal 10 %** erwartet, was aus der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes im Linienverkehr von Bus und Straßenbahn (z.B. 1. Abschnitt der 2. Nord-Süd-

Verbindung) und zusätzlichen Angeboten von alternativen Bedienungen resultiert.

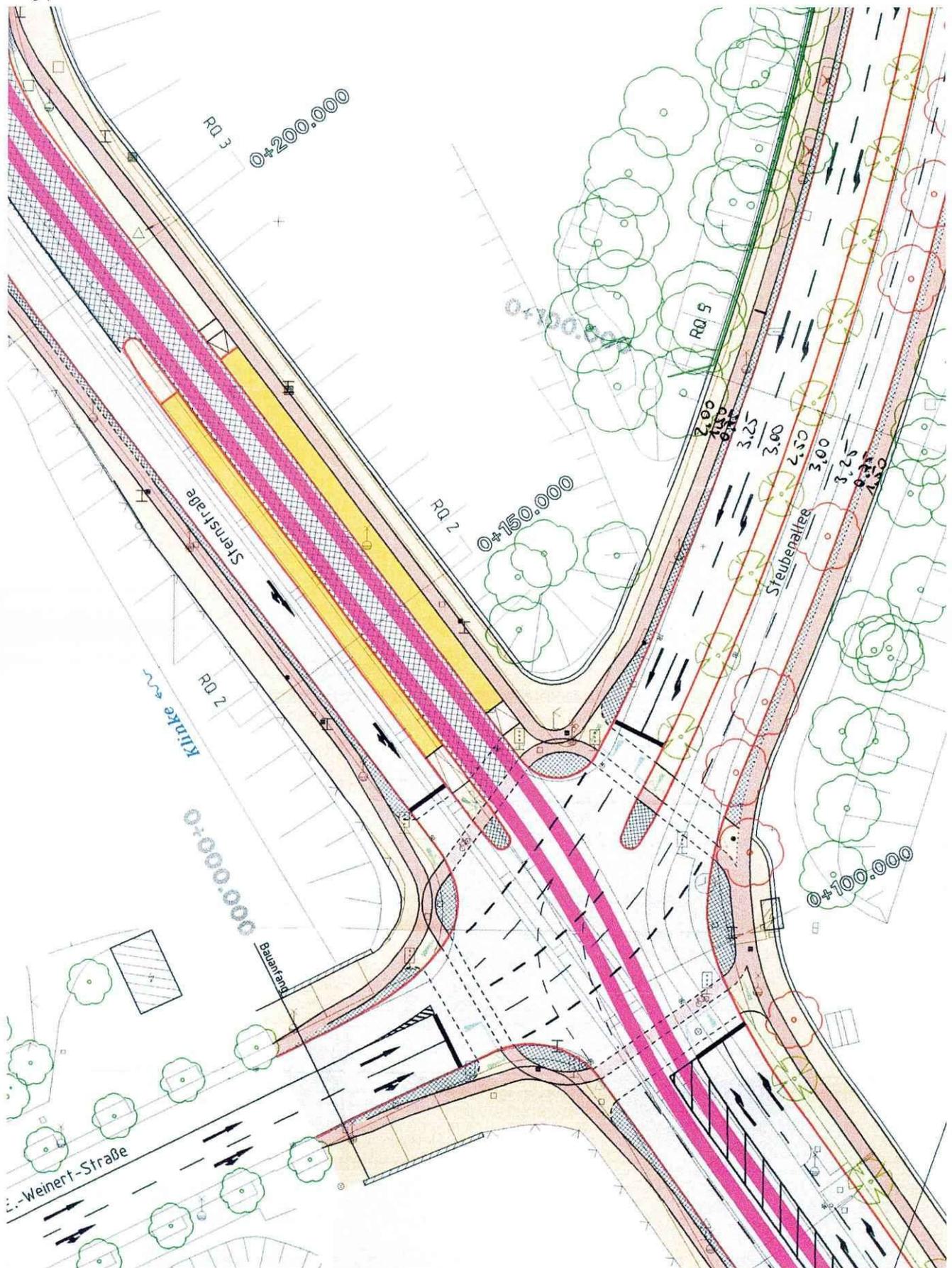
Die MVB rechnet nur mit rund 355.000,00 Euro ~ **0,6 % Zunahme der Aufwendungen**, wofür die kostengünstigeren alternativen Bedienungsformen aber auch Rationalisierungsaspekte verantwortlich zeichnen.

Die **Einnahmen** bleiben in der Summe relativ konstant. Einnahmeverluste aus rückläufigen Einwohnerzahlen und Schülern sind durch die Gewinnung neuer Fahrgäste (siehe ÖPNV-Konzept) und Fahrpreisanpassung auszugleichen.

Der Investitionsplan der MVB 2001 – 2005 (Zahlen in T Euro gerundet):

Maßnahme	Investitions- umfang	Investitionsumfang für die Jahre				
		2001-2005	2001	2002	2003	2004
2. Nord-Süd-Verbindung	16.626	2.542	3.566	3.527	3.471	3.520
dav. Europaring (BA1)	8.622	1.790	3.274	2.688	870	-
Wiener Str. (BA2)	6.653	51	179	839	2.601	2.983
and. BA Plang. + GWU	1.351	701	113	-	-	537
Ausbau Straßenbahnnetz	27.849	4.983	6.736	1.769	6.577	7.784
dav. Endschl. Diesdorf	818	608	210	-	-	-
Brückstraße	2.819	1.113	1.706	-	-	-
Listemannstraße	5.080	1.631	2.605	844	-	-
Endschl. A. Neustadt	3.820	1.631	2.189	-	-	-
E.-Reuter-Allee	4.647	-	-	153	1636	2858
Große-Diesdorfer-Str.	690	-	-	-	153	537
Leipziger Str.	3.126	-	-	102	1743	1281
O.-v.-Guericke-Str.	2.838	-	-	102	1452	1284
Schleife Sandbreite	1.381	-	-	26	1355	-
Endschleife Olvenstedt	1.195	-	26	542	210	417
Endschleife Kroatenweg	1.435	-	-	-	28	1407
Neubau Haltestellen	2.825	53	2.772	-	-	-
dav. Olvenstedter Platz	1.005	28	977	-	-	-
Steubenallee	1.135	15	1.120	-	-	-
Denhardtstraße	685	10	675	-	-	-
Ausbau Bahnstromversorgung	5.338	-	107	1.560	1.682	1.989
Ausbau Betriebshöfe	7.977	1.892	205	256	2.812	2.812
Beschleunigungsmaßnahmen	207	207	-	-	-	-
Straßenbahnfahrzeuge	26.547	20.284	3.579	-	-	2.684
Busse	8.943	329	1.867	2.249	2.249	2.249
Umrüstung Busse	86	33	53	-	-	-
	96.398	30.323	18.885	9.361	16.791	21.038

Die geplante Haltestelle Steubenallee



Die Tabelle auf Seite 81 gibt einen Überblick über die Finanzsituation 2002 – 2005 (Angaben der MVB aus "Mittelfristiger Erfolgsplan", Stand 28.06.2001), wobei eine konstante Zahlung von Zuwendungen unterstellt wurde. Die Präzisierung und Verbindlichkeit erfolgt jährlich mit der Fortschreibung des Finanzierungsplanes:

Bis 2005 will die MVB also einen Investitionsumfang von fast 100 Mio. Euro realisieren, entsprechende Förderungen vorausgesetzt. Zeitliche Verschiebungen einzelner Maßnahmen sind nicht ausgeschlossen.

Neben den direkten Investitionen des ÖPNV gibt es eine Reihe von Straßenbaumaßnahmen, von denen der ÖPNV profitiert, so der Wiederaufbau der **Sternbrücke**, der **Tunnel am Universitätsplatz**, die Beseitigung des **Bahnüberganges Ottersleber Straße** u.a.

2.10. Beschluss des Stadtrates

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg hat nach vorheriger Beratung im Ausschuss "Stadtentwicklung, Bau und Verkehr" und im "Finanz- und Grundstücksausschuss" in seiner Sitzung am 07.02.2002 folgenden Beschluss gefasst:

"Der Stadtrat beschließt mehrheitlich bei einigen Gegenstimmen und Enthaltungen: **Beschluss Nr. 1641-46 (III) 02**. Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg als lokaler Teil des regionalen Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum der ständigen Regionalkonferenz Magdeburg wird in der vorliegenden Fassung beschlossen."

Der Nahverkehrsplan wurde dem zuständigen Ministerium angezeigt und von diesem ohne Widerspruch zur Kenntnis genommen.

Der Breite Weg vor der Zerstörung



3. Die Geschichte des ÖPNV in der Stadt Magdeburg

Der Magdeburger Öffentliche Personennahverkehr hat eine lange und wechselvolle, aber letztlich auch erfolgreiche Geschichte zu verzeichnen. Vor 125 Jahren begann sie. Schätzungsweise haben Busse und Bahnen seit dieser Zeit über fünf Milliarden Fahrgäste befördert. Der ÖPNV hat die Entwicklung der Stadt wesentlich beeinflusst. Busse und Bahnen und ihre Anlagen haben das Bild der Stadt stets mitgeprägt, sie werden es auch zukünftig mit immer moderneren Mitteln tun. Von der Pferdebahn bis zur heutigen Niederflur-Straßenbahn ist es auch eine Geschichte der Technik.

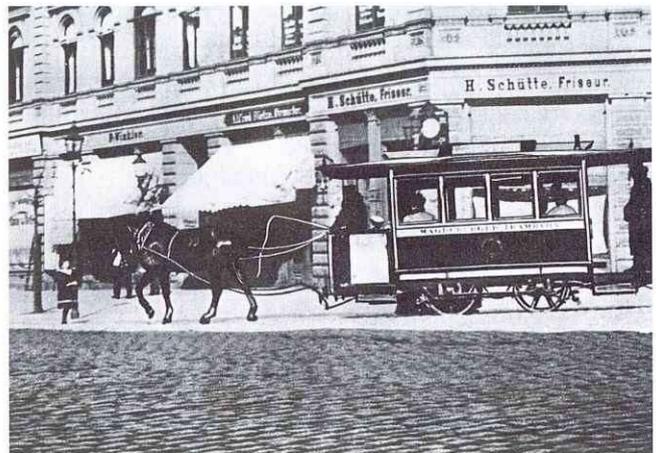
In der Interessengemeinschaft Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen bei den MVB e. V. kümmert sich eine kleine Gruppe von Technik- bzw. Straßenbahnenthusiasten in ihrer Freizeit darum, die Geschichte des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn, aufrecht zu erhalten und sie für die Allgemeinheit erlebbar zu gestalten.

Über die Geschichte des ÖPNV hat es zu zurückliegenden Jubiläen interessante Veröffentlichungen gegeben. Aus dem Buch "Drei Drittel von Hundert" zum 100 jährigen Geburtstag der "Elektrischen" sind die meisten Daten und Fakten zum nachfolgenden kurzen Abriss der Geschichte des ÖPNV entnommen. Einiges zur jüngeren Geschichte wurde selbst bzw. mit Unterstützung der MVB recherchiert.

Am **16. Oktober 1877** eröffnete die “Magdeburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft” mit der Linie:

- **Sudenburg – Sackstr. (Krökentor) – Neue Neust.**
den Straßenbahnbetrieb in Magdeburg.
Es folgten in kurzer Zeit die Linien:
- **Gabelung (Hasselbachplatz) – Buckau**
- **Krankenhaus Sudenburg – Alter Markt**

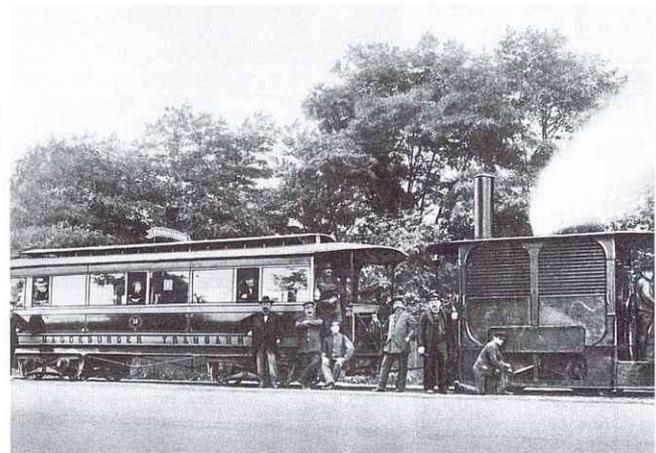
1880 wurden schon 2.9 Mio. Fahrgäste befördert



Pferdebahn 1884 an der Ecke Alte Ulrichstraße/Kaiserstraße

Unter englischer Regie wird im **Mai 1884** die “MagdeburgerTrambahn-Actien-Gesellschaft” gegründet. Sie nimmt folgende Linien in Betrieb:

- **Querstraße (Gr. Diesdorfer Str.) – Heumarkt**
- **Olvenstedter Str. - Großer Werder**
- **Gabelung (Hasselbachplatz) – Alter Markt** später weiter über **Jakobstraße – Alte Neustadt**
- Die Trambahn AG eröffnet am **14. Juli 1886** die **Dampftrambahnlinie Heumarkt – Herrenkrug.**



Dampftrambahn Heumarkt – Herrenkrug

Das Zeitalter der “Elektrischen” beginnt.

Am **18. Juli 1899** wurde auf der Linie:

- **Olvenstedter Straße – Alter Markt – Werder**
der elektrische Straßenbahnbetrieb in Magdeburg durch die inzwischen (1897) aus der Fusion beider Gesellschaften hervorgegangene “Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft / MSEG” eröffnet.

Eröffnung des elektrischen Straßenbahnbetriebes auf dem Johanniskirchhof



Die Elektrifizierung schreitet schnell voran:

- 27. Juli 1899 Westring – Heumarkt
- 15. Sept. 1899 Sudenburg – Br. Weg – Neue N.
- 22. Okt. 1899 Leipziger Str. – Kaiserstr. – A.N.
- 20. Dez. 1899 Buckau – Neue Neustadt
- 22. März 1900 Herrenkrug – Heumarkt – Rath.
- 1. April 1901 Ringlinie Hbf. – Fürstenufer – Bötticher Platz – Staatsbürgerplatz – Hbf.

1900 werden 26,3 Mio. Fahrgäste befördert.

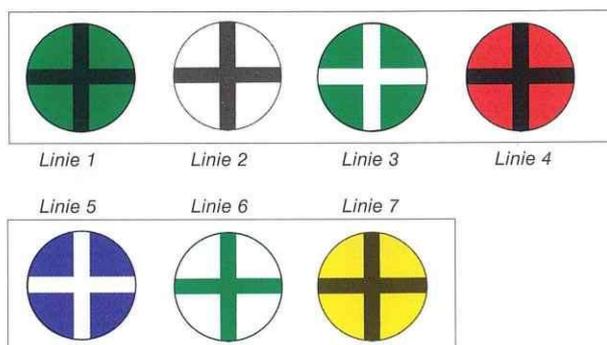


Straßenbahn 1901 am Pfälzer Platz

Mit der Fertigstellung der Ringlinie verfügte die Stadt 1901 über 7 Straßenbahnlinien. Sie waren gekennzeichnet durch eine farbige runde Tafel mit einem Kreuz. Durch die Verlängerung der Linie vom:

- **Gr. Werder über die neue Königsbrücke zur Alten Neustadt und Neustädter Bahnhof (1905)** und durch die teilweise
- **Aufspaltung der Ringlinie (1911)** kamen eine 8. und 9. Linie hinzu. Das Liniennetz erreichte somit für längere Zeit seinen Abschluss.

1910 beförderte die Straßenbahn 31,2 Mio. Fahrgäste.



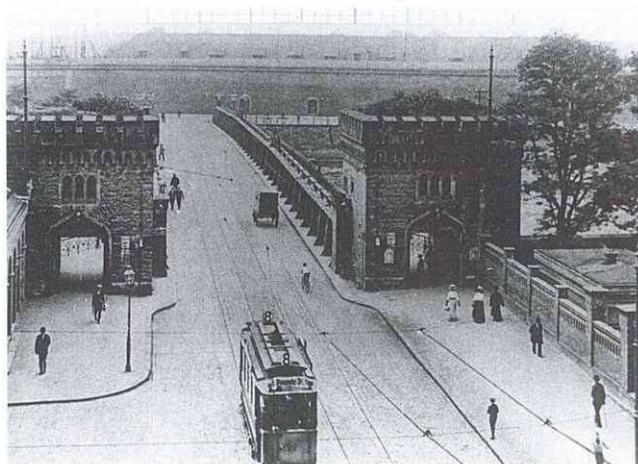
Signaltafeln als Vorläufer der Linien-Nr.

Die Einführung der Linien-Nr. erfolgte 1905.

Anstelle des Kreuzes auf der farbigen Tafel stand von nun ab die Ziffer, ab 1914 einheitlich auf weißer Tafel.

- L. 1 **Sudenburg – Neue Neustadt** (7,3 km)
- L. 2 **Buckau – Neue Neustadt** (7,1 km)
- L. 3 **Westfriedhof – Friedrichstadt** (5,3 km)
- L. 4 **Olvenst. Str. – Mittelstr./Werder** (4,3 km)
- L. 5 **Leipziger Str. – Kaiserstr. – Alter Markt – Jakobstr. – Rogätzer Str. – Alte N.** (6,7 km)
- L. 6 **Rathaus – Herrenkrug** (4,3 km)
- L. 7 **Ringlinie** (6,6 km)
- L. 8 **Olvenstedter Str. – Werder – A. N.** (6,9 km)
- L. 9 **Hasselbachplatz – Rogätzer Str.** (2,9 km)

Linie 8 von der Strombrücke zum Johannisberg fahrend



Am **27. August 1912** wurde die "Magdeburger Vorortbahnen-Aktiengesellschaft" gegründet. Es dauerte bedingt durch den 1. Weltkrieg noch Jahre bis am **16. Sept. 1921** die **Vorortbahn** von

- **Buckau nach Westerhüsen** den Betrieb aufnimmt. 1923 wurde die Vorortbahn von der Magdeburger Straßenbahn übernommen und als **Linie 12** bis zum
- **Hauptbahnhof** bzw. **Staatsbürgerplatz** verlängert.
- Als **Linie 14** erreicht sie am **30. April 1926 Frohse**, am **8. Sept. 1926** kommt sie in **Schönebeck** an.



Linie 14 in Schönebeck

1918 wird mit **68,3 Mio. Fahrgästen** eine **Rekordzahl erreicht**, die erst 1950 übertroffen wird.

- **1920** wird die Strecke zur **Alten Neustadt bis zum Industriegelände (Saalestraße)** verlängert und als **Linie 9** von **Sudenburg**, später als **Linie 11** betrieben.
- **1921** wird die Ringlinie eingestellt.



Ringlinie 7 am Fürstenufer im Jahr 1913

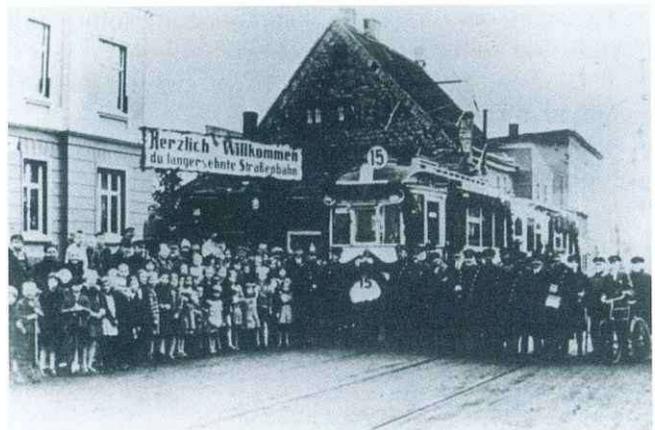
- Am **15. Juni 1922** erreicht die Straßenbahn mit der Eröffnung der Sternbrücke den **Rotehornpark** als **Linie 7**, später **Linie 10 Neue Neustadt – Rotehorn**.
- Am **13. Mai 1924** geht die **Streckenverlängerung** Große Diesdorfer Str. – Schlachthof mit der **Linie 5 Leipziger Straße – Schlachthof** in Betrieb.
- Ab **16. Sept. 1926** fährt die **Linie 3** bis Diesdorf, nunmehr **Alte Neustadt – Jakobstr. – Diesdorf**.

Straßenbahnschleife im Rotehornpark



1927 feiert die "Magdeburger Straßen-Eisenbahngesellschaft" ihr 50-jähriges Bestehen. 1927 werden am Hasselbachplatz die Gleise in die Platzmitte verlegt.

- **Die "15" kommt.** Am **14. Nov. 1928** fährt unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die erste **Straßenbahn nach Cracau**.
- **1929:** Die **Linie 11** wird im **Industriegelände bis zum Rothenseer Flügeldeich** verlängert.



Die lang ersehnte Straßenbahn kommt in Cracau an.

- Am **15. Mai 1929** wurde die **erste Kraftomnibuslinie, Linie A: Friedrichstadt – Stadion N. Welt – Flugplatz** eröffnet und im Herbst bis **Heyrothsberge** verlängert.
- Im **Dez. 1929** wurde die **Linie B: Sudenburg / Ambrosiusplatz – Lemsdorf** in Betrieb genommen.
- **1930:** Einstellung der Straßenbahnlinien 8 und 9.
- Am **17. Nov. 1931** geht die Streckenverlängerung der **Linie 5 vom Sudenburger Krankenhaus zur Leipziger Chaussee / Hopfengarten** in Betrieb.

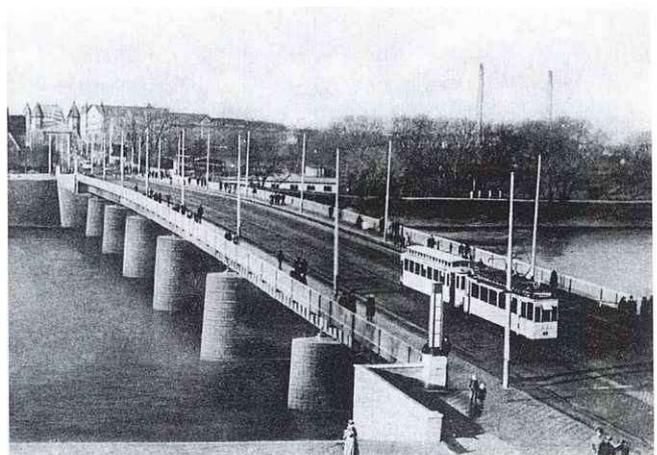


Die Linie 5 wurde zum Hopfengarten/Reform verlängert.

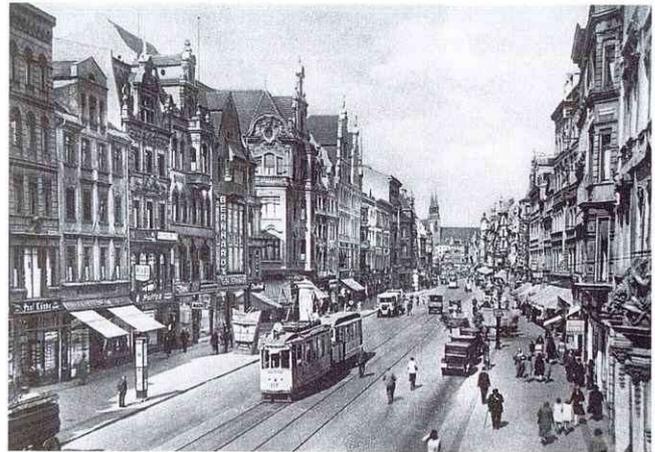
Im **November 1932** wird die **Gleisschleife** über den Kroatenweg in **Sudenburg** fertig gestellt.

- **1934:** Mit dem Bau der Brücke über die Alte Elbe im Verlauf des Nordbrückenzuges verkehrt die **Linie 6 Rathaus – Nordbrückenzug – Herrenkrug**.
- Am **1. April 1935** wird die dritte **Buslinie, Linie C: Kastanien Str. - Industriegel. – Rothensee** eröffnet. Mit der Straßenbahnverlängerung nach Rothensee wurde sie 1941 wieder eingestellt.

Straßenbahnlinie 6 auf dem Nordbrückenzug



- **1939** wird der Straßenbahnverkehr zum Rothehornpark und zum Werder eingestellt.
- **1. Oktober 1940:** Die **Linie 1** wird bis zur **Robert-Meyer-Straße** verlängert.
- **1. Mai 1941:** Inbetriebnahme der Streckenverlängerung **Neue Neustadt – Rothensee**.



Verkehrsalltag auf dem Breiten Weg



Zerstörte Straßenbahnen 1944 im Depot Neue Neustadt

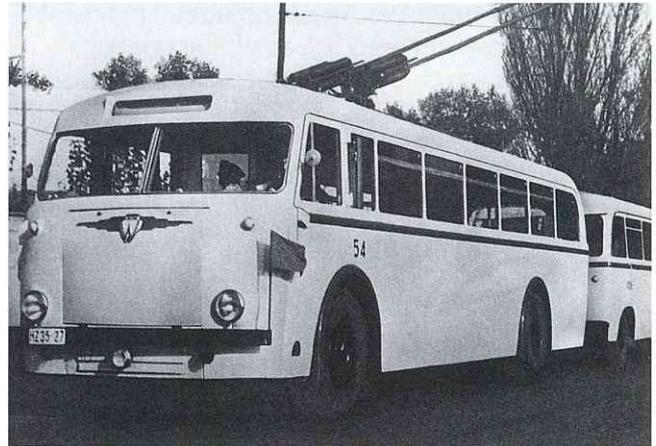
Nach der Zerstörung der Stadt im 2. Weltkrieg nahmen Busse und Bahnen erst schrittweise wieder den Verkehr auf, ab 24. Mai 1945 mit privaten Bussen und

- ab **4. Juli 1945** auf einigen **Teilstrecken der Straßenbahn**, ostelbisch nur im Pendelverkehr.
- Am **29. April 1946** fahren die Straßenbahnen wieder über die wieder aufgebaute **Strombrücke, Linie 4: Cracau – Olvenstedter Platz**.
- **Linie 6** verkehrt **Rathaus – Margarethenhof**.
- Ab **17. November 1946** fahren die **Straßenbahnen** wieder über den **Breiten Weg**.
- Am **15. September** fährt die **Linie 14** wieder bis **Schönebeck** usw. usf.

Pendelverkehr zwischen Sudenburg u. Leipziger Straße 1945



- Am **1. März 1950** wird der Buslinienbetrieb wieder aufgenommen: **Linie C: Stadtfeld – Nordwest.**
Linie B: Herrenkrugstr. – Heyrothsberge Okt. 51.
 - Am **1. Juli 1951** erhält die Stadt mit der Eröffnung der **ersten O-Buslinie, Linie A: Lemsdorf – Warschauer Str.**, ein neues Verkehrsmittel.
 - **1953** kommt die **O-Buslinie D: Sudenburg – Ottersleben**, später noch eine **Linie D/A** hinzu.
1970 wird der O-Bus-Betrieb eingestellt.
- In den Jahren 1959 bis 1971 werden noch 10 weitere Buslinien in Betrieb genommen.



O-Bus

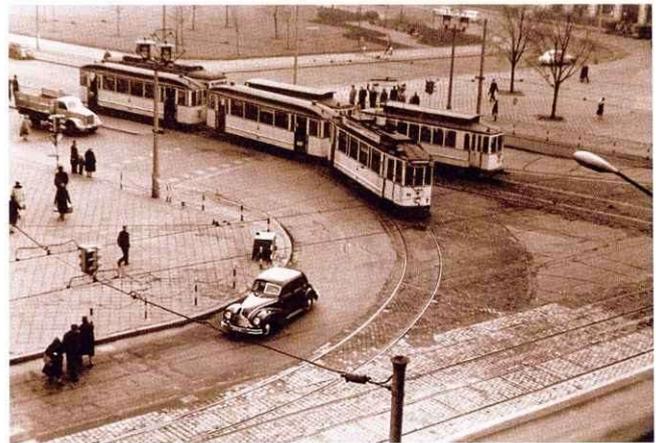
Am **2. August 1951** wird aus dem KWU Magdeburg, Abt. Straßenbahn (war nach 1945 gegründet worden) der **VEB Magdeburger Verkehrsbetriebe**.
Am **2. Juli 1952** begeht die Magdeburger Straßenbahn ihr **75-jähriges Jubiläum**.

1951 befördert die MVB 82 Mio. Fahrgäste.

Plakat zum Jubiläum "75 Jahre Straßenbahn"



- **Dezember 1955:** Der **Streckenneubau** auf der **Wilhelm-Pieck-Allee** wird in Betrieb genommen. Damit gehören die Fahrten über die Alte Ulrichstraße zur Geschichte.
- **1964** wird der Straßenbahnbetrieb in der Erzberger-Str. eingestellt. **Alle Bahnen fahren nun über den Fußgängerbereich des Nordabschnittes der Karl-Marx-Straße** (heute wieder Breiter Weg).



Abbiegende Straßenbahn von der Wilhelm-Pieck-Allee in die Erzbergerstraße

1965 wird der OS-Betrieb (Ohne Schaffner) eingeführt.

- Am **22. Nov. 1965** wird der Straßenbahnbetrieb auf der **Umgehungsstraße** in **Buckau** aufgenommen
- **1968** wird die **Straßenbahnlinie 11** zum **Industriegelände** eingestellt und durch **Busse** ersetzt.
- Gleiches Schicksal erleidet die **Vorortlinie 14** nach **Schönebeck** am **29. Juli 1969**.
- Auch die **Straßenbahnlinie 6** zum **Herrenkrug** wird am **3. September 1973** eingestellt und 10 Jahre durch **Busse** ersetzt.



Die Zahlbox als Schaffnerersatz

- Die **Linie 5** wird nach mehreren Änderungen der Linieneinführung im **Oktober 1973** eingestellt und durch Busbetrieb ersetzt.
- Im **Oktober 1974** geht die Magdeburger **S-Bahn** in Betrieb.

Die Energiekrise bewirkte wieder ein Umdenken zu Gunsten der Straßenbahn:

- Am **3. Oktober 1975** wird die Neubaustrecke in das Wohngebiet Neustädter See in Betrieb genommen und durch die **Linie 8 Olvenstedter Platz – Barleber Chaussee** befahren.

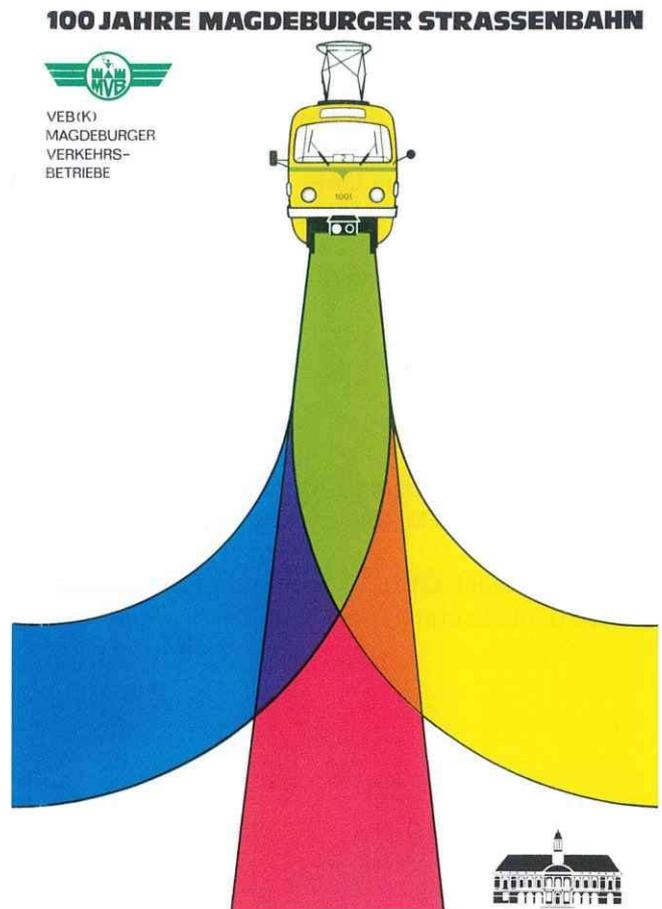
S-Bahn heute im Hauptbahnhof



1977 wird mit **106,5 Mio. Fahrgästen** ein neuer Rekord erreicht, **1986** sind es dann sogar **114,9 Mio.**

1977 feiert die Straßenbahn ihr 100-jähriges Bestehen. Eine Festschrift der MVB lässt die 100 Jahre ÖPNV Revue passieren.

- Am **4. Oktober 1979** wird die **Straßenbahnlinie 10** von Rothensee zum **Barleber See** verlängert.
- Am **4. Januar 1982** nimmt die **Linie 5** zwischen dem **Olvenstedter Platz** und der **Herrenkrugstraße** wieder ihren Straßenbahnbetrieb auf.
- Auch die **Straßenbahnlinie 6** kehrt zurück und fährt vom **Hauptbahnhof zum Herrenkrug.**

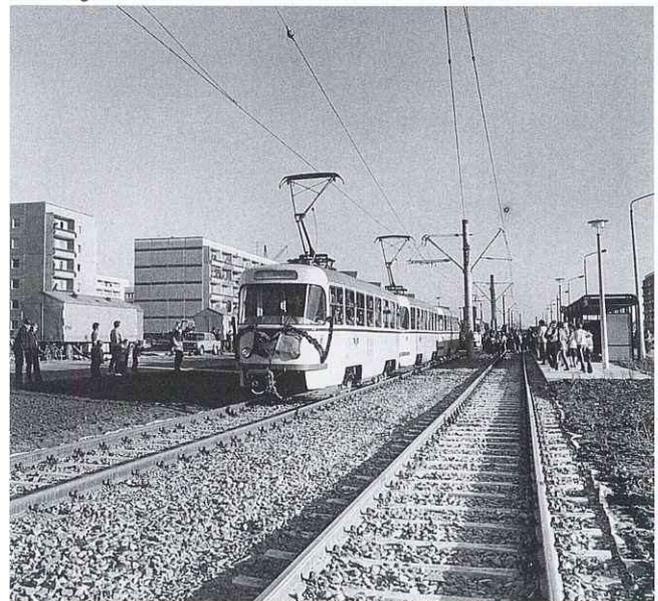


Titelseite der Festschrift der MVB zum 100-jährigen Jubiläum der Straßenbahn

Am **27. April 1984** wird die 4,2 km lange Neubaustrecke zum größten Neubaugebiet **Olvenstedt** (seinerzeit 30.000 Einwohner) unter großer Anteilnahme der Bevölkerung mit der **Linie 12** in Betrieb genommen. Es verkehren dann bis 1993 vier Straßenbahnlinien bis Olvenstedt:

- **Linie 12: Olvenstedt - Westerhüsen**
- **Linie 8: Olvenstedt - Neustädter See**
- **Linie 11: Olvenstedt - Leipziger Chaussee**
- **Linie 13: Olvenstedt - Barleber See**

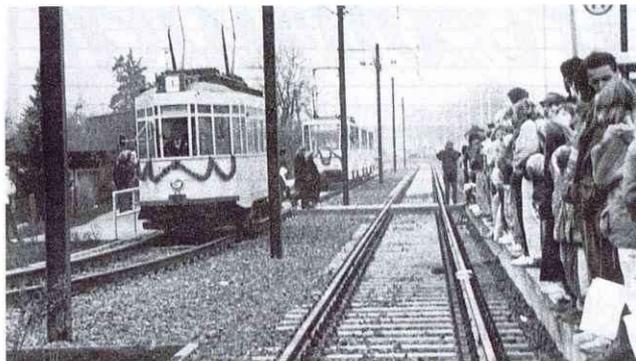
Eröffnung des Straßenbahnbetriebes nach Olvenstedt 1984



Wendezeiten. Noch zu DDR-Zeiten geplant und mit dem Bauen begonnen, wurden dann fertig gestellt:

- am **23. Nov. 1991** die Streckenverlängerung zur **Lerchenwuhne** mit der **Linie 1 ab Westring** und
- am **15. Juli 1992** der Streckenschluss **Westring – Südring**, so dass die **Linie 1** fortan bis **Sudenburg** fahren konnte.

Die Fahrgastzahlen gehen drastisch zurück bis unter 60 Millionen im Jahr.



Eröffnung der Strecke zur Lerchenwuhne

Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV sind gefragt, da die sprunghafte Motorisierungszunahme den ÖPNV erstickt.

Das Pilotprojekt **ÖPNV-Beschleunigung Lübecker Straße** geht abschnittsweise ab 1995 in Betrieb.

Die neue Zentralhaltestelle Kastanienstraße / Lübecker Straße



Am **1. April 1995** beginnt mit dem Linienbetrieb in der Landeshauptstadt Magdeburg das Zeitalter der **Niederflur-Straßenbahnen**.



Die erste Niederflurstraßenbahn wird durch den Verkehrsminister von Sachsen-Anhalt vorgestellt.

Mit den Großprojekten in der Magdeburger Innenstadt (City-Carré/Bahnhofsvorplatz, Ulrichshaus und Allee-Center) werden auch wichtige Anlagen des ÖPNV neu- bzw. umgestaltet.

1996 neue Haltestellenanlagen Bahnhofsvorplatz (mit Servicepunkt) / Brandenburger Straße und 1998 Errichtung der Zentralhaltestelle Alter Markt / Allee-Center.



Die neue Haltestelle Bahnhofsvorplatz

Der Nordbrückenzug ist in Vorbereitung der BUGA fertig gestellt mit 1,1 km langer separater ÖPNV-Trasse.

- Am **15. Oktober 1998** fährt mit der **Linie 5** wieder die Straßenbahn über den **Nordbrückenzug** bis zur neu errichteten BUGA-Schleife.

Die BUGA im Jahr 1999 beschert der MVB einen deutlichen Fahrgastzuwachs.



Wiedereröffnung der Linie 5

Am **16. Juli 1999** feiern die MVB mit ihren Fahrgästen und mit viel Prominenz das **100-jährige Jubiläum** der Eröffnung des **elektrischen Straßenbahnbetriebes** in Magdeburg.

Feier im Depot Sudenburg zum 100-jährigen Jubiläum der Elektrischen



Der neue **ZOB Magdeburg** wird als erster Baustein des wichtigsten ÖPNV –Verknüpfungspunktes Städtischer ÖPNV / Regionaler ÖPNV am **24. August 2000** in Betrieb genommen.

Die **Gleisschleife Diesdorf** ist am **22. Juni 2001** fertig. Damit gehört das Zurücksetzen in der Ummendorfer Straße zur Geschichte.

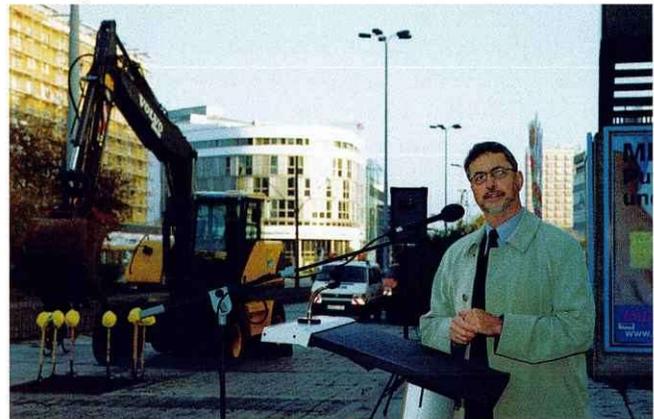


Der erste Spatenstich für die 2. Nord-Süd- Verbindung der Straßenbahn

Mit dem **ersten Spatenstich** zum Bau der Haltestelle Breiter Weg / Nordabschnitt am **27. Oktober 2000** beginnt das Großprojekt **2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn**.

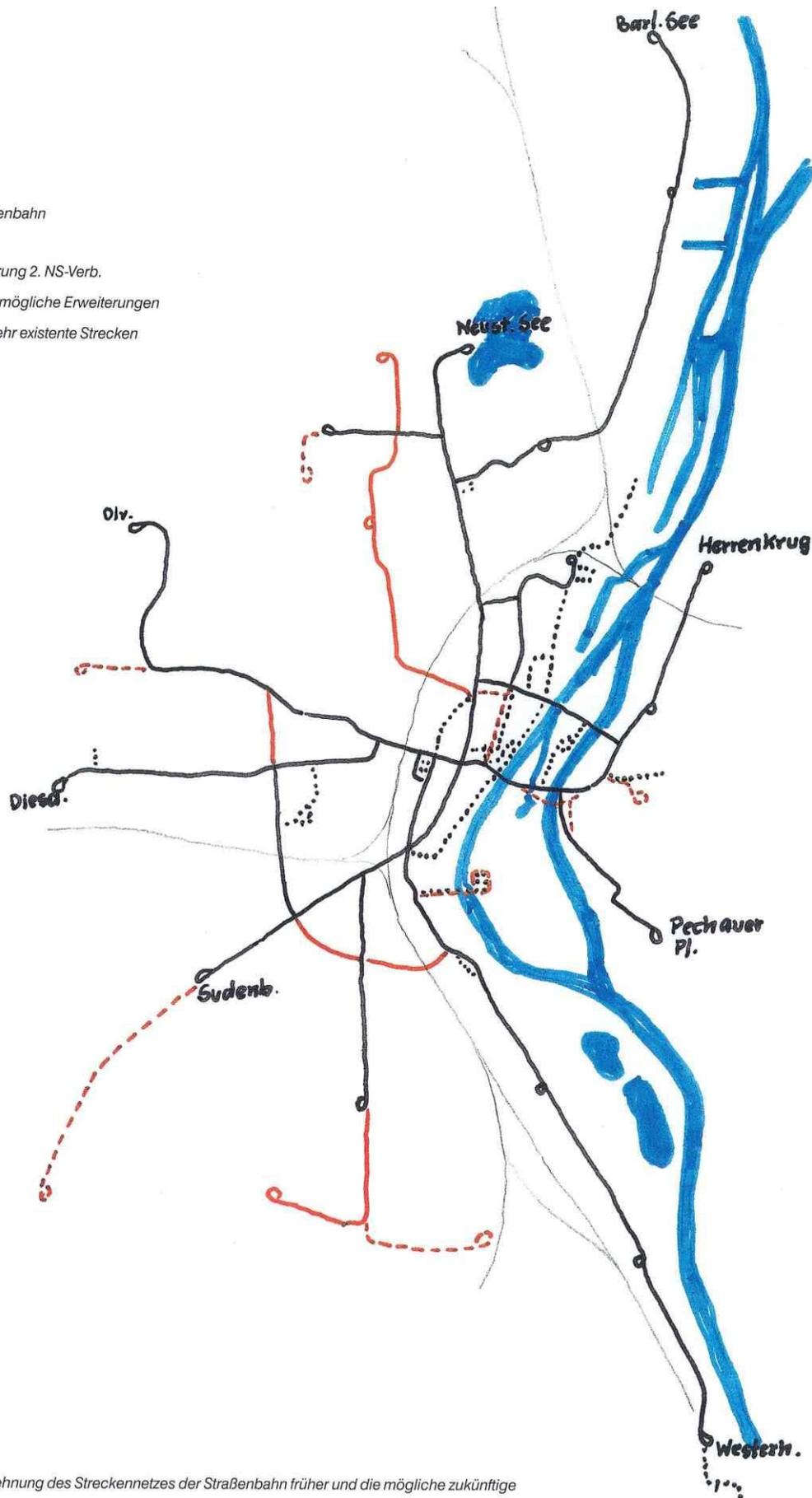
Gleichzeitig wird die 50. Niederflur-Straßenbahn der MVB übergeben.

Eröffnung des neuen ZOB



Streckennetz Straßenbahn

- aktuell
- Erweiterung 2. NS-Verb.
- - - weitere mögliche Erweiterungen
- nicht mehr existente Strecken



Die maximale Ausdehnung des Streckennetzes der Straßenbahn früher und die mögliche zukünftige

4. Autoren; Quellennachweise; Ansprechpartner und Adressen zum ÖPNV

4.1 Autoren

Im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt haben folgende Planungsbüros an der Überarbeitung der **ÖPNV-Konzeption** mitgewirkt:

- Baustein "Zukünftige Entwicklung":
PTV AG Berlin
- Bausteine "Stadt-Umland", "Alternative Bedienungsformen", "Anwendbarkeit Karlsruher Modell":
ISV Ingenieurgesellschaft Stadt und Verkehr mbH Magdeburg
MVC Mitteldeutsche Verkehrsconsult GmbH Magdeburg
- Baustein "Marketing":
omniphon Gesellschaft für Dialogmarketing und Marktforschung mbH Leipzig
- Gesamtzusammenstellung der Untersuchungen:
Ingenieurbüro Buschmann Magdeburg

Im Auftrag der Ständigen Regionalkonferenz Magdeburg, vertreten durch die Landkreise Ohrekreis, Jerichower Land, Bördekreis, Schönebeck und die Landeshauptstadt Magdeburg haben an der **Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der LH Magdeburg und des NVP Magdeburg-Umland** mitgewirkt:

- PTV AG Berlin
- Ingenieurbüro Buschmann Magdeburg
- TRAMP Traffic and Mobility Planing GmbH Magdeburg

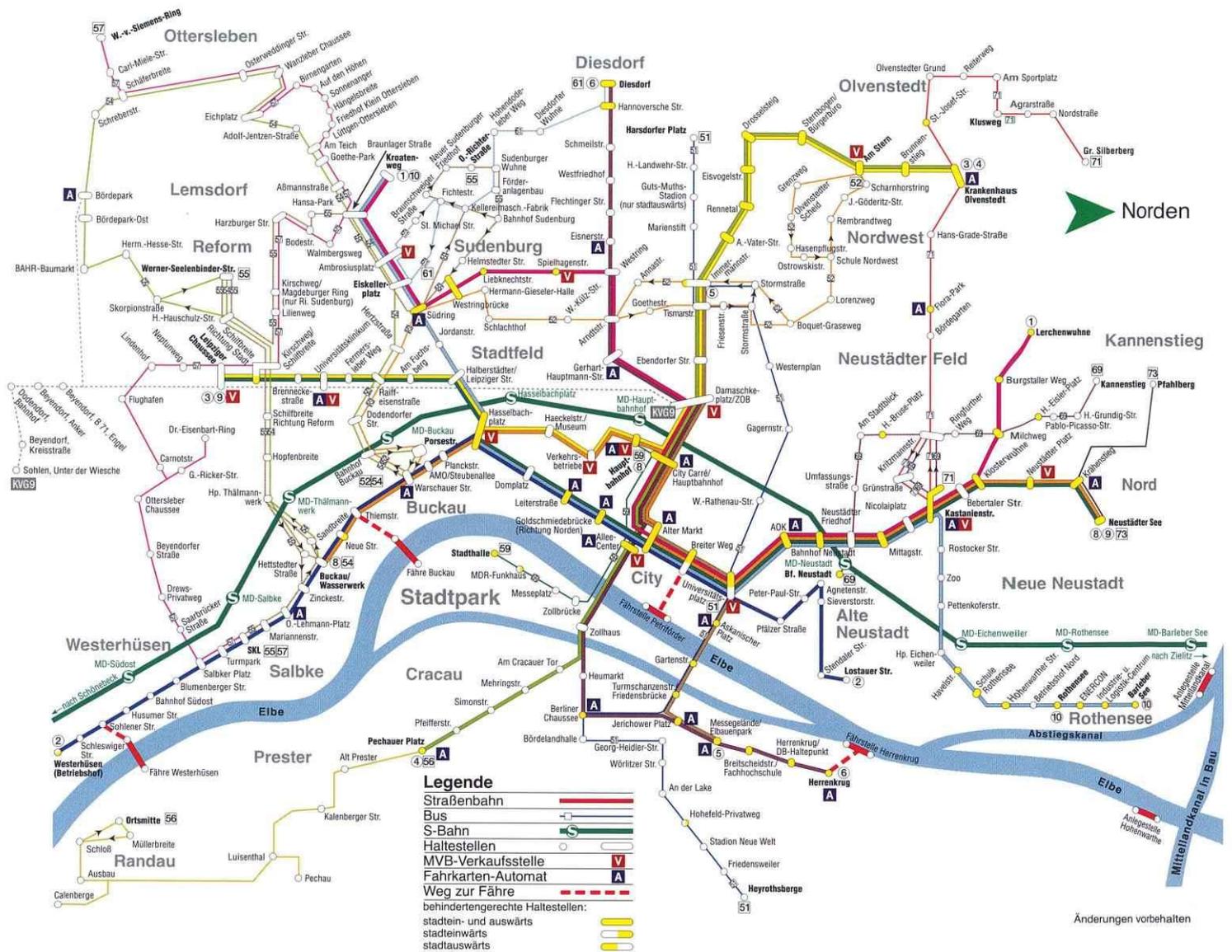
4.2 Quellennachweise der Bilder

- MVB GmbH: Bilder Seite 7(3), 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15(2), 18(2), 19(2), 42, 50, 60, 65, 67, 68(2), 69(4), 70(2), 73, 74, 75(2), 77, 91, 92, 93, 94.
- IG Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen bei den MVB e.V.: Bilder Seite 84, 85(2), 86, 86 (Krug), 87, 88(2), 89, 90(2), 92, 93.
- Erinnerungen eines Straßenbahnfreundes/H. Wiesener: Bilder Seite 86, 87.
- Stadtverkehr: Bilder Seite 30, 31(2), 55, 56, 58, 60.
- Bus&Bahn: Bilder Seite 30, 33, 34(2), 45.
- "direkt": Bilder Seite 46, 67.
- Stadt- und Regionalbahn Zwickau: Bild Seite 31.
- Landeshauptstadt Magdeburg (Stadtarchiv/Stadtplanungsamt/Tiefbauamt): Bilder Seite Titelbild (1), 16, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 32(2), 34, 35(2), 36, 37(2), 38, 39, 41, 43, 44, 45, 48, 53, 54, 61, 62, 63, 71, 82, 83, 85, 87, 88, 92.

- Eschke: Bilder Seite Titelbild (3), 9, 11, 12, 13, 28, 29, 39, 40(2), 41, 42, 45, 48(2), 66, 67, 72(2), 84(2), 89(2), 90, 91, 93, 94, 95.

4.3 Ansprechpartner und Adressen zum ÖPNV (Auswahl)

- Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt/Verkehrsplanung (zuständig für die Planung des ÖPNV und für die Aufgabenträgerfunktion), An der Steinkuhle 6, 39128 Magdeburg.
- AG ÖPNV der RKM (Vertreter der LH Magdeburg in der AG: Stadtplanungsamt)
- Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, Otto-von-Guericke-Straße 25, 39104 Magdeburg (Kundencenter Tel. 0391-548 1227 und MVB-Hotline 0800-5481245).
- Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (zuständig für den SPNV), Am Alten Theater 6, 39104 Magdeburg (INSA/Auskunft über Bus und Bahn Tel. 01805/331010).
- Ehrenamtlicher ÖPNV-Beirat der Landeshauptstadt Magdeburg, Vorsitz BUND-Landesverband Sachsen-Anhalt e.V., Olvenstedter Straße 10, 39108 Magdeburg (im Beirat vertreten sind: Industrie- und Handelskammer; Handwerkskammer; Fachgewerkschaften "ver di" und Gewerkschaft der Eisenbahner; Landesverband des Verkehrsgewerbes; Stadtverband Taxi und Mietwagen; Landesverband der Omnibusunternehmer; Verkehrsclub Deutschland VCD; Stadtelternrat; Amt für Gleichstellungsfragen; Seniorenbeauftragter der LH Magdeburg; Behindertenbeauftragter der LH Magdeburg; Magdeburger Tourismusverband "Elbe-Börde-Heide" e.V.; Naturschutz-Grüne Liga e.V.).



Liniennetz

Stand: 14. Oktober 2002

Straßenbahn-Linien

- 1 Sudenburg - Westring - Damaschkeplatz - Lerchenwuhne
- 2 Westerhüsen - Hasselbachplatz - Alte Neustadt
- 3 Olvenstedt - Hasselbachplatz - Leipziger Chaussee
- 4 Olvenstedt - Damaschkeplatz - Cracau
- 5 Immermannstraße - Damaschkeplatz - Messengelände (-Herrenkrug)
- 6 Diesdorf - Damaschkeplatz - Herrenkrug
- Buckau - Hasselbachplatz - Hauptbahnhof - Neustädter See
- 8 Sa+So nur Hauptbahnhof - Neustädter See
- 9 Leipziger Chaussee - Hasselbachplatz - Neustädter See
- 10 Sudenburg - Hasselbachplatz - Barleber See

Bus-Linien

- 51 Harsdorfer Platz - Universitätsplatz - Heyrothsberge
- 52 Porsestraße - Nordwest - Am Stern
- 54 Porsestr. - Sudenburg - Bördepark - Reform - Buckau (Wasserwerk)
- (SKL) - Reform - Lemsdorf - Sudenburg - O.-Richter-Str.
- 56 Cracau - Pechau - Calenberge - Randau
- SKL - Lemsdorf - Sudenburg - W.-v.-Siemens-Ring
- 59 Hauptbahnhof - Stadthalle
- 61 Eiskellerplatz - Diesdorf
- 69 Bf. Neustadt - Neustädter Feld - Kannenstieg
- 71 Kastanienstr. - Florapark - Olvenstedt (- Gr. Silberberg)
- 73 Neustädter See - Pfahberg
- KVG ZOB - Beyendorf - Sohlen

Impressum
Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg

Autor: Klaus Eschke

Gestaltung:
Rudolf Purke/Karl-Heinz Arlt
VBK/BBK

Herstellung:
Grafisches Centrum Cuno, Calbe

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg



Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier



Ich steig ein