

Wahlprüfsteine zum ÖPNV zur Oberbürgermeisterwahl in Magdeburg am 24.04.2022

Methodik

Angefragt wurden alle Kandidat*innen, die Anfang März ihre Kandidatur bekannt gegeben hatten. Von allen nachfolgend genannten Kandidat*innen gingen Antworten ein, die im Folgenden ungekürzt dargestellt werden. (Orthografie und Zeichensetzung in den Antworten wurden auch bei Fehlern nicht verändert.) Die Reihenfolge der Nennung erfolgt alphabetisch.

Fahrgastverband Magdeburg e.V.

– 03.04.2022 –

Frage 1:

Benutzen Sie selbst regelmäßig die öffentlichen Verkehrsmittel? Wenn nicht: Was hält Sie (bisher) von der Mitfahrt ab?

Nicole Anger:

Ich bin seit vielen Jahren Abokundin der MVB. Für mich ist die Straßenbahn das wichtigste Verkehrsmittel, um gut und sicher zur Arbeit zu kommen. Bis zu meinem Einzug in den Landtag war dies beim Paritätischen Wohlfahrtsverband, jetzt bis zum Domplatz. Mit der Eröffnung der Strecke Wiener Straße ergab sich für mich sogar eine enorme Verkürzung der Fahrzeit. Man sieht so selbst, welche Steigerung in der Attraktivität des ÖPNV durch neue Strecken erreicht werden kann. Auch wenn ich sonst in Magdeburg unterwegs bin, entweder zu Terminen in meinem Wahlkreis oder auch ganz privat, mit Bus und Bahn geht das meistens ziemlich gut.

Sarah Biedermann:

Ich nutze die Öffentlichen sehr häufig und regelmäßig. Ansonsten bin ich auch oft zu Fuß unterwegs.

Simone Borris:

Ich fahre überwiegend mit dem Auto. Grund ist die Entfernung zur Arbeitsstelle – ich muss von Ostelbien nach Sudenburg, sowie die zahlreichen Termine im Laufe des Arbeitstages. Es gibt zum Arbeitsort keine direkte Anbindung, so dass mit Fußweg und Bahn/Umstieg zu viel Zeit verloren geht. Die umweltfreundlichere Alternative, im Tagesverlauf ein Teilauto zu nutzen, scheitert an der Maßgabe, dieses wieder an den Ursprungsstandort zu verbringen. Bei einem flexibleren System wäre das tatsächlich eine Alternative.

In der Freizeit nutze ich gerne die Straßenbahn oder – für die Fahrt zu den Heimspielen von SCM und 1. FCM – am liebsten das Fahrrad.



**Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022**

Tobias Krull:

Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt durch mich eher unregelmäßig. Viele meine Termine finden in der Innenstadt statt und da versuche ich einfach möglichst viel per Fuß zu erledigen. Wenn das aus unterschiedlichen Gründen nicht klappt, nutze ich auch die Angebote des ÖPNV. Insbesondere bei Abendterminen ist aber die Nutzung des ÖPNV für mich unattraktiv.

Jens Rösler:

Ich würde gern häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen. In meinem Alltag bin ich oft darauf angewiesen, schnell und vor allem flexibel von einem Ort zum nächsten Ort zu gelangen. Insbesondere bei Terminen, die außerhalb von Magdeburg stattfinden, bin ich auf das Auto angewiesen.

Frage 2:

Wie sehen Sie das aktuelle Angebot im Städtischen Nahverkehr in Magdeburg? Was läuft gut und was nicht?

Nicole Anger:

Der Ausbau des Streckennetzes der MVB – 2. Nord–Süd–Verbindung – ist ein wichtiger und richtiger Schritt für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs vor Ort. Perspektivisch wird dies ein Mehrgewinn für uns alle sein. Allerdings sind in den vergangenen Jahren viele Probleme aufgelaufen, die scheinbar nur vor einem hergeschoben werden. Es ist ein enormer Zeitverzug bei den Bauvorhaben zu beobachten. Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge, die wichtig für die Modernisierung des Fuhrparks sind, ist dies ebenso problematisch. Um das Schlimmste zu verhindern, hat man ältere nicht barrierefreie Fahrzeuge aus Berlin gekauft. Dies hat vor allem zu viel Unmut bei älteren Menschen geführt, aber auch bei Familien mit Kinderwagen und jüngeren Kindern. Des Weiteren können einige Strecken nicht mehr im angestrebten 10–Minuten–Takt bedient werden. Das alles sind riesige Probleme, die aus meiner Sicht interne und externe Ursachen haben. Mit diesem unattraktiver werdenden Angebot sind trotzdem Jahr für Jahr die Tickets teurer geworden. Das kann niemand wirklich nachvollziehen. Neben der Pandemie ist dies wohl auch der Hauptgrund, dass die MVB so viele Kundinnen und Kunden verloren hat.

Sarah Biedermann:

Magdeburg ist beim städtischen Nahverkehr relativ gut aufgestellt. Das Angebot funktioniert und wird angenommen. Positiv: Die Kundenkommunikation über Facebook finde ich sehr gelungen. Immer locker, aktuell und zeitnah. Natürlich gibt immer Verbesserungsbedarf in einem dynamischen System. An Hotspots wie Westring oder Südring beispielsweise dauern die Ampelphasen mitunter 2 - 3 Minuten für Fußgänger. Wenn die Bahn dann zu früh kommt, ist es nicht möglich, diese noch zu bekommen. Kleine Ursache – große Wirkung. Natürlich problematisch aktuell durch Corona: Verspätungen bzw. komplette Ausfälle. An dieser Stelle gute Besserung für alle Betroffenen!



Wahlprüfsteine zum ÖPNV zur Oberbürgermeisterwahl in Magdeburg am 24.04.2022

Simone Borris:

Das aktuelle Angebot im Nahverkehr ist m.E. durch die Streckenerweiterungen grundsätzlich gut. Noch mehr Magdeburger*innen sind direkt an die Bahn angebunden worden durch die Streckennetzerweiterungen.

Gleichzeitig waren die letzten zwei Jahre sowohl für die Fahrgäste als auch für die Mitarbeiter*innen der MVB von großen Herausforderungen geprägt. Einschränkungen durch Baustellen, Fahrzeugmangel, Verspätungen durch fehlenden Vorrang der Bahn an bestimmten Knotenpunkten und der Ausfall von Fahrten vor allem durch Corona sind die dringendsten Aspekte, die in Angriff zu nehmen sind.

Tobias Krull:

Aus meiner Sicht haben wir beim ÖPNV eine gute Grundversorgung. Sicher gibt es noch Verbesserungsbedarf, aber wenn die aktuellen baulichen Großvorhaben in der Stadt beendet werden, wird sich die Situation sicher verbessern. Ich denke bei der Attraktivität des Nachtverkehrs haben wir noch Potenzial nach oben. Der Nahverkehr muss schneller von A nach B kommen. Viele Fahrzeiten, vor allem aus den Randbereichen Magdeburgs dauern teilweise zu lange. Hier stelle ich mir eine weitere Förderung des Nahverkehrs durch den Ausbau von Vorrangschaltungen an Ampeln und vom restlichen Verkehr gesonderte Schiene vor, damit Bus und Bahn vor allem zu den Stoßzeiten zügig vorwärtskommen.

Jens Rösler:

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt über einen attraktiven städtischen Nahverkehr. Für die Größe der Stadt ist vor allem das Straßenbahnangebot und damit das elektrisch betriebene Netz gut ausgebaut. Verbessert werden sollten Fahrzeiten, Umsteigebeziehungen, die Taktung auf einigen Strecken, die Bezahlsysteme sowie die Barrierefreiheit. Als Oberbürgermeister werde ich mich dafür einsetzen, den ÖPNV moderner und fahrgastfreundlicher zu gestalten.

Frage 3:

Wie sollte der ÖPNV Ihrer Meinung nach in Zukunft in Magdeburg aussehen?

Nicole Anger:

In erster Linie muss natürlich preislich etwas passieren. Einige Menschen können sich ein Monatsticket einfach nicht mehr leisten. Nahverkehr ist ein elementarer Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und auch der Teilhabe. Diesen Stellenwert muss er auch real sichtbar einnehmen. Dafür muss die MVB finanziell und personell in die Lage versetzt werden, diese Aufgabe wahrzunehmen. Da ist seitens der Politik und der Verwaltung zu wenig passiert. Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein bei der Verkehrswende, um die Klimakrise zu bekämpfen. Dafür müssen langfristig die Kapazitäten bei Personal und Fahrzeugen erhöht werden. So kann der stadtweit angestrebte 10–Minuten–Takt auf allen Linien auch zuverlässig gewährleistet werden. Sprich, es muss eigentlich nur das umgesetzt werden, was einmal beschlossen



Wahlprüfsteine zum ÖPNV zur Oberbürgermeisterwahl in Magdeburg am 24.04.2022

wurde. Dann wären wir bei der Attraktivität des ÖPNV deutlich weiter. Und wenn man ehrlich ist, muss beim Ausbau der Barrierefreiheit der Haltestellen noch eine Schippe draufgepackt werden. Bis zum Ende der 2040er Jahre die Barrierefreiheit zu erreichen, ist einfach zu lange.

Sarah Biedermann:

Der ÖPNV ist neben Fahrradfahren und Zufußgehen hinsichtlich CO₂-Produktion und Flächenverbrauch das nachhaltigste Fortbewegungsmittel. Inwieweit eine nachhaltige und klimaschonende Mobilität innerhalb Magdeburgs möglich ist, hängt maßgeblich mit der Siedlungsstruktur sowie den vorhandenen Verknüpfungen mit dem ÖPNV zusammen. Die Corona-Pandemie hat den ÖPNV kräftig durcheinandergewirbelt. Es stellen sich neue Herausforderungen, die zugleich Chancen für die Zukunft darstellen: flexible, dem individuellen Bedarf angepasste Tickets, Kombination verschiedener Verkehrsmittel, Digitalisierung und eTarife mit Smartphone und Co. Die aktuelle FAIRTIQ-App ist dabei schon eine feine Sache.

Simone Borris:

Ökonomisch, ökologisch, an den Bedarfen der Nutzer*innen orientiert. Das heißt auch, so nah wie möglich an den Fahrgästen, mit dem entsprechenden Service (bspw. bei größeren Unternehmen/Kliniken/Pflegeeinrichtungen, die im Schichtsystem arbeiten, sollte sich die Verkehrszeit der Bahn an den notwendigen Nutzungszeiten durch die Schichtarbeit orientieren, ebenso bei Studieneinrichtungen und Schulen). Barrierefreiheit in der Bahn und an den Haltestellen.

Wichtig ist aber nicht nur, was ich mich wünsche – sondern was die Magdeburger*innen sich wünschen. Daher würde ich als eine der ersten Maßnahmen eine Befragung sowohl der Nutzer*innen als auch der Nichtnutzer*innen vorschlagen, bei der gezielt ermittelt wird, was sich die Magdeburger*innen für die Zukunft des ÖPNV wünschen – auch um ihn zukünftig wieder stärker zu nutzen.

Tobias Krull:

Attraktiv und in einem ausgewogenen Verhältnis zwischen den Wünschen von (potenziellen) Fahrgästen und den vorhandenen Ressourcen der MVB bzw. der Landeshauptstadt. Im Rahmen von MAREGO brauchen wir gut abgestimmte Angebote für die ganze Region. Die Möglichkeiten der Digitalisierung, sei es durch digitale Fahrkarten, die beschriebene Vorrangschaltung durch intelligente Ampelanlagen oder bargeldloses Bezahlen an Fahrkartenautomaten, sind auch in diesem Bereich besser und konsequent zu nutzen.

Jens Rösler:

Magdeburg braucht einen gesunden Verkehrsmix aus Straße, Schiene, Rad- und Fußweg. Dabei soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) der wichtigste Verkehrsträger in Magdeburg werden. Das gilt vor allem in einer wachsenden und älter werdenden Stadt wie Magdeburg. Der ÖPNV verringert den Individualverkehr, senkt insgesamt den Schadstoffausstoß und entlastet die Parksituation in der Innenstadt. Ich möchte den ÖPNV daher attraktiver machen.

Frage 4:

Im Vergleich zu anderen Städten ist Magdeburg eine sehr autoorientierte Stadt. Sollten die Angebote des ÖPNV mehr ins Bewusstsein der Magdeburger rücken und wenn ja, wie?

Nicole Anger:

Ohne politische und stadtgesellschaftliche Unterstützung kommen wir von dieser autofixierten Sichtweise einiger Verantwortlicher nicht weg. Gleichwohl ich da in letzter Zeit viel Bewegung beobachte. Aber ich sehe zu wenig Mut, mal deutliche Akzente pro ÖPNV zu setzen. Es reicht nicht mehr aus, nur neue Tickets zu entwickeln. Nicht falsch verstehen, Ansätze wie ein Jobticket oder Mieter:innenticket sind richtig gut. Aber wir benötigen eher ein Bekenntnis, dass uns die MVB wichtig ist. Das muss sich auch in politischen Entscheidungen zur Verkehrspolitik ausdrücken. Hier gilt die klare Kante: Dann muss man dem Autoverkehr mal eine Spur wegnehmen, um die Bevorzugung des Autos einzuschränken. Das tut niemandem weh, es ist ja kein Verbot. Oder dann gibt es eben keine Linksabbiegerspur mehr, die auf den Gleisen liegt wie auf der Leipziger Straße/Ecke Wiener Straße. Und natürlich muss die Kommunikation mit den Menschen deutlich besser werden. Während der Bauzeiten erlebe ich viel Unzufriedenheit und Unmut über die Informationspolitik der Stadt und der MVB.

Sarah Biedermann:

Auf jeden Fall müssen Angebote besser die potenziellen Nutzer erreichen. Gerade jetzt in Zeiten steigender Energiekosten muss eine marketingunterstützte Fahrgastoffensive mit wirklich attraktiven Angeboten gegenüber dem Individualverkehr kommen. Der Vorteil muss praktisch für die Fahrgäste auf der Hand liegen (bleiben).

Simone Borris:

Es ist richtig, dass Magdeburg beim Vergleich des Modal Split z.B. mit Potsdam, Leipzig oder Dresden einen deutlich höheren Anteil an Motorisiertem Individualverkehr (MIV) hat. Grundsätzlich sollten die verschiedenen Verkehrsträger jedoch nicht gegeneinander „ausgespielt“ werden.

Natürlich sollten die Angebote des ÖPNV wieder stärker ins Bewusstsein rücken. Das gelingt – besser als mit jeder klassischen Werbekampagne – mit zeitlich und preislich attraktiven und zuverlässigen Angeboten, wie ich sie unter Punkt 6 benenne. Und mit zufriedenen Mitarbeiter*innen und Nutzer*innen, die als Multiplikatoren für die Angebote des ÖPNV werden.

Interessant wären die Gründe, warum jemand welches Verkehrsmittel nutzt und die ÖPNV-Angebote ggf. weniger attraktiv findet, als die Nutzung des eigenen PKW. Daher habe ich unter Punkt 3 bereits eine sogenannte Befragung auch der „Nichtnutzer*innen“ vorgeschlagen, die uns wichtige Impulse liefern würde, wo wir nachsteuern müssen.

Allerdings sollten die Verkehrsträger des Umweltverbundes aus meiner Sicht dabei immer gemeinsam betrachtet werden. So sind beispielsweise aufgrund steigender Kosten, durch Corona aber auch aus Gründen der persönlichen Fitness viele Menschen auf das Fahrrad umgestiegen. Diese möchte ich gar nicht zwingend für den ÖPNV begeistern, sondern durch In-



**Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022**

vestitionen in die Verbesserung der Radweginfrastruktur auch weiterhin zum Radfahren motivieren.

Tobias Krull:

Der ÖPNV soll in Magdeburg möglichst unkompliziert genutzt werden können. Hier kann ich mir ein breiteres Angebot an verschiedenen Fahrkarten vorstellen, das sich mehr an den geänderten Lebensumständen der Menschen orientiert. Die bereits gute Zusammenarbeit zwischen der MVB und den Magdeburger Vermietern wie der WOBAU, die ihren Mietern einen Rabatt auf Jahreskarten erstatten, kann für die Wahrnehmung des ÖPNV ausgebaut werden. Zum Beispiel mit der Nutzung von Online-Tickets und bargeldlosen Zahlungsmethoden. Wenn sich aus der Nutzung des ÖPNV zeitliche und finanzielle Vorteile ergeben, ist das wohl die beste Werbung. Es geht schlussendlich auch um eine positive Wahrnehmung der MVB in der Öffentlichkeit. Voraussetzung hierfür ist eine gute Kommunikation.

Jens Rösler:

Die Angebote des ÖPNV sind in unserer Stadt an vielen Orten präsent, doch gilt es die Möglichkeiten einer sich rasant entwickelnden Medienlandschaft zu nutzen, um noch mehr Menschen für Bus und Bahn zu begeistern. Mit Online-Werbeaktionen könnten Rabatte für „Schnupper-Tickets“ verbunden sein.

Frage 5:

In den letzten Jahren wurde in Magdeburg das Straßenbahnnetz erweitert. Welche weiteren Stadtteile sollten perspektivisch noch an den ÖPNV angebunden werden?

Nicole Anger:

An erster Stelle steht natürlich der Anschluss von Ottersleben mit der Straßenbahn. Da wird ja auch schon seit vielen Jahren drüber diskutiert. Der Stadtteil ist enorm gewachsen und viele erzählen mir, wie unattraktiv augenblicklich der ÖPNV-Anschluss per Bus sei. Außerdem wäre es aus meiner Sicht sinnvoll gewesen, im Zuge der 2. Nord-Süd-Verbindung gleich den Florapark mit anzuschließen.

Zukünftig muss man insbesondere bei der Bebauung von Flächen viel mehr den ÖPNV mitdenken, und zwar als ersten Schritt. Sonst steht man immer wieder vor einem großen Dilemma. Ein zukünftiger Ausbau eines Straßenbahnnetzes ist nachträglich nahezu unmöglich. Derartige Möglichkeiten darf man sich aber nicht verbauen. Kluge und vorausschauende Stadtplanung beginnt auch mit der Planung der Mobilität vor Ort. Da fällt mir besonders das ostelbische Gebiet ein, wo gerade enorm viel neugebaut wird.

Sarah Biedermann:

Intel-City soll kommen und damit auch ein massiver Ausbau des ÖPNV in Magdeburg. Die Menschen müssen an ihre Arbeitsplätze schnell, unkompliziert und kostengünstig gelangen. In Verbindung mit neuen nationalen ICE- und Bahnverbindungen, S-Bahn-Strecken usw. müssen auch Straßenbahn- und Busverbindungen neu gedacht werden. Hier wird viel passie-



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

ren und dies in relativ kurzer Zeit. Über den berühmten Tellerrand muss man schauen: Ich könnte mir eine Ausweitung des Straßenbahnverkehrs über Intel-City bis zum Industriegebiet Osterweddingen vorstellen.

Simone Borris:

Höchste Priorität hat aus meiner Sicht Ottersleben, allein schon wegen der Intel-Ansiedlung. Aber auch die bessere Anbindung der Stadtteile Lemsdorf, Cracau und Friedensweiler durch intelligente Lösungen, bedarfsbezogener Bestellung und Einsatz anderer Verkehrsmittel müssen angegangen werden.

Gleichzeitig müssen wir die ÖPNV-Angebote viel stärker als bisher über die Stadtgrenzen hinaus denken und ausbauen. Der Stadtratsbeschluss zum Auf- und Ausbau eines S-Bahn-Netzes ist dafür richtungsweisend. Umlandgemeinden, Stadtrandgebiete und Magdeburger Innenstadt müssen mit zeitlich attraktiven ÖPNV-Angeboten verbunden sein.

Tobias Krull:

Persönlich kann ich mir eine Erweiterung in Richtung Ottersleben – perspektivisch auch bis zum Gewerbegebiet Eulenberg – vorstellen. Gemeinsam mit einem S-Bahn-Anschluss wäre hier ein attraktiver Angebotsmix vorhanden.

Jens Rösler:

IKEA gilt es so schnell wie möglich wieder an das Straßenbahnnetz anzubinden. Perspektivisch will ich weitere Straßenbahnstrecken prüfen, vorrangig die Verbindungen Sudenburg - Ottersleben, Ottersleben - Reform und Kastanienstraße - Olvenstedt (Klinikum).

Die Erschließung der ostelbischen Wohngebiete südlich der Berliner Chaussee und östlich Cracaus soll mit einer Busverbindung über eine noch zu bauende Entlastungsstraße erfolgen.

Um Stadthalle und Hyperschale zu erschließen, muss es eine ständige Buslinie zwischen Breitem Weg/ Ernst-Reuter-Allee und Heinrich-Heine-Platz geben.

Schon jetzt muss die Planung für autonome Kleinbussen begonnen werden, die zukünftig Menschen aus den Randgebieten zu den Hauptstrecken bringen.

Frage 6:

Die MVB hat in den Jahren bis 2019 massiv an Fahrgästen verloren. Was möchten Sie als zukünftige*r OB unternehmen, damit wieder mehr Fahrgäste den ÖPNV in Magdeburg nutzen? Welchen Modal Split streben Sie bis zum Ende der nächsten Amtszeit an?

Nicole Anger:

In erster Linie muss eine zukünftige Oberbürgermeisterin selbst mit gutem Beispiel vorangehen und Kundin sein und bleiben. Da entsteht sehr schnell ein Gespür, was gut läuft und wo Dinge verbessert werden müssen. Die konsequente Erfüllung des 10-Minuten-Taktes muss das oberste Leitziel aller Handlungen und Maßnahmen in der Verkehrspolitik sein. Das macht den Nahverkehr zuverlässig und damit interessant für die meisten Menschen in Magdeburg.



Wahlprüfsteine zum ÖPNV zur Oberbürgermeisterwahl in Magdeburg am 24.04.2022

Als nächstes muss diese unsinnige Preisspirale bei marego durchbrochen werden. Das Land muss für die Finanzierung des Nahverkehrs viel mehr in die Pflicht genommen werden. Eine Oberbürgermeisterin muss in Richtung dieser sehr trägen Landesregierung deutlich werden und klare Worte finden. Nur so kann der Modal Split nachhaltig verändert werden. Wir müssen es schaffen, dass 2/3 der Mobilitätsleistung in Magdeburg auf den Umweltverbund fallen. Davon soll der ÖPNV wenigstens 25% ausmachen. Andere Städte wollen 30% schaffen, aber man muss auch realistisch bleiben und die Rahmenbedingungen vor Ort entsprechend berücksichtigen.

Sarah Biedermann:

Angebote funktionieren nur, wenn sie am Ende passen. Die Attraktivität der Öffentlichen setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen: Preis, Service, Leistung. Allein darüber wird der Fahrgast entscheiden. Und genau deswegen ist es notwendig, umfassend über die Präferenzen der Kunden informiert zu sein. Nur dann können Angebote auch zielgerecht entwickelt werden. Diesen Weg werde ich als zukünftige Oberbürgermeisterin forcieren und im Hinblick auf unsere gemeinsamen klimapolitischen Ziele weiter vorantreiben. Für mich wären beim Modal Split für Magdeburg 25 - 30% sehr ambitioniert ... aber nur so kann es gehen.

Simone Borris:

Verspätungen und lange Fahrzeiten lassen sich oftmals darauf zurückführen, dass die MVB insbesondere an Kreuzungsbereichen vom Motorisierten Individualverkehr ausgebremst wird. Kurzfristig ist daher zu prüfen, an welche Kreuzungs- und Einmündungsbereichen durch optimierte Steuerungen und bessere ÖPNV-Bevorrechtigungen sowie eine andere Aufteilung der Verkehrsräume beschleunigt werden kann.

Insgesamt sind Pünktlichkeit und zuverlässige Umstiege das wichtigste Erfordernis. Wer mehrmals zu spät zu Arbeit kommt, weil die Bahn ausgefallen ist oder man den Anschluss verpasst hat, zieht daraus seine Konsequenzen. Daran müssen wir intensiv arbeiten.

Aber auch die Tarifstruktur ist stellenweise zu kompliziert und zu unflexibel. Attraktivere Pauschalangebote wären hier genauso denkbar wie die Verlängerung der Nutzungszeit des Einzeltickets von derzeit 60 auf 90 Minuten. Auch neue Tarifideen, wie beispielsweise ein Halbjahres-Winterticket für „Sommerradfahrer“, könnten neue Nutzer begeistern.

Überdachte Fahrradabstellanlagen bzw. Fahrradboxen an den Endhaltestellen sorgen dafür, dass es für Einpendler*innen aus Umland- und Stadtrandgebieten attraktiv wird, Fahrrad und ÖPNV als Kombination zu nutzen und das Auto stehen zu lassen. Hier muss dann auch die Taktung passen.

Und nicht zuletzt werden einige Menschen derzeit auch von der Nutzung des ÖPNV ausgeschlossen – durch mangelhafte Barrierefreiheit.

Als Oberbürgermeisterin wäre es meine wichtigste Aufgabe, die Beschlüsse des Stadtrates umzusetzen. Der Stadtrat hat im Dezember 2021 beschlossen, bis 2030 einen Modal Split mit den Anteilen Fußverkehr 20%, Radverkehr 25%, ÖPNV 25%, MIV 30% zu erreichen. Auch



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

wenn die nächste Amtszeit bereits 2029 endet, ist es mein Ziel, das für 2030 angestrebte Szenario bis dahin erreicht zu haben.

Tobias Krull:

Das Angebot muss für die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer so attraktiv sein, dass der Umstieg erfolgt. Das kann durch einen Mix aus einem schnelleren, nutzerfreundlicheren und weiterhin preiswerten Nahverkehr passieren. Mein Wunsch ist, dass beim Modal-Split der Anteil ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr steigt, aber ohne dabei PKW/LKW-Nutzung zu verteuern.

Jens Rösler:

Der ÖPNV ist wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Eine bedarfsgerechte finanzielle Ausstattung der MVB gehört für mich zu den elementaren Voraussetzungen. Wichtig ist die Verkürzung von Fahrzeiten und die Verbesserung von Umsteigebeziehungen. Als Oberbürgermeister werde ich mich für höhere öffentliche Zuschüsse für den ÖPNV gegenüber dem Bund, dem Land und dem Stadtrat einsetzen. Statt Fahrpreiserhöhungen soll es mehr Barrierefreiheit im ÖPNV, das kostenlose Schülerticket und perspektivisch auch ein Sozialticket für einkommensschwache Menschen geben (im Rahmen einer monatlich aufladbaren Guthabekarte oder eines über ein Smartphone abrufbaren Monatsbetrages). Diese Maßnahmen werden den Anteil des ÖPNV gegenüber den anderen Verkehrsträgern stärken.

Frage 7:

Seit dem 01.01.2022 ist gesetzlich vorgeschrieben, dass alle Haltestellen im ÖPNV vollständig barrierefrei sein müssen. Dennoch sind in Magdeburg derzeit mehr als die Hälfte der Haltestellen bei Bus und Bahn nicht barrierefrei. Was werden sie unternehmen, damit eine schnelle Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt wird? Wieviel Haltestellen sollten aus ihrer Sicht pro Jahr barrierefrei umgebaut werden?

Nicole Anger:

Das ist wirklich eine unangenehme, eher desolante Situation. In den vergangenen Jahren sind keine Haltestellen – außer bei den neuen Strecken – barrierefrei gebaut worden. Das ist ein Armutszeugnis der Stadt gegenüber Geheingeschränkten und Blinden, aber auch gegenüber Familien mit Kinderwagen. Die Entwicklung des Magdeburger Standards ist löblich, nur darf das nicht nur auf dem Papier existieren. Ich weiß, dass der Stadtrat eine Beschleunigung des Ausbaus barrierefreier Haltestellen beschlossen hat. Aber auch das wirkt auf viele wie eine Ewigkeit – bis Ende 2040er Jahren fließt noch sehr viel Wasser die Elbe langrunter. Mit Sicherheit muss man diesen Plan nochmal zeitlich straffen und darauf achten, dass natürlich jedes Jahr die Gelder in den Haushalt entsprechend eingestellt werden. Sonst hilft uns der beste Plan nichts. Und ich werde mich beim Bund und Land für Fördergelder einsetzen. Die Aufgabe ist wirklich riesig, das ist mir bewusst. Aber genauso wichtig ist sie!



Wahlprüfsteine zum ÖPNV zur Oberbürgermeisterwahl in Magdeburg am 24.04.2022

Sarah Biedermann:

Die aktuelle Quote bei der Barrierefreiheit ist nicht zufriedenstellend. Aktuell entwickeln sich sowohl Herstellungs- als auch Rohstoff- und Materialkosten nur in eine Richtung: nach oben. Des Weiteren sind ausführende Firmen immer mehr Mangelware. Vor diesem Hintergrund kann man gesetzlich zwar Vieles festlegen, jedoch praktisch nicht bzw. nur verzögert umsetzen. Selbst wenn ausreichend Geld zur Verfügung stehen würde, hätte man aktuell ein Realisierungsproblem. Auskömmliche Finanzen stehen nur bei einer positiven Einnahmesituation bereit. Daher gilt ganz klar: Wirtschaftsförderung und proaktive Ansiedlungspolitik werden die wichtigen Themen für Magdeburgs Zukunft sein. Nur mit einer gut gefüllten Stadtkasse kann man auch vernünftig haushalten und auch investieren. Auf eine feste Anzahl an barrierefrei umgebauten Haltestellen pro Jahr, kann und werde ich mich aus daher nicht festlegen.

Simone Borris:

Möglichst schnell vollständige Barrierefreiheit herzustellen klingt sehr gut. Würde in der Praxis aber bedeuten, dass der Verkehr – sowohl ÖPNV als auch MIV - in Magdeburg für mehrere Jahre durch noch viel mehr Baustellen als jetzt praktisch zum Erliegen kommen würde. Eine kurzfristige, vollständige Barrierefreiheit ist aber auch weder finanziell noch durch die Baufirmen umsetzbar, die dafür gar nicht ausreichend vorhanden sind.

Hier sind in der Vergangenheit leider Fehler gemacht wurden, die sich jetzt nicht innerhalb von wenigen Jahren ausgleichen lassen. Hinter dem Ziel der Barrierefreiheit bis 2022 bleiben daher leider praktisch alle deutschen Städte weit zurück.

Dennoch wurden in Magdeburg insbesondere in den letzten Monaten viele Weichen in die richtige Richtung gestellt. Der ursprüngliche Zeitplan der Bauverwaltung, der Barrierefreiheit erst bis 2089 vorsah, wurde vom Stadtrat durch eine „komprimierte“ Prioritätenliste ersetzt, die bereits bis 2048 (Straßenbahn) bzw. 2050 (Bus) Barrierefreiheit vorsieht.

Insgesamt sind derzeit 117 Straßenbahn- und 400 Bushaltestellen nicht barrierefrei. Pro Jahr müssen wir also mindestens 20 Haltestellen barrierefrei umbauen.

Das alleine reicht aus meiner Sicht allerdings nicht aus. Daher müssen wir zusätzlich kostengünstige, effektive Zwischenlösungen finden, die dem vollständigen Ausbau vorangehen könnten. Dazu müssen sich Verkehrsplaner und MVB zwingend auch mit den Betroffenen zusammensetzen und nach ihren dringendsten Bedürfnissen fragen und diese ernstnehmen.

Tobias Krull:

Gemeinsam mit der MVB und den zuständigen kommunalen Behörden will ich nach Lösungen suchen. Dabei muss man aber auch die realistischen Rahmenbedingungen mit betrachten. Die Verfügbarkeit von Material und bauausführenden Firmen ist derzeit begrenzt. Beim Umbau von Haltestellen müssen die entsprechenden Hauptverkehrsstraßen über Wochen und Monate gesperrt werden. Das muss mit einem guten Augenmerk passieren, damit es in unserer Stadt nicht zum Stillstand kommt. Realistisch ist wohl maximal die Anzahl von bis zu 10 Haltestellen pro Jahre barrierefrei auszubauen.



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

Jens Rösler:

Ein großes Anliegen ist für mich der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Immer noch sind die Hürden für Familien mit Kinderwagen, für ältere Menschen und für Menschen mit Behinderungen zu hoch. Bei zukünftigen Planungen soll darauf geachtet werden, dass es grundsätzlich ein Umsteigen der kurzen Wege gibt. Weil sich Planungsverfahren jedoch langwierig gestalten können, sollten an wichtigen Stellen in den Stadtteilen behelfsmäßige barrierefreie Haltestellen eingerichtet werden. Als Oberbürgermeister will ich mindestens zehn Haltestellen pro Jahr barrierefrei umbauen.

Frage 8:

In den letzten Jahren musste die MVB massive Angebotseinschränkungen vornehmen: die Linie 8 wurde nahezu eingestellt, die Linie 3 verkehrt nur noch im 20-Minuten-Takt und nicht am Wochenende, auf den Buslinien wurde der 10-Minuten-Takt abgeschafft. Wie möchten Sie sicherstellen, dass die MVB in Zukunft ausreichend finanziert wird? Welchen Betrag sollte die MVB als jährlichen Zuschuss von der Landeshauptstadt Magdeburg erhalten, um einen modernen und zukunftsfähigen ÖPNV anzubieten?

Nicole Anger:

Die massiven Einschränkungen im Angebot der MVB sind Ausdruck tiefliegender Probleme des Nahverkehrs in Magdeburg. Waren viele Jahre eine unzureichende Personaldecke das Hauptproblem, so hat sich mittlerweile ein quantitativ und qualitativ unzureichender Fuhrpark als Achillesferse des Verkehrsunternehmens herauskristallisiert. Zunächst müssen die Bürgschaften der Landeshauptstadt für die MVB deutlich erhöht werden, um mehr Fahrzeuge anzuschaffen. Die neuen zukünftigen Fahrzeuge ersetzen ältere Modelle. Dies führt nicht zu einer wesentlichen Erhöhung des Fahrzeugbestandes. Insgesamt müssen die Einnahmen der MVB erhöht werden, ohne die Preisspirale für die Fahrgäste dauernd nach oben zu drehen. Stattdessen sollte mittels eines attraktiven günstigen Angebots die Anzahl der Nutzer:innen des ÖPNV erhöht werden. Mehr Kund:innen = mehr Einnahmen. Zudem sehe ich Bund, Land und Kommune zusammen in der Pflicht, die Nahverkehrsunternehmen insgesamt finanziell auszustatten. Der ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und muss daher besonders finanziell ausgestattet werden. Insbesondere das Land stiehlt sich augenblicklich aus dieser Verantwortung und reicht lediglich die Regionalisierungsmittel des Bundes weiter. Wahrscheinlich werden wir als Kommune etwa 20 Mio. € jährlich zusätzlich aufwenden müssen, um das Unternehmen gut auszustatten. Zudem kommen 8 Mio. € Mehreinnahmen durch die angestrebte Einführung des Schüler:innentickets hinzu. Mit diesen Geldern übernimmt die Landeshauptstadt eine verantwortliche finanzielle Ausstattung für das Unternehmen. Mit der angestrebten Verkehrswende muss schrittweise zusätzlich Geld dem Nahverkehr zugeführt werden. Die einseitige Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) muss endlich beendet werden.



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

Sarah Biedermann:

Ich verweise auf meine vorhergehende Antwort, denn ich kann in keine Glaskugel schauen. Einnahmen bestimmen die Ausgaben: sowohl nach unten als auch nach oben. Finanzielle Mittel stehen nur bei positiver Einnahmesituation bereit. Und diese Situation muss geplant und gesteuert werden. Proaktive Wirtschaftsförderung und strategische Ansiedlungspolitik werden die kommenden Jahre entscheidend für die Zukunft Magdeburgs sein. Und diese stehen im engen Zusammenhang mit einem gut funktionierenden ÖPNV und einer auskömmlich finanzierten MVB. Zukünftig werden weitaus mehr Mittel im Haushalt bereitstehen müssen, als beispielweise ca. 27 Mio. plus Ausgleich zum Ausbildungsverkehr plus Landesförderung ÖPNV in 2020. Jedoch muss man auch diese Mittel als Investition in die klimapolitischen Ziele betrachten. Es bleibt spannend und anspruchsvoll.

Simone Borris:

Die bisher überwiegende Nutzerfinanzierung verliert angesichts der Verkehrswende an Bedeutung. Allein durch die Kommune kann dies jedoch nicht ausgeglichen werden.

2021 betrug der sogenannte „Aufwandsdeckungsfehlbetrag“, der nicht aus Fahrgasterlösen gedeckt werden konnte, knapp 39 Millionen Euro. Für den Haushalt der Stadt Magdeburg ist die Belastungsgrenze damit erreicht.

Deshalb müssen sich der Bund aber stärker als bisher auch das Land mit an der Finanzierung beteiligen und durch gezielte Förderungen auch vor dem Hintergrund der energiepolitischen und klimarelevanten notwendigen Stärkung des ÖPNV für einen zukunftsfähigen ÖPNV sorgen. Es ist zudem zu schauen, wie sich das 9-Euro-Ticket als Sonderprogramm auf das Nutzungsverhalten auswirkt. Günstige Pauschalangebote können allerdings auch dafür sorgen, dass zahlende Nutzer zurück- oder neugewonnen werden können und damit auch einen wichtigen Beitrag zu Finanzierung leisten.

Tobias Krull:

Der jährliche Zuschuss der Landeshauptstadt an die MVB schwankt zwischen 37 und 42 Millionen. In fünf Jahren werden sich die Gesamtkosten der MVB, im Vergleich zum Jahr 2017, nahezu verdoppelt haben. Dies wurde jedoch niemals auf Fahrkartenpreise umgelegt, sodass der Anteil Magdeburgs an der Finanzierung der MVB jedes Jahr stark gestiegen ist. Dies zeigt welche Bedeutung die MVB für die Stadt hat. Aus meiner Sicht ist es nicht sinnvoll nur über höhere Summen zu diskutieren. Vielmehr gilt es einen effektiven und effizienten Mitteleinsatz sicherzustellen. Auf der Basis entsprechender Vorarbeiten muss dann im demokratischen Verfahren über die Zuschusshöhe gesprochen werden. Die seit Jahren, vor allem auf Bundesebene, geforderte Verkehrswende, muss daher auch durch eine Finanzierung des Bundes sichergestellt werden, damit Magdeburgs Bürgerinnen und Bürger nicht direkt noch mehr belastet werden.

Jens Rösler:

Als Oberbürgermeister werde ich mich für eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV gegenüber dem Bund und dem Land einsetzen. Dazu gehört die Finanzierung notwendiger Investitionen und personeller Ressourcen. Magdeburg braucht mehr moderne und barriere-



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

freie Busse, Bahnen und Haltestellen und gute Arbeitsbedingungen bei der MVB. Ohne mich auf einen Betrag festzulegen, muss der jährliche Zuschuss der Landeshauptstadt eine bedarfsgerechte Finanzierung gewährleisten.

Frage 9:

Die MVB verfügt derzeit nicht über ausreichend Fahrzeuge, um alle Streckenabschnitte nach den Vorgaben des Nahverkehrsplanes zu befahren. So fährt die Linie 6 seit September 2021 zwischen Messegelände und Herrenkrug nur noch im 20-Minuten-Takt. Zwischen Rothensee und Barleber See ist auch neun Jahre nach dem Hochwasser der 10-Minuten-Takt noch nicht wieder hergestellt. Die Straßenbahnlinie zu IKEA wurde für 4 Jahre stillgelegt. Voraussichtlich 2024 stehen neue Straßenbahnen zur Verfügung, jedoch sollen gleichzeitig die ersten Niederflurstraßenbahnen verschrottet werden. Was möchten Sie unternehmen, damit die MVB in Zukunft über eine ausreichende Fahrzeugreserve verfügt?

Nicole Anger:

Die Anschaffung der neuen Straßenbahnen wird zumindest teilweise zu einer Entlastung führen. Die Fahrzeuge sind größer und komfortabler. Gleichzeitig werden auch einige Umleitungsstrecken nicht mehr notwendig sein, was zusätzlich vorhandene Kapazitäten freisetzt. Allein die Tunnelbaustelle hat über viele Jahre einen erhöhten Bedarf an Fahrzeugen erzeugt. Das endet voraussichtlich Ende 2022. Aber aus den gemachten Fehlern muss natürlich gelernt werden. Mittelfristig sollte eine strategische Reserve an Bussen und Bahnen vorhanden sein. Immer wieder fallen Fahrzeuge durch Unfälle bzw. Wartung aus. Man kann diese Reserve auch für Veranstaltungsverkehre, insbesondere bei Sportereignissen, einsetzen. Das ist dringend notwendig.

Sarah Biedermann:

Auch hier gilt: Man kann nur ausgeben, was man hat. Und natürlich müssen betriebswirtschaftliche Kennzahlen stimmen. Eine gewisse Reserve sollte allerdings aufgrund von Ausfällen, Reparaturen etc. vorhanden sein, um fahrzeugbedingte Engpässe zu vermeiden. Hier müssen die Disponenten und Spezialisten der MVB ihre Expertise einbringen. Und danach muss zusammen analysiert werden: was geht.

Simone Borris:

Die Fahrzeugknappheit bei der MVB wurde insbesondere durch die Baustellensituation verstärkt. Lange Umleitungen und Alternativstrecken bedeuten längere Fahrzeiten und mehr Streckenkilometer. Hier muss untersucht werden, ob sich die Lage durch Fertigstellung einiger Baustellen perspektivisch wieder entspannt. Und genau zu ermitteln, ob genügend Fahrzeuge vorhanden oder der Bestand auch zukünftig zu knapp ist.

Busse können dazugemietet werden, wie es auch bereits gemacht wird. Bei Straßenbahnen ist die Situation komplizierter. Daher muss hier auch geprüft werden, ob die ersten Nieder-



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

flurbahnen, die bereits 2024 außer Betrieb gehen sollten, noch als Reserve behalten bei Bedarf im Einsatz bleiben können.

Tobias Krull:

Die Beschaffung neuer Straßenbahnen wurde angesprochen. Mit den Fördermittelgebern muss abgestimmt werden wie eine „Reserve“ bei Neuinvestitionen mit beschafft werden kann. Ein kompletter Abverkauf „alter“ Straßenbahnen sollte nicht erfolgen. Auch hier sollte eine gewisse Reserve aufgebaut werden.

Jens Rösler:

Als Oberbürgermeister werde ich mich für bedarfsgerechte Investitionen in Bus- und Bahnfahrzeugtechnik einsetzen. Das heißt auch, dass nach der Beschaffung von neuen Fahrzeugen eine größere Reserve in den Depots verbleiben soll.

Frage 10:

Fahrgäste beklagen häufig zu lange Fahrzeiten mit Bus und Bahn. Die Fahrer der MVB können oft den Fahrplan und Pausenzeiten nicht einhalten, da sie an vielen roten Ampeln anhalten müssen. Was werden Sie unternehmen, um die Fahrzeiten zu verkürzen, damit Fahrgäste schneller ans Ziel kommen? Wieviel Geld sollte für die Modernisierung und den Ausbau der Vorrangschaltungen aus Ihrer Sicht zur Verfügung stehen?

Nicole Anger:

Die MVB hat die Kreuzungen, die augenblicklich als die größten „Zeitfresser“ gelten, priorisiert und benannt. Augenblicklich wird ja schon mit Siemens über die Modernisierung der Vorrangschaltungen verhandelt. Diese müssen als erstes modernisiert und die benötigten Gelder in den Haushalt gestellt werden. Anschließend muss dies Jahr für Jahr weitergeführt werden. Diese Investitionen werden sich schnell rechnen. Eine einzige Minute Zeiteinsparung kann auf das Jahr gerechnet bis zu 100.000 € einsparen.

Sarah Biedermann:

Meiner Meinung nach muss in Magdeburg der gesamte Verkehr auf den Prüfstand: fließender und stehender Verkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr, Baustellen, Koordination etc. Hier fehlt bzw. stimmt die Abstimmung teilweise nicht. Ein vollumfängliches Verkehrskonzept, welches alle Verkehrsarten beinhaltet und auch die sich verändernden mobilen Präferenzen berücksichtigt, muss dringend her.

Magdeburg ist auf dem Weg zur Boomtown. Dazu gehört auch ein hochmoderner ÖPNV mit Vorrang insbesondere im Innenstadtbereich. Andere Großstädte machen uns dies vor. Planung und Realisierung kosten natürlich Geld, sind am Ende aber eine Investition in die Zukunft unserer Stadt.



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

Simone Borris:

Optimierte Ampelsteuerungen, Vorrangschaltungen und andere Bevorrechtigungen aber auch eine neue Aufteilung der Verkehrsräume an Kreuzungs- und Einmündungsbereichen

Die MVB wurde dazu bereits durch Beschluss des Bauausschusses und des Stadtrates beauftragt, eine Prioritätenliste vorzulegen, wo es die größten Probleme gibt. Im gerade beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan VEP 2030+ wurde dieser Herausforderung die höchste Priorität zugewiesen. Sowie diese Prioritätenliste, untersetzt durch eine Kostenschätzung vorliegt, könnten die Mittel erstmals im Haushalt 2023 eingeplant werden. Die konkret notwendigen Summen müssen von den Fachleuten aus MVB und Verkehrsplanung vorgelegt werden. Vorher ist eine Aussage, wieviel Geld zur Verfügung stehen sollte, nicht seriös möglich.

Tobias Krull:

Gesonderte Fahrtwege für Straßenbahnen und da wo es möglich und in der Gesamtbetrachtung sinnvoll ist, ebenfalls gesonderte Busspuren. Der ÖPNV muss von grünen Wellen durch Vorrangschaltungen profitieren. Magdeburg ist für verschiedene Verkehrssteuerungsprojekte Forschungsstandort. Ein solches würde ich gerne für diesen Bereich einsetzen. Über konkrete Summen kann ich keine Aussagen zum aktuellen Zeitpunkt treffen.

Jens Rösler:

Grünes Licht für Bus und Bahn. Als Oberbürgermeister werde ich mich dafür einsetzen, die entsprechenden Vorrangschaltungen rechtskonform und bedarfsgerecht auszubauen. Hierfür ist u. a. in moderne Verkehrsleittechnik zu investieren.

Frage 11:

Welche Bedeutung hat nach Ihrer Meinung ein attraktives Tarifsystem im ÖPNV und wie sollte es aussehen? Unterstützen Sie die Einführung eines 365-Euro-Tickets?

Nicole Anger:

Das 365€-Jahresticket ist in Wien von den Menschen sehr gut angenommen worden. Um das Ticket in Magdeburg einzuführen, sind sehr konkrete Veränderungen im gesamten Ticketsystem notwendig. Jobticket und Mieter:innenticket wären dann aus meiner Sicht obsolet. Allerdings will ich anmerken, dass es dann ein Sozialticket, welches den Namen tatsächlich verdient, geben muss. Kein Mensch, der von Transferleistungen lebt, ist in der Lage, eine so große Summe in Höhe von 365 € auf einmal aufzubringen. Das heißt es darf maximal 30€/Monat kosten. Damit hätten wir eine ausgewogene sozial verträgliche Balance.

Sarah Biedermann:

Ein attraktives und bezahlbares Tarifsystem im ÖPNV ist entscheidend für die Akzeptanz bei den Bürger:Innen. Was nützen gute Verbindungen, welche sich keiner leisten kann bzw. welche unattraktiv gegenüber dem Individualverkehr sind. Strecken- oder Zonentarif, Kombinationen aus verschiedenen Tarifsystemen – hier muss genau geschaut werden: Akzeptanz



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

beim Nutzer und Wirtschaftlichkeit müssen passen. Beim 365-Euro-Ticket bin ich sofort dabei – ein transparentes Angebot mit Win-Win-Effekt.

Simone Borris:

Ein attraktives, transparentes und verständliches Tarifsystem halte ich für geeignet und wichtig, um mehr Menschen in Bus und Bahn zu bringen. Das 365-Euro-Ticket ist eine Möglichkeit, die sich auch in meinem Programm findet. Allerdings wird dies nur im Zusammenhang mit geeigneten Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung oder einer geeigneten Finanzierung durch Bund oder Land umsetzbar sein.

Klare pauschale Tarife sind aus meiner Sicht grundsätzlich der richtige Weg. Aber auch ein 365-Euro-Ticket wird sich jedoch nicht jede*r leisten können. Daher brauchen wir auch ein bezahlbares Sozialticket, welches nicht mehr als 20 bis 25 Euro im Monat kosten sollte. Und auch das kostenfreie Schüler*innenticket darf nicht vergessen werden.

Insgesamt sollte gemeinsam mit der MVB stärker versucht werden, anhand der Bedarfe der Menschen zu schauen, welche praktikablen Modelle es gäbe.

Tobias Krull:

Den Kauf möglichst unkompliziert gestalten und eine klar nachvollziehbare Tarifstruktur. Wenn sich eine nachhaltige Finanzierung darstellen lässt, bin ich ein Befürworter eines 365 Euro Tickets.

Jens Rösler:

Ein attraktives Tarifsystem im ÖPNV hat eine große Bedeutung für die weitere Entwicklung des ÖPNV in unserer Stadt. Einkommensschwache Menschen sollten hier besonders berücksichtigt und Mobilität für alle gewährleistet werden. Eine Zeitkarte für ein Jahr, die zum Preis von einem Euro pro Tag zum uneingeschränkten MVB-Fahren in Magdeburg berechtigt, wäre ein guter Weg, um die Attraktivität des ÖPNV in Magdeburg zu verbessern. Für sehr einkommensschwache Menschen werden aber neue Modelle von Zeit- und Kombitickets finanzierbarer sein.

Frage 12:

In welchem Zeitraum möchten Sie das vom Stadtrat beschlossene kostenfreie Schüler*innenticket umsetzen?

Nicole Anger:

So schnell wie möglich. Eine konkrete Lösung wäre es aus meiner Sicht, dass ein Teil der Zuschüsse der LH Magdeburg (insgesamt über 20 Mio. €) zweckgebunden dafür eingesetzt werden. So hätte man auch schon das Ticket letztes und dieses Jahr ohne zusätzliche Haushaltsbelastung einführen können. Fehlende ernsthafte Bemühungen und Wille haben dies aber verhindert.



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

Sarah Biedermann:

So schnell wie möglich. Wie wollen wir Klimaziele umsetzen, wenn wir dies unseren jungen Menschen nicht vorleben und ÖPNV ermöglichen, fernab vom Geldbeutel der Eltern. Das kostenfreie Schüler:Innenticket/ Azubiticket muss kommen.

Simone Borris:

Das kostenfreie Schüler*innenticket - unabhängig von der Entfernung zwischen Wohnort und Schule - halte ich weiterhin für umsetzbar und wichtig.

Auch wenn eine Umsetzung derzeit vom Landesverwaltungsamt nicht genehmigt wird, sollte als Zwischenstufe z.B. ein Schüler*innenticket für einen geringen Eigenanteil – z.B. von 10,- Euro im Monat – ernsthaft geprüft werden. Mit diesem Ansatz wäre aus meiner Sicht eine zeitnahe Einführung denkbar und wir könnten den Anspruch an die Zahlung von Ausgleichszahlungen nach Beleg der Nutzer*innen sauber abwickeln. Weiterhin könnte eine Kopplung ggf. mit der Otto-City-Card in Abstimmung mit der MVB zur Entstigmatisierung beitragen. Bei vollständiger Nutzung könnte damit auch der Anteil aus diesem Bereich noch gegengerechnet werden. Insgesamt ließe sich mit diesem Modell die Belastung im Haushalt um mehrere Millionen reduzieren. Und vor allem die Realisierung dürfte sehr viel schneller genehmigungsfähig sein.

Tobias Krull:

Der Stadtratsbeschluss wurde in einer Situation gefasst, als bereits klar war, dass keine dauerhafte nachhaltige Finanzierung gesichert ist. Diese Grundvoraussetzung muss erfüllt sein. Dann bin ich gerne bereit gemeinsam mit dem Stadtrat nach Umsetzungsmöglichkeiten zu suchen.

Jens Rösler:

Magdeburg braucht das Ticket. Meiner Auffassung nach soll bereits mit dem Beschluss zum Haushalt 2023 eine Umsetzung erfolgen.

Frage 13:

Wie bewerten Sie die aktuelle Eisenbahnanbindung von Magdeburg?

Nicole Anger:

Schlichtweg schlecht. Magdeburg ist als Landeshauptstadt unzureichend an den Fernverkehr (IC/ICE) angeschlossen. Dies liegt nicht unbedingt an den Bemühungen der Handelnden vor Ort. Die Forderungen gibt es schon sehr lange und sind berechtigt. Die Bahn ist in der Pflicht, dies schnellstens zu ändern. Ich behaupte, dass diese Qualität und Quantität der Anbindungen bei einer westdeutschen Landeshauptstadt undenkbar wären. Zudem muss eine deutliche Aufwertung des S-Bahn-Verkehrs vollzogen werden. Ideal wären Bahnen im Zwanzig-Minuten-Takt. Jede halbe Stunde wäre aber schon ein Fortschritt.



**Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022**

Sarah Biedermann:

Ohne Frage: Wir brauchen endlich mindestens eine dauerhafte ICE-Anbindung. Landeshauptstadt und Intel-City sprechen für sich. Alles andere wären Alibi-Lösungen.

Simone Borris:

Die aktuelle Eisenbahnanbindung bewerte ich insgesamt als ausbaubar 😊! Im Personenfernverkehr ringen wir ja nun seit vielen Jahren mit der Deutschen Bahn um ICE- und mehr IC-Anbindungen. Im Regionalverkehr sind wir theoretisch so schlecht nicht aufgestellt, allerdings mussten und müssen Kunden und Mitarbeiter*innen durch die Situation bei Abellio einigen an Unsicherheiten ertragen. Im Bereich der S-Bahn-Verbindungen befindet sich Magdeburg in der unrühmlichen Situation als einziges deutsches S-Bahn-System nur genau eine Linie, die S1, zu haben und damit auf dem letzten Platz aller S-Bahn-Netze in Deutschland zu sein.

Aber: Spätestens durch die Ansiedlung von Intel ist jetzt der perfekte Zeitpunkt, die deutlich zu verändern und zu verbessern.

Tobias Krull:

Magdeburg ist ein Knotenpunkt im Eisenbahnverkehr. Das gilt leider nicht für den Fernverkehr. Besonders schlecht sieht es mit Verbindungen in Richtung Berlin aus. Hier besteht Handlungsbedarf. Leider sind die langjährigen Bemühungen immer wieder gescheitert. Durch die geplante Großansiedlung kommt hoffentlich noch einmal Schwung in die Sache.

Jens Rösler:

Die Bahnanbindung Magdeburgs im Bereich der Fernzüge muss dringend verbessert werden. Dies ist insbesondere für die Wirtschaft, aber auch für die Magdeburgerinnen und Magdeburger selbst, von Bedeutung. Sehr wichtig ist für mich aufgrund der Gewerbeansiedlungen in Osterweddingen und am Eulenberg ein zweispuriger Ausbau der Bahnlinie Magdeburg-Halberstadt bis in den Westharz.

Frage 14:

Derzeit sind mehrere neue Fernverkehrsverbindungen nach Magdeburg in Planung, viele davon leider erst in ferner Zukunft. Wie möchten Sie die Bahnanbindung von Magdeburg in den nächsten 4-5 Jahren verbessern und wie werden Sie zu einer schnelleren Verbesserung der Situation beitragen?

Nicole Anger:

Mit der Intel-Ansiedlung entsteht augenblicklich eine Dynamik und Notwendigkeit, die einer enormen Beschleunigung dieser Prozesse bedarf. Dazu ist es notwendig, dies den Verantwortlichen im Bund auch klarzumachen. Weiterhin muss mit der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt verhandelt werden, um den Regionalverkehr zu verbessern. Eine kluge Verknüpfung von Fern- & Nahverkehr und des ÖPNV muss hier deutlich besser gestaltet werden.



Wahlprüfsteine zum ÖPNV
zur Oberbürgermeisterwahl
in Magdeburg am 24.04.2022

Sarah Biedermann:

Hier muss es dringendst konstruktive Gespräche auf höchster Ebene mit der DB geben. Taktung und Qualität müssen stimmen. Alle benachbarten Landeshauptstädte müssen mindestens im Stundentakt erreichbar sein. Unsere Zukunft beginnt jetzt, da kann man solche Projekte nicht auf die lange Bank schieben. Zusammen mit dem Land wäre das im Rathaus unter meiner Führung Chefsache.

Simone Borris:

Seit 2021 gibt es mit der Arbeitsgruppe „Fernbahnbindung der Landeshauptstadt Magdeburg“ eine breitaufgestellte Arbeitsgruppe, die sich genau dieses Themas angenommen hat. Hier arbeiten sowohl Verwaltungsmitarbeiter*innen aus Bau- und Wirtschaftsdezernat, der Vorsitzende des Bauausschusses, die Magdeburger Hochschulen, Vertreter der Wirtschaftsverbände und Kammern, Vertreter von Pro Bahn und Pro ICE und weitere Akteure zusammen, um schnelle und merkliche Verbesserungen zu erreichen.

Es ist und bleibt unsere Aufgabe, gegenüber der Deutschen Bahn weiterhin freundlich aber bestimmt Druck und Lobbyarbeit für Magdeburg zu machen. Diese Aufgabe wäre für mich ganz klar „Chefsache“.

Magdeburg braucht sowohl auf der Nord-Süd-Achse als auch auf der Ost-West-Achse Fernbahnanschlüsse, damit wir mindestens stündlich ohne Umsteigen aus Richtung Köln/Hannover, Hamburg, Berlin, Leipzig/Dresden), Halle/Erfurt/München erreichbar sind. Auch der Ausbau zu Schnellfahrstrecken und die Einbeziehung der Landeshauptstadt Magdeburg in das ICE-Netz bleibt ein wichtiges Ziel.

Diese Ziele sind jetzt in greifbare Nähe gerückt. Auch Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Reiner Haseloff hat im Zuge der Ansiedlung von Intel gegenüber der Deutschen Bahn eine bessere ICE-Anbindung der Landeshauptstadt gefordert. Ich bin überzeugt, dass die merkliche Verbesserung der Anbindung jetzt endlich realistisch ist.

Tobias Krull:

Gemeinsam mit dem Land will ich mich an Bund und Bahn wenden um ein Vorziehen der Planungen zu erreichen. Es kann nicht im Sinne des Bundes sein, dass Magdeburg Vorzeigestandort der Halbleiterindustrie wird und über nur einen mittelmäßigen Anschluss an das Fernverkehrsnetz verfügt.

Jens Rösler:

In Gesprächen mit dem Bund, der Deutschen Bahn und dem Land werde ich mich als Oberbürgermeister für notwendige Verbesserungen einsetzen. Die aktuelle Fahrzeiten mit einem Regionalexpress nach Berlin sind für eine Landeshauptstadt mit unserer geographischen Nähe unangemessen.

Ebenso sinnvoll wäre eine Beschleunigung der Zugverbindung nach Halle und Leipzig, um dort Anschluss an die neue Schnellstrecke Berlin-München bzw. den Flughafen in Leipzig zu bekommen. Dies alles darf dabei keinesfalls zu Lasten der Anbindung in Richtung Braunschweig und Hannover geschehen. Wichtig ist auch eine bessere Anbindung in Richtung Hamburg.