

otto

erarbeitet

den

Verkehrsentwicklungsplan

2030plus

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsplanung



Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

DS0124/18 - Beschluss der Maßnahmen (Baustein 4)

15.11.2018 Ë Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Sachsen-Anhalt



Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Vorstellung



Diplomingenieur Mario Schröter

1990 - 1997	Studium an der Hochschule für Verkehrswesen
1997 - 1998	Ableistung des Grundwehrdienstes
1998 - 2009	Assistent der Geschäftsführung Flughafen Magdeburg GmbH
2009 - 2011	Mitarbeiter im Sachgebiet Generelle Verkehrsplanung
2011 - 2013	Sachgebietsleiter Spezielle Verkehrsplanung
seit 2013	Abteilungsleiter Verkehrsplanung

Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Magdeburg und seine Region

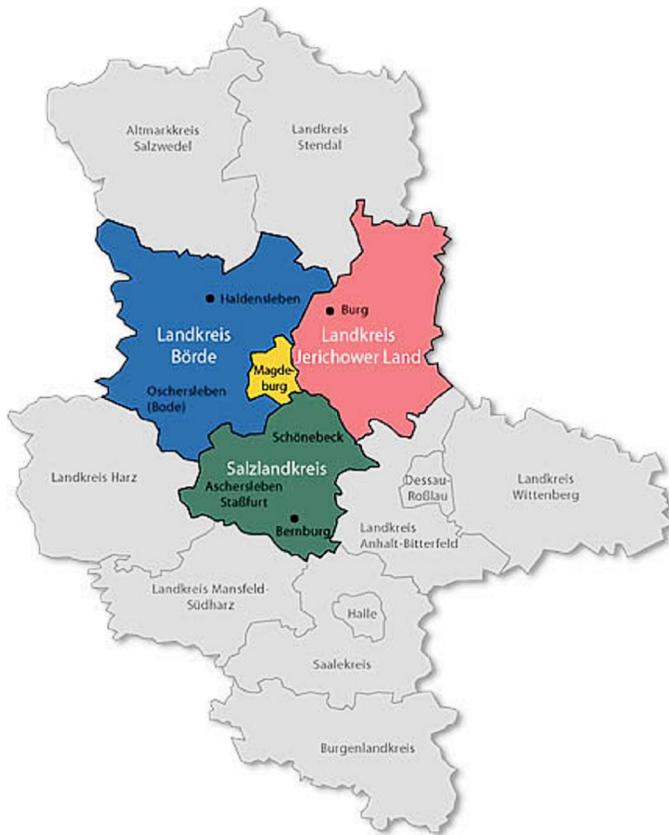


Lage in Deutschland

- “ **Schnittpunkt wichtiger europäischer Verkehrsströme**
- “ Kompetenz im Wettbewerb um logistikintensives Gewerbe:
 - **Bundesautobahn A2 und A14**
 - als Knotenpunkt im Netz der DB AG
 - Schnittpunkt von **Elbe**, Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal
- “ **größter Binnenhafen** in den neuen Länder
- “ Wasserstraßenkreuz Magdeburg (Einweihung am 10. Oktober 2003) mit dem Herzstück der längsten Schiffsbrücke Europas (918 m)

(Quelle: Landeshauptstadt Magdeburg)

Magdeburg und seine Region



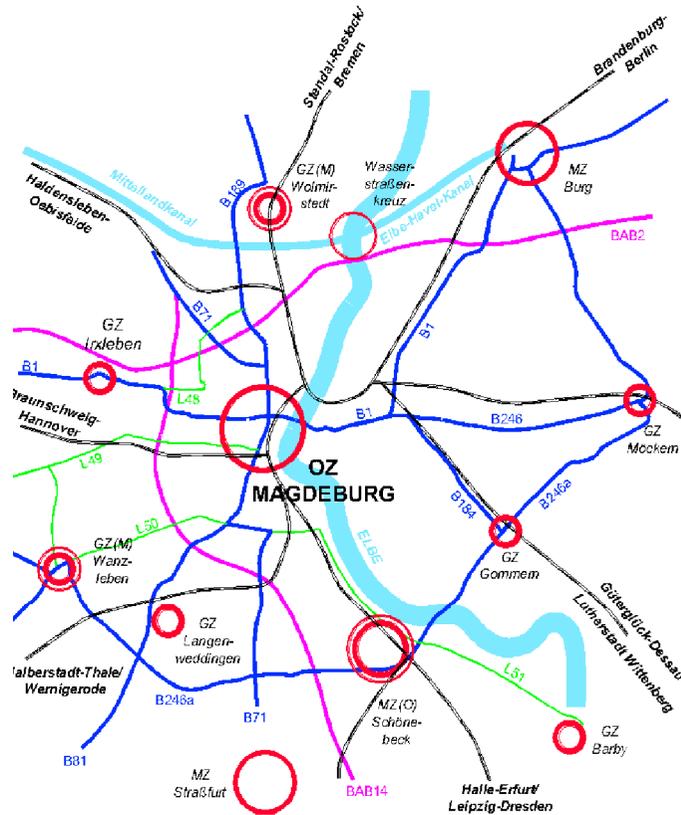
Landeshauptstadt Magdeburg und Umland

Drei Landkreise und die **Landeshauptstadt Magdeburg** nutzen gemeinsame Standortvorteile.

- “ Region **innovativer Produktions- und Dienstleistungen** mit einem großem Potenzial an praxisorientierten Wissenschafts- und Forschungskapazitäten
- “ Ausbau der Region als wichtigstes **Verkehrs-, Logistik- und Distributionskreuz** in den neuen Bundesländern
- “ **Regionalkonferenz Magdeburg**
- “ Vielfältige und entwicklungsfähige Markt-, Zuliefer- und Absatz-potenziale sowie die zahlreiche Verflechtungsbeziehungen prägen die Struktur der Region.

(Quelle: Landeshauptstadt Magdeburg)

Magdeburg und seine Region

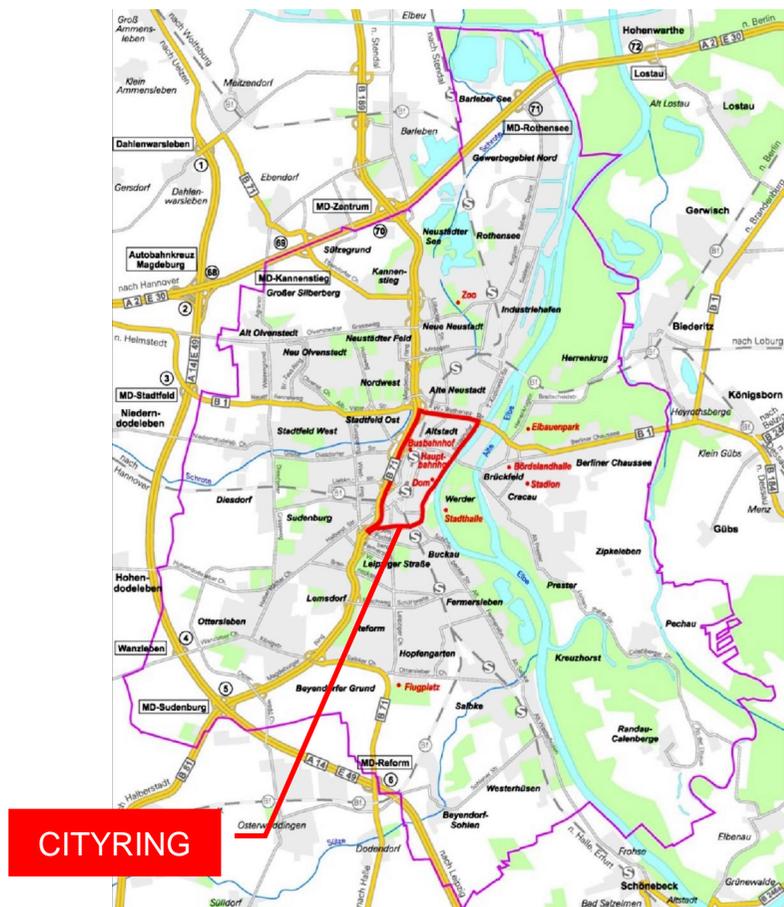


Anbindung an das überregionale Netz

- OZ Oberzentrum
- MZ (O) Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- MZ Mittelzentrum
- GZ (M) Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- GZ Grundzentrum

(Quelle: Landeshauptstadt Magdeburg)

Magdeburg und seine Region

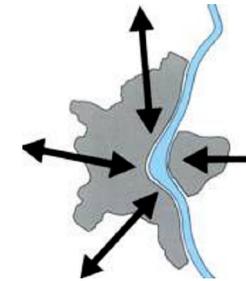


Landeshauptstadt Magdeburg

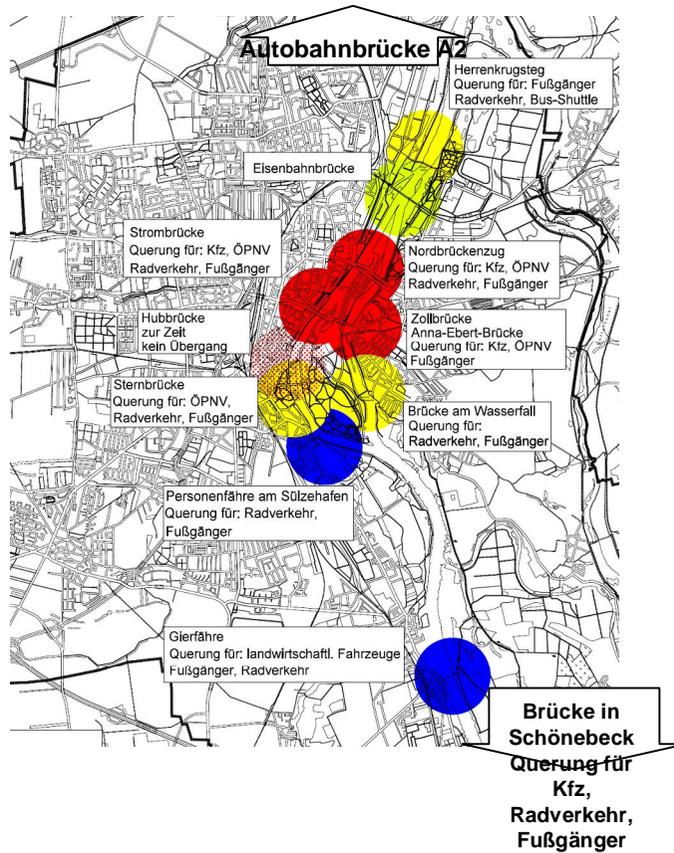
- “ Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt
- “ mit **241.134 Einwohnern** und einer **Fläche von 201 km²** ist Magdeburg die zweitgrößte Stadt des Landes
- “ Evangelischer und katholischer Bischofssitz
- “ Standort zweier **Hochschulen**
Otto-von-Guericke-Universität
Hochschule Magdeburg-Stendal (FH)
- “ Bedeutendes historisches Erbe als Kaiserpfalz **Ottos I.**
- “ **Seit 2010 trägt Magdeburg den Beinamen „Ottostadt“**

(Quelle: Landeshauptstadt Magdeburg)

Magdeburg und seine Region

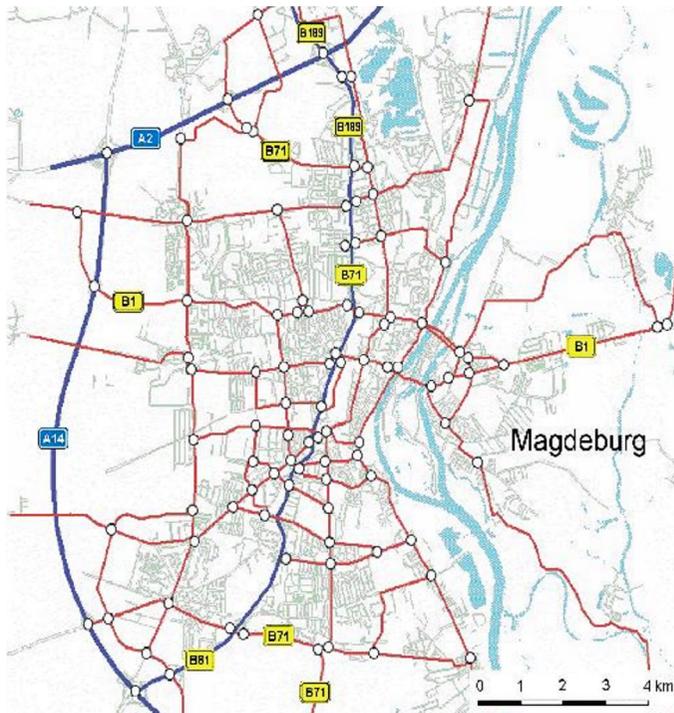


Übersicht Elbquerungen



- Autobrücke
- Fähre
- Fußgänger-Radfahrer
- Eisenbahnbrücke
- Hubbrücke

Magdeburg und seine Region

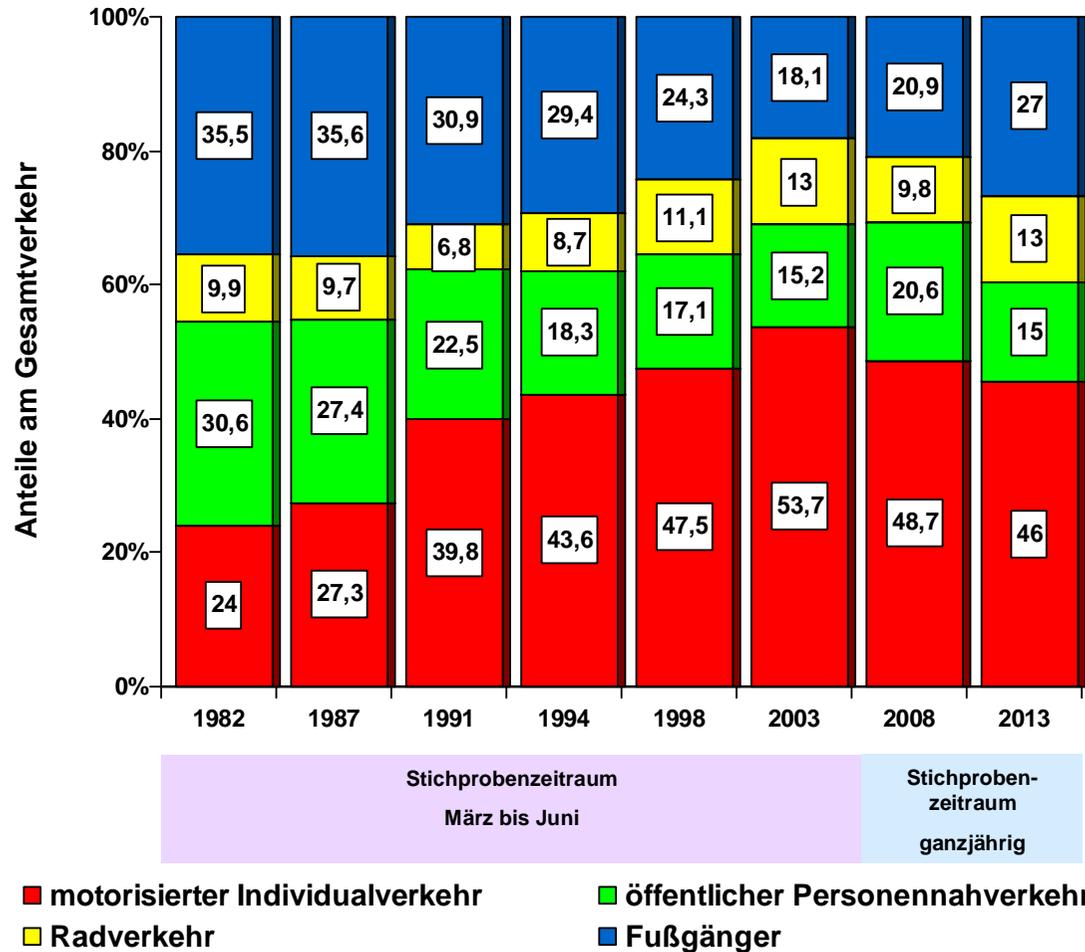


Verkehrssystem Magdeburg in Zahlen

Bundesstraßen:	51 km
Landstraßen:	25 km
Kreisstraßen:	36 km
Gemeindestraßen:	715 km
Öff. Straßen und Wege:	203 km
Privatstraßen:	84 km
Brücken (insgesamt)	256
Straßenbahnlinien:	9
Buslinien:	14
Anzahl der Haltestellen:	300
Straßenbahnfahrzeuge:	87
Busse:	59
Lichtsignalanlagen:	239
Parkscheinautomaten:	288

(Quelle: Landeshauptstadt Magdeburg)

Magdeburg und seine Region



System repräsentativer Verkehrsbefragungen

- “ seit über 30 Jahren werden Mobilitätsdaten kontinuierlich erhoben
- “ Gegenstand der Befragung sind private Haushalte und ihr Verkehrsverhalten in einem bestimmten Zeitraum bzw. Stichtag
- “ Haushalte werden über ein statistisches Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt
- “ Teilnahme ist freiwillig und die erhobenen Datenangaben bleiben entsprechend den geltenden Datenschutzvorschriften anonym
- “ Verschiedenste Erhebungsmerkmale finden Einfluss

Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- Anlass / Ziele / Inhalte

- Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung

- Methodischer Aufbau

- Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept

- Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung

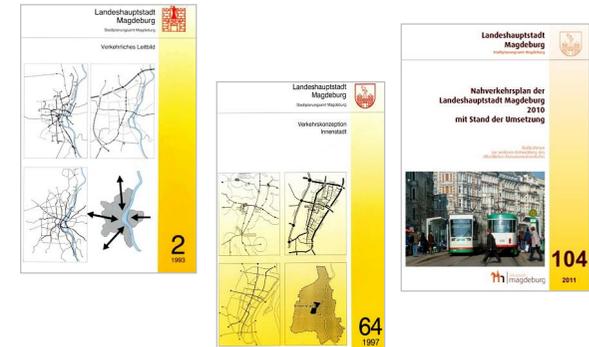
- Politische Entscheidungsfindung

- Arbeitsstand / Ausblick

- Informationen / Kontakt

Anlass / Ziele / Inhalte des VEP

- Fortschreibung Verkehrliches Leitbild 1993
- Entwicklung des städtischen Verkehrssystems abbilden
- Beachtung gesamtplanerischer Strategien (**Flächennutzungsplan** und **Integriertes Stadtentwicklungskonzept**)
- Erarbeitung geeigneter Maßnahmen zur Unterstützung bzw. Korrektur der prognostizierten Entwicklungen
- Verabschiedung eines übergeordneten, gesamtstädtischen Planwerkes, welches die vorhandenen verkehrsrelevanten Konzepte und Pläne bündelt und Synergieeffekte erschließt



Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

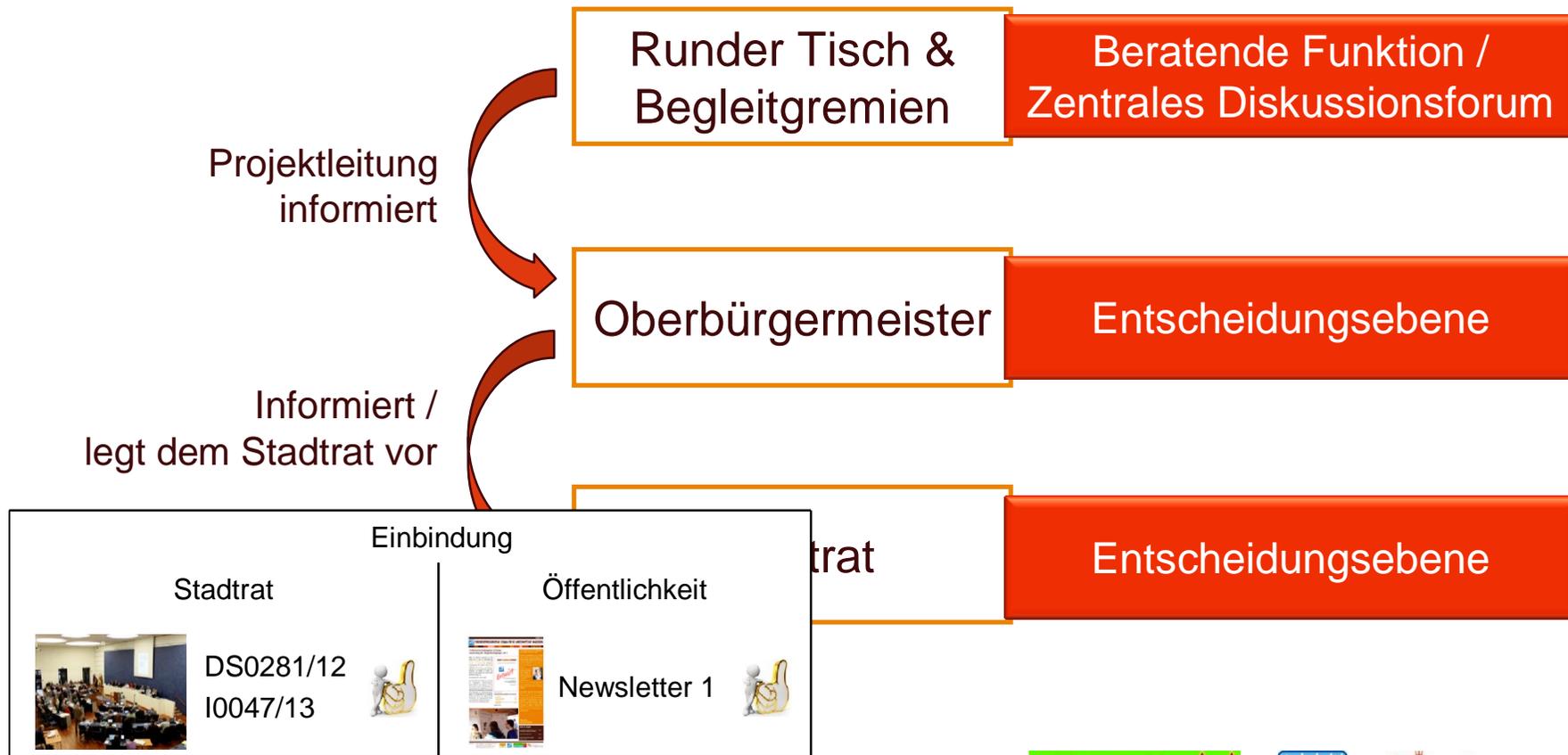
Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- ***Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung***
- *Methodischer Aufbau*
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung

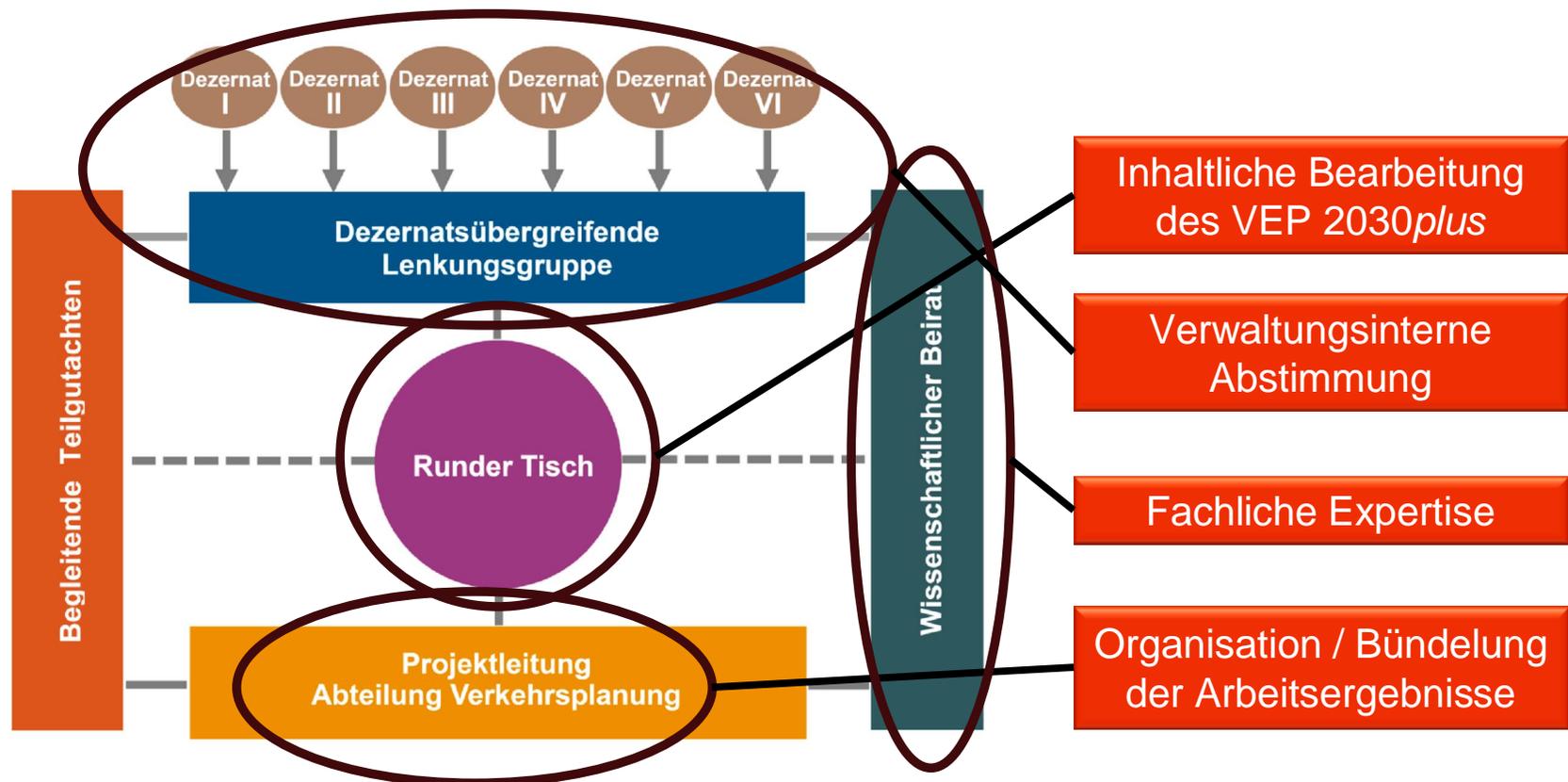


Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung



Organisation / Aufgabe / Kompetenzen

- Permanente Einbeziehung spezifischen / externen Fachwissens



Organisation / Aufgabe / Kompetenzen

- Bündelung der fachlichen und politischen Kompetenzen vor Ort
- Erarbeitung eines gemeinsamen Wissensstandes
- Etablierung eines gleichberechtigten Meinungsaustausches zwischen einer möglichst großen Anzahl, die Belange der Verkehrsplanung betreffenden, Akteure
- Nutzung spezifischen Expertenwissens zur Verwirklichung eines interdisziplinären Planungsansatzes
- Einbeziehung der im Stadtrat vertretenen Fraktionen, um politische Entscheidungsfindung zu unterstützen

Organisation / Aufgabe / Kompetenzen

- Der **Runde Tisch** (und seine **Begleitgremien**) ist das **zentrale Diskussions- und Strategieforum**.
- Sehr hohe Qualifikation der Akteure auf ihrem Fachgebiet und Bereitschaft zur freiwilligen Mitarbeit führen zu einer positiven konsensorientierten Diskussionsatmosphäre.
- Erarbeitung von Vorschlägen entsprechend der modularen Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030*plus*.
- Fachlich-methodische Beratung des Wissenschaftlichen Beirates und Reflektion im (inter-)nationalen Blickwinkel

Organisation / Aufgabe / Kompetenzen

Dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe 9 Sitzungen / 13 Mitglieder



Konstit. Sitzung 26.11.2012 Arbeitsprogramm Zeitplanung	5. Arbeitssitzung 14.01.2014 Ziele Leitbilder	10. Arbeitssitzung 07.07.2015 Maßnahmen
1. Arbeitssitzung 19.02.2013 Bestandsanalyse	6. Arbeitssitzung 04.03.2015 Ziele Leitbilder	11. Arbeitssitzung 19.04.2016 Maßnahmen
2. Arbeitssitzung 16.04.2013 Bestandsanalyse	7. Arbeitssitzung 27.01.2015 Szenarien	12. Arbeitssitzung 15.06.2016 Maßnahmen-Grobauswertung
3. Arbeitssitzung 17.09.2013 Bestandsanalyse Ziele Leitbilder	8. Arbeitssitzung 10.03.2015 Szenarien	13. Arbeitssitzung 03.11.2016 Maßnahmenbewertung 1. Stufe
4. Arbeitssitzung 20.11.2013 Ziele Leitbilder	9. Arbeitssitzung 29.04.2015 Szenarien/Maßnahmen	14. Arbeitssitzung 02.03.2017 Maßnahmenbewertung 2. Stufe Handlungskonzept

Runder Tisch / 30 Mitglieder



Wissenschaftlicher Beirat 5 Sitzungen / 12 Mitglieder

Themenschwerpunkte

Vorstellung

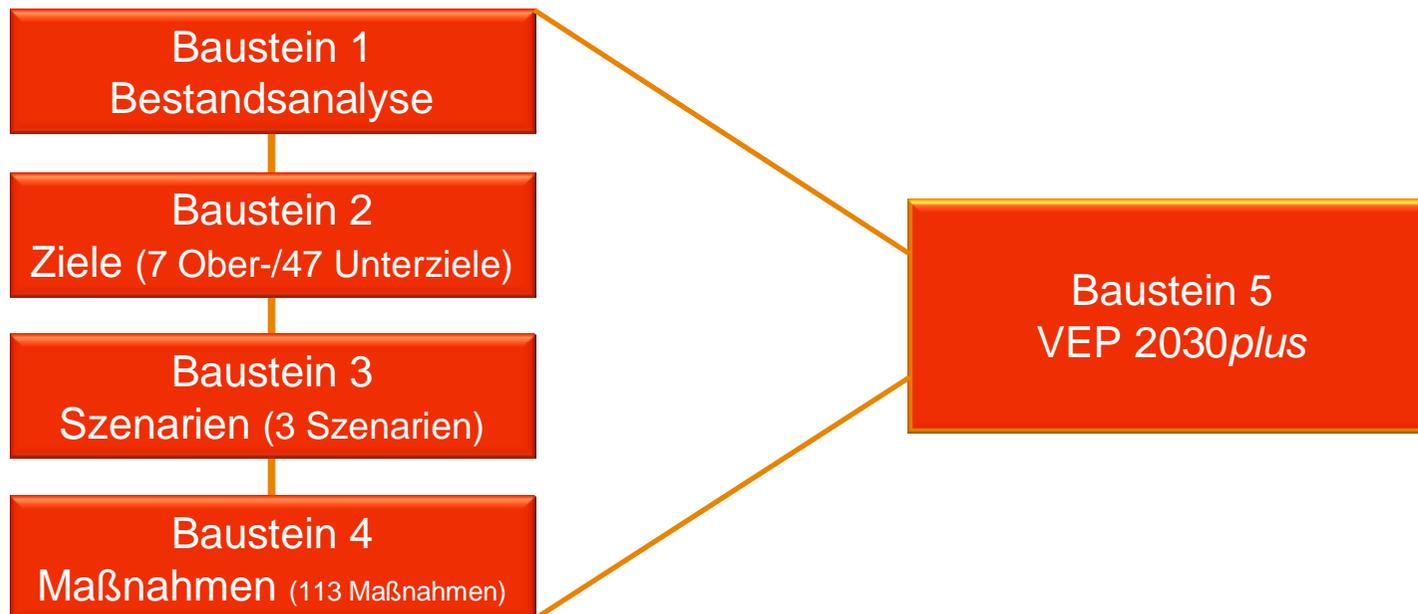
Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- ***Methodischer Aufbau***
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Methodischer Aufbau des VEP

- Erarbeitung durch Verwaltung (Projektleitung: Verkehrsplanung)
- Inhaltliche Ausgestaltung durch Runden Tisch & Begleitgremien

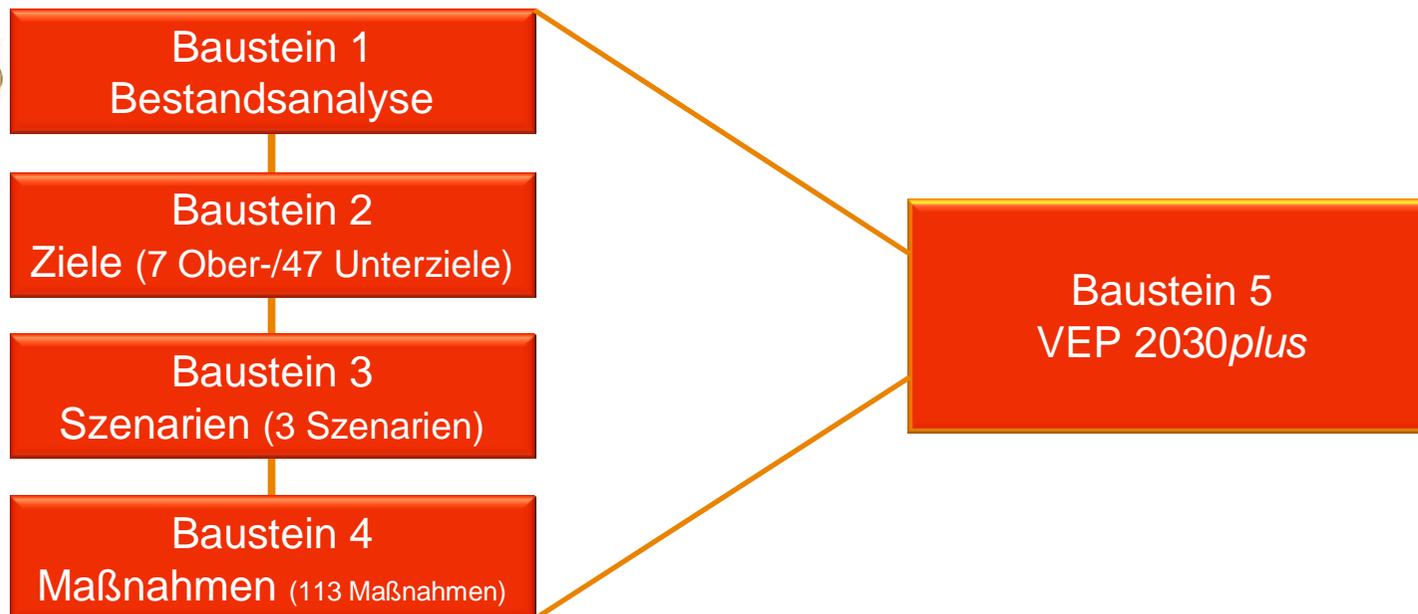


Methodischer Aufbau des VEP

- Erarbeitung durch Verwaltung (Projektleitung: Verkehrsplanung)
- Inhaltliche Ausgestaltung durch Runden Tisch & Begleitgremien
- Einbindung Stadtrat durch:



I0005/14
Newsletter 3



Methodischer Aufbau des VEP

- Erarbeitung durch Verwaltung (Projektleitung: Verkehrsplanung)
- Inhaltliche Ausgestaltung durch Runden Tisch & Begleitgremien
- Einbindung Stadtrat durch:



I0005/14
Newsletter 3



Baustein 1
Bestandsanalyse

DS0012/14
Newsletter 4



Baustein 2
Ziele (7 Ober-/47 Unterziele)

Baustein 3
Szenarien (3 Szenarien)

Baustein 4
Maßnahmen (113 Maßnahmen)

Baustein 5
VEP 2030*plus*

Methodischer Aufbau des VEP

- Erarbeitung durch Verwaltung (Projektleitung: Verkehrsplanung)
- Inhaltliche Ausgestaltung durch Runden Tisch & Begleitgremien
- Einbindung Stadtrat durch:



I0005/14
Newsletter 3



Baustein 1
Bestandsanalyse

DS0012/14
Newsletter 4



Baustein 2
Ziele (7 Ober-/47 Unterziele)

I0299/15
I0293/16
Newsletter 5



Baustein 3
Szenarien (3 Szenarien)

Baustein 4
Maßnahmen (113 Maßnahmen)

Baustein 5
VEP 2030*plus*

Methodischer Aufbau des VEP

- Erarbeitung durch Verwaltung (Projektleitung: Verkehrsplanung)
- Inhaltliche Ausgestaltung durch Runden Tisch & Begleitgremien
- Einbindung Stadtrat durch:



I0005/14
Newsletter 3



Baustein 1
Bestandsanalyse

DS0012/14
Newsletter 4



Baustein 2
Ziele (7 Ober-/47 Unterziele)

I0299/15
I0293/16
Newsletter 5



Baustein 3
Szenarien (3 Szenarien)

DS0124/18



Baustein 4
Maßnahmen (113 Maßnahmen)

Baustein 5
VEP 2030plus

Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- ***Baustein 4 ^Ä Integriertes Maßnahmenkonzept***
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- ***Baustein 4 \ddot{E} Integriertes Maßnahmenkonzept***
 - ***Öffentlichkeitsbeteiligung \ddot{E} Durchführung / Auswertung***
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

„Im Verkehr ist es wie im Fußball.
Jeder ist Experte.“ *(Quelle unbekannt)*

Öffentlichkeitsbeteiligung

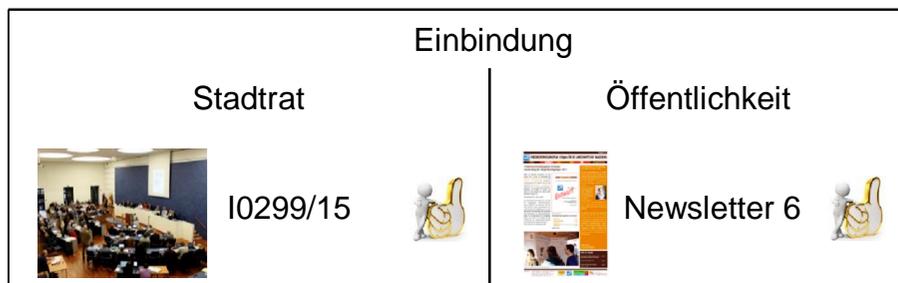
- 1. Teil . sIdeenblatt%
- 2. Teil . sMagdeburger Bürgerpanel%
- 3. Teil . sÖffentlicher Dialog%
- 4. Teil . sWorkshop Logistik und Wirtschaftsverkehr%

„Im Verkehr ist es wie im Fußball.
Jeder ist Experte.“ *(Quelle unbekannt)*

Öffentlichkeitsbeteiligung

- 1. Teil . sIdeenblatt%
- 2. Teil . sMagdeburger Bürgerpanel%
- 3. Teil . sÖffentlicher Dialog%
- 4. Teil . sWorkshop Logistik und Wirtschaftsverkehr%

„Im Verkehr ist es wie im Fußball.
Jeder ist Experte.“ *(Quelle unbekannt)*



Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

Folie 33

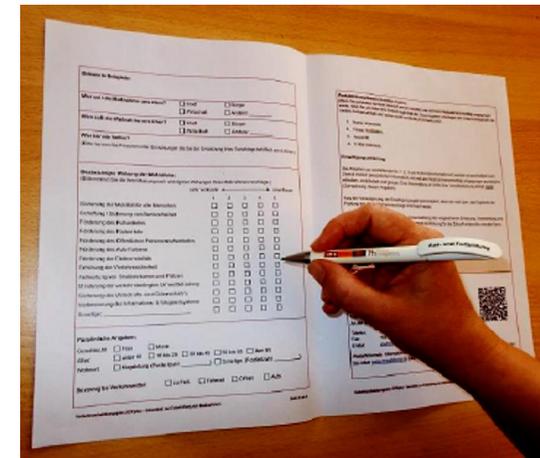


Durchführung / Auswertung

1. Teil Ideenblatt

- Methode: Fragebogen mit offenen & geschlossenen Fragen
- Auflage: 950 Stück gedruckt und als Download verfügbar
- Beteiligungszeitraum: 11.05. bis 30.06.2015
- Rückläufe: 500
- Vorschläge: 565

The image shows a digital form titled 'Verkehrsentwicklungsplan 2030plus Beteiligung der Öffentlichkeit Ideenblatt zur Entwicklung von Maßnahmen'. It includes sections for 'Allgemeine Hinweise', 'Maßnahmenvorschlag' (with fields for location, importance, and description), and 'Hintergrund / weiterführende Beschreibung'. The form is designed for public input on transportation measures.



Durchführung / Auswertung

2. Teil **Ä** Magdeburger Bürgerpanell

- Methode: Fragebogen mit offenen & geschlossenen Fragen
- Auflage: Internet-Befragung über projektbezogene Internetseite
- Beteiligungszeitraum: 01.08. bis 31.08.2015
- Rückläufe: 1.300
- Vorschläge: 4.986



Durchführung / Auswertung

3. Teil Öffentlicher Dialog

- Methode: 12 Plakate mit Vorschläge aus den Ideenblättern, Einschätzung der Besucher mit Klebepunkten, Experten standen als Gesprächspartner zur Verfügung, Dokumentation durch Kamerateam
- Auflage: 12 Plakate (inkl. Möglichkeit für eigene Vorschläge)
- Beteiligungszeitraum: 03.10.2015
- Rückläufe: 3.500 Bewertungen
- Vorschläge: 56 + unzählige spannende Diskussionen

Durchführung / Auswertung

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Alternative Antriebe / Elektromobilität

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Barrierefreiheit

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Eigene Vorschläge

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Fußgängerverkehr / Nahmobilität

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Mobilitätsalternativen / -strategien

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Wirtschaftsverkehr

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2030plus

Noch mehr Fragen? Noch mehr Antworten!

Weiterführende Informationen, Newsletter, aktuelle Arbeitsstände sowie Kontaktmöglichkeiten zur Projektleitung erhalten Sie unter dem Stichwort „Verkehrsentwicklungsplan“ im Internetauftritt der Landeshauptstadt Magdeburg (www.magdeburg.de) oder über den QR-Code.

Besuchen Sie uns auf dem Rathausfest!
 Wann? 03. Oktober 2015
 Uhrzeit: 11.00 bis 18.00 Uhr
 Wo: Hartstraße / Ecke Alter Markt

otto beteiligt sich

Meine Beteiligung ist gefragt!

Die Öffentlichkeit hat mit dem Ideenblatt und der Internetbefragung eine Vielzahl von Maßnahmevorschlägen unterbreitet. Diese wurden ausgewertet, einer Zielbewertung unterzogen und gelistet. Nunmehr sollen die Maßnahmen durch die Öffentlichkeit hinsichtlich deren Dringlichkeit bewertet werden, um eine Priorisierung erarbeiten zu können.

otto fragt nach

Öffentlicher Dialog zum Verkehrsentwicklungsplan 2030plus
 Wann? 03. Oktober 2015
 Wo? Alter Markt, Magdeburg

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Öffentlicher Personennahverkehr / Fernverkehr

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Radverkehr / Radabstellanlagen

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Ruhender Verkehr (Parken)

otto beteiligt sich

Programme Vormittag

Programme Nachmittag

Liebe Magdeburgerinnen und Magdeburger, Pendelrinnen und Pendler, Freunde und Gäste der Oststadt,

Ich freue mich, Sie noch einmal zur Mitarbeit am Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus einladen zu dürfen. In der finalen Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen die aus Ihren Vorschlägen und Ideen abgewonnenen Maßnahmen öffentlich diskutiert und bewertet werden. Ziel ist es, eine Reihenfolge zur Priorität einzelner Maßnahmen abzuleiten. Selbstverständlich können Sie auch weiterhin neue Ideen in die Diskussion einbringen, ich darf Sie herzlich einladen:

Besuchen Sie uns am 03. Oktober 2015 auf dem Rathausfest!

Kommen Sie mit Experten sowie der Projektleitung ins Gespräch und gestalten Sie Magdeburgs Zukunft mit.

Dr. Lothar Trümper
 Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg

11.00 Uhr	Eröffnung & Grußwort Dr. Dieter Scheldemann Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	14.15 Uhr	Pause
11.30 Uhr	Dialog #1 Unterwegs mit Bus und Bahn: Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Magdeburg Birgit Münster-Rendel / Magdeburger Verkehrsetriebe GmbH & Co. KG	14.30 Uhr	Dialog #4 Ein Alltag ohne Auto? – Ist das möglich? Strategien zur Weiterentwicklung des Individualverkehrs Karl-Heinz Richter Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
12.15 Uhr	Pause	15.15 Uhr	Pause
12.30 Uhr	Dialog #2 Verkehrsmittel der Zukunft: Ist Elektromobilität die Lösung? Martin Kraft UW-Institut für Logistik & Materialflusstechnik Otto von Guericke Universität Magdeburg	15.30 Uhr	Dialog #5 Wie kann die Stadtplanung den Verkehr beeinflussen? Das Spannungsfeld zwischen Stadtgestaltung und Verkehrsplanung Heide Grosche Leitwin Stadtplanungsamt
13.15 Uhr	Pause	16.15 Uhr	Offene Diskussion zum VEP 2030plus Mitarbeiter des Stadtplanungsbüros Mario Schreiber Abteilungsleiter Verkehrsplanung / Projektleitung VEP 2030plus
13.30 Uhr	Dialog #3 „net's End nach Stadt!": Entwicklungspotenziale im Radverkehr Norman Dreimann Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Regionalverband Magdeburg	18.00 Uhr	Vereinsabend

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Stadt- und Straßenraumgestaltung

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Verkehrsmanagement / -organisation

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Bürgerbeteiligung zu den Themen:

Verkehrssicherheit / Umweltschutz

Durchführung / Auswertung



Durchführung / Auswertung

4. Teil E Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr

- Methode: Workshop zur Einbindung ortsansässiger Unternehmen
- Auflage: dreistündiger Workshop mit Vertretern aus Wirtschaft
- Beteiligungszeitraum: 28.10.2015
- Rückläufe: 30 Teilnehmer
- Vorschläge: Diskussion über Anpassungsbedarfe von Verkehrsinfrastrukturen, die Entwicklungspotenziale im Wirtschaftsverkehr sowie die sich daraus ableitenden Anforderungen an die (Verkehrs-) Infrastrukturen

Durchführung / Auswertung

Notizen zu den Diskussionsthemen:

#1: Anpassungsbedarfe im Bestand?

#2: Potenziale im Wirtschaftsverkehr?

#3: Anforderungen an (Verkehrs-)Infrastrukturen?

Eigene Vorschläge / Diskussionsbedarfe

Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplatz 6
39106 Magdeburg

otto beteiligt sich
Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr
zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 plus

Datum: Mittwoch, 28. Oktober 2015
Uhrzeit: 10.00 bis 13.00 Uhr
Ort: Katharinenzentrum Magdeburg
(Großer Konferenzraum)
Breiter Weg 31, 39104 Magdeburg

Magdeburg
Zukunftstadt



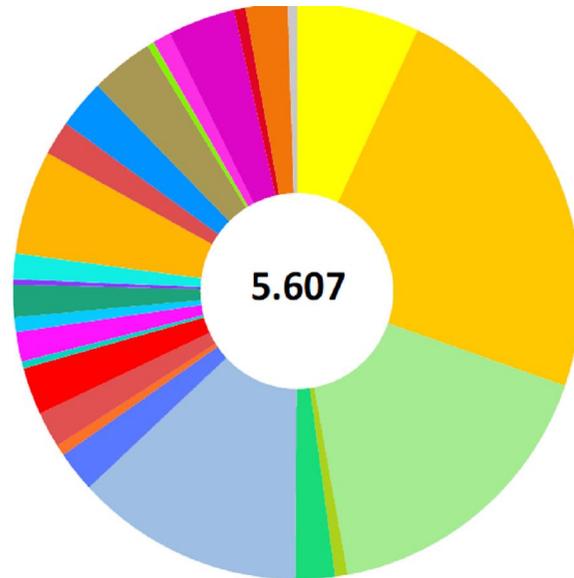
otto beteiligt sich	Programm	Anmeldung zum Workshop
<p>Sehr geehrte Unternehmerinnen und Unternehmer,</p> <p>die inhaltliche Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030 plus befindet sich in einem fortgeschrittenem Stadium. Als finales Arbeitspaket werden aktuell die konkreten Handlungsansätze und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Magdeburger Verkehrssystems definiert. Hierbei kommt dem Wirtschaftsverkehr eine zentrale Bedeutung zu. Ich freue mich sehr, Sie zum Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr einladen zu können, um mit Ihnen gemeinsam die künftigen Entwicklungsbedarfe im Wirtschaftsverkehr zu diskutieren.</p> <p><i>Dr. Lutz Trümper</i> Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg</p>	09:30 Uhr	Empfang & Begrüßung der Gäste
	10:00 Uhr	Eröffnung des Workshops Dr. Dieter Scheidemann Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
	10:10 Uhr	Einführung VEP 2030 plus Mario Schröter Leiter der Abteilung Verkehrsplanung
	10:20 Uhr	Impulsvortrag: Entwicklungstendenzen im Wirtschaftsverkehr Erhart Pfothenauer epf@kba, Berlin
	10:30 Uhr	Diskussion #1 Anpassungsbedarfe im Bestand? Moderation: Tino Grosche
	11:00 Uhr	Diskussion #2 Potenziale im Wirtschaftsverkehr?
	11:45 Uhr	Kaffeepause
	12:00 Uhr	Diskussion #3 Anforderungen der Wirtschaft an (Verkehrs-)Infrastrukturen?
	12:45 Uhr	Zusammenfassung Tino Grosche / Mario Schröter
	12:55 Uhr	Schlusswort Dr. Dieter Scheidemann
13:00 Uhr	Ausklang bei einem Mittagsimbiss	<p>Sehr geehrter Herr Dr. Trümper,</p> <p>für Ihre Einladung zum Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr bedanke ich mich.</p> <p>Ich nehme an der Veranstaltung teil. <input type="checkbox"/></p> <p>Ich entsende einen Vertreter. <input type="checkbox"/></p> <p>Name: _____</p> <p>Position: _____</p> <p>Eine Teilnahme ist nicht möglich. <input type="checkbox"/></p> <p>Bitte senden Sie Ihre Anmeldung bis zum 23. Oktober 2015 an die Landeshauptstadt Magdeburg zurück.</p> <p>Post: Rückantwort abtrennen und abschicken. E-Mail: alexander.kriste@spa.magdeburg.de Telefon: 0391 540 53 52 Fax: 0391 540 52 92</p> <p>Bitte beachten Sie, dass die Teilnehmerzahl durch den Veranstaltungsort begrenzt ist. Eine unangemeldete Teilnahme kann ggf. nicht berücksichtigt werden.</p>



Durchführung / Auswertung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die **Öffentlichkeitsbeteiligung** zum VEP 2030*plus*, **dank** des **Engagements der Magdeburgerinnen und Magdeburger sowie von Freunden und Gästen der Stadt**, weit über das zu erwartende Maß hinaus **erfolgreich gestaltet** werden konnte. In Summe wurden von schätzungsweise rund tausend Teilnehmenden rund **6.000 Maßnahmenvorschläge** eingebracht, welche die **Grundlage der anschließenden Maßnahmenplanung** darstellen werden.

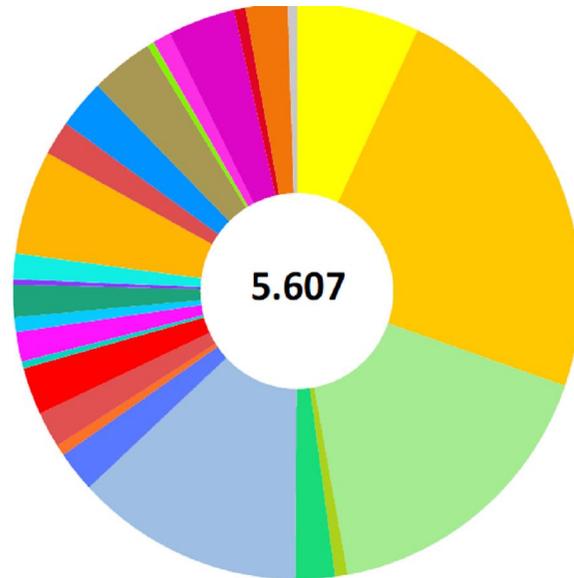
Durchführung / Auswertung



1	Fußgängerverkehr	393 (7,0%)
2	Radverkehr	1.308 (23,3%)
3	ÖPNV	942 (16,8%)
4	ÖPNV-Finanzierung	40 (0,7%)
5	ÖPNV-Betriebsmanagement	126 (2,2%)
6	Motorisierter Individualverkehr	728 (13,0%)
7	Ruhender Verkehr	129 (2,3%)
8	Güter-Femtransport	35 (0,6%)
9	LKW-Verkehr	113 (2,0%)
10	Wirtschaftsverkehr	149 (2,7%)
11	Alternative Mobilitätsmodelle	22 (0,4%)
12	Verkehrssicherheit	93 (1,7%)
13	Elektromobilität	46 (0,8%)
14	Verkehr und Umwelt	101 (1,8%)
15	Verkehrssparsame Stadtstrukturen	18 (0,3%)
16	Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz	80 (1,4%)
17	Verkehrsmanagement	328 (5,8%)
18	Mobilitätsmanagement	108 (1,9%)
19	Besondere Mobilitätsbedürfnisse	154 (2,7%)
20	Verkehr und öffentlicher Raum	200 (3,6%)
21	Verkehrskultur	22 (0,4%)
22	Öffentlichkeitsarbeit	58 (1,0%)
23	Instandhaltung / Instandsetzung Verkehrsant.	214 (3,8%)
24	Instandhaltungsmanagement	37 (0,7%)
25	Ordnungsrechtliche Maßnahmen	134 (2,4%)
26	Sonstiges	29 (0,5%)

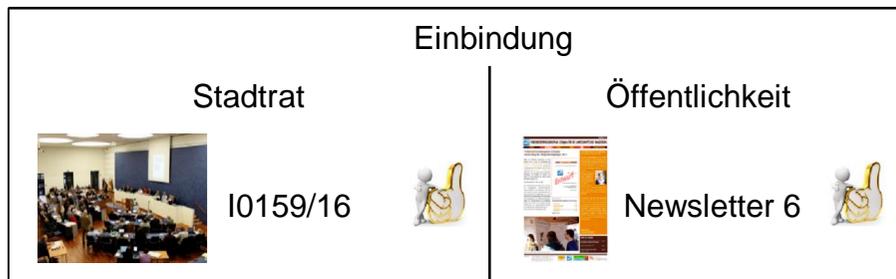
5.607

Durchführung / Auswertung



1	Fußgängerverkehr	393 (7,0%)
2	Radverkehr	1.308 (23,3%)
3	ÖPNV	942 (16,8%)
4	ÖPNV-Finanzierung	40 (0,7%)
5	ÖPNV-Betriebsmanagement	126 (2,2%)
6	Motorisierter Individualverkehr	728 (13,0%)
7	Ruhender Verkehr	129 (2,3%)
8	Güter-Femtransport	35 (0,6%)
9	LKW-Verkehr	113 (2,0%)
10	Wirtschaftsverkehr	149 (2,7%)
11	Alternative Mobilitätsmodelle	22 (0,4%)
12	Verkehrssicherheit	93 (1,7%)
13	Elektromobilität	46 (0,8%)
14	Verkehr und Umwelt	101 (1,8%)
15	Verkehrssparsame Stadtstrukturen	18 (0,3%)
16	Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz	80 (1,4%)
17	Verkehrsmanagement	328 (5,8%)
18	Mobilitätsmanagement	108 (1,9%)
19	Besondere Mobilitätsbedürfnisse	154 (2,7%)
20	Verkehr und öffentlicher Raum	200 (3,6%)
21	Verkehrskultur	22 (0,4%)
22	Öffentlichkeitsarbeit	58 (1,0%)
23	Instandhaltung / Instandsetzung Verkehrsant.	214 (3,8%)
24	Instandhaltungsmanagement	37 (0,7%)
25	Ordnungsrechtliche Maßnahmen	134 (2,4%)
26	Sonstiges	29 (0,5%)

5.607



Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

Folie 43



Durchführung / Auswertung

Der Runde Tisch kam am **19. April 2016** zu dessen **11. Arbeitssitzung** zusammen.

Inhalt der Veranstaltung war die **Vorstellung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung** sowie der **Entwurf des Maßnahmenpaketes**.

Die ca. **6.000 Maßnahmenempfehlungen** umfassten auch eine größere Zahl **unvollständiger oder nicht auf die Sache bezogener Vorschläge**. Deshalb war hier zunächst in **relevante und nicht relevante Maßnahmenempfehlungen zu trennen**.

Durchführung / Auswertung

In einem weiteren Schritt erfolgte die **Zuordnung der Empfehlungen in 26 Kategorien**. Dies geschah im Interesse der Übersichtlichkeit und größtmöglichen Systematisierung. Die unter der **Kategorie "Sonstiges"** von vornherein **nicht VEP-relevanten Empfehlungen** wurden **in die weiteren Auswertungsschritte nicht mit einbezogen**.

Ein nächster Schritt diente der **genaueren Binnendifferenzierung** innerhalb der **verbliebenen 25 Kategorien**. Hierbei wurde nach **pauschalen** und **konkreten Maßnahmenempfehlungen** unterschieden. Mit Blick auf eine möglichst präzise Zuordnung und Auswertung der pauschalen Empfehlungen ergab sich eine an deren jeweiligen Inhalten orientierte, stark aufgefächerte Untergliederung.

Durchführung / Auswertung

Die **Auswertung ergibt** . nach einer ersten Gegenkontrolle durch die Stadtverwaltung . **die Zahl** von insgesamt **459 konkreten** und **4.586 pauschalen Empfehlungen**.

Aus methodischen Gründen muss unterstrichen werden, dass die **Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung** gewonnen wurden und **nicht repräsentativ** sind.

Gleichwohl **vermittelt das Resultat ein zutreffendes Stimmungsbild**. Es erlaubt u.a. **Rückschlüsse** darauf, **wo Mängel bzw. Probleme im Verkehrssystem der Landeshauptstadt vorliegen**.

Durchführung / Auswertung

Auffallend ist insbesondere der Anteil von **rund 50 Prozent aller Maßnahmenempfehlungen innerhalb der Rubriken Fußgänger- und Radverkehr sowie ÖPNV**.

Dies **bedeutet** allerdings **nicht**, dass diese **Empfehlungen ausschließlich von Fußgängern, Radfahrern oder ÖPNV-Nutzern** abgegeben wurden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der **überwiegende Teil der am Dialog Beteiligten** in der Regel **mehrere Verkehrsmittel nutzt**.

Durchführung / Auswertung

Aus der **Diskussion am Runden Tisch** ergaben sich damit **wesentliche Eckpunkte** für die Erarbeitung des Maßnahmenpakets. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnenen Maßnahmenempfehlungen waren im **weiteren Arbeitsfortgang mit den "Sowieso-Maßnahmen"** zu verknüpfen. **Einbezogen worden auch noch Maßnahmen**, die aus **Sicht von Politik** (z.B. DS0444/15 Verkehrsuntersuchung Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten und Westerhüsen) **und Verwaltung** als **mittelfristig umsetzbar** und für die **Verkehrsentwicklung bedeutsam eingeschätzt** werden.

Durchführung / Auswertung

Aus der **Diskussion am Runden Tisch** ergaben sich damit **wesentliche Eckpunkte** für die Erarbeitung des Maßnahmenpakets. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnenen Maßnahmenempfehlungen waren im **weiteren Arbeitsfortgang mit den "Sowieso-Maßnahmen"** zu verknüpfen. **Einbezogen worden auch noch Maßnahmen**, die aus **Sicht von Politik** (z.B. DS0444/15 Verkehrsuntersuchung Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten und Westerhüsen) **und Verwaltung** als **mittelfristig umsetzbar** und für die **Verkehrsentwicklung bedeutsam eingeschätzt** werden.

Einbindung

Stadtrat



I0191/17

I0082/18



Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*

Folie 49



Durchführung / Auswertung

Was sind sSowieso-Maßnahmen%?

Unter der Kategorie "**Sowieso-Maßnahmen**" sind all jene **Maßnahmen** unterschiedlichen Verbindlichkeitsgrades zusammengefasst, **deren Umsetzung auch ohne VEP "sowieso" erfolgen würde**. Dabei wurde nach folgenden Merkmalen unterschieden:

- Maßnahmen, die sich mit Stand Januar 2018 bereits in der Umsetzung befinden,
- Maßnahmen im Planungsstadium,
- vom Stadtrat beschlossene mittel- bzw. langfristige Maßnahmen,
- vom Stadtrat bzw. von der Verwaltung zur Prüfung vorgeschlagene Maßnahmen.

Durchführung / Auswertung

Was sind sSowieso-Maßnahmen%?

In diese **Kategorie** wurden auch die **drei größten**, derzeit bereits im Bau befindlichen bzw. überwiegend realisierten **Maßnahmen** der Landeshauptstadt Magdeburg (**Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, zweite Nord-Süd Verbindung der Straßenbahn, Ersatzneubau Strombrückenzug**) mit einbezogen worden.

Die insgesamt **25 "Sowieso-Maßnahmen"** lassen sich den vier genannten Kategorien folgendermaßen zuordnen: Neben den **drei Vorhaben in der Umsetzung** handelt es sich um **zwei** weitere im **Planungsstadium**, **zehn** vom Stadtrat **beschlossene** sowie weitere **zehn zur Prüfung** empfohlene **Maßnahmen**. (vgl. Anhang 3)

Durchführung / Auswertung

Was sind "Sowieso-Maßnahmen" ?

Bearbeitungsstand	Maßnahme	Wichtigkeit	Investitionsbedarf	Fristigkeit	Beschlusslage
in Planung	Barrierefreier Ausbau von 3 . 4 Haltestellen pro Jahr gemäß Magdeburger Standard vorrangig bei Trassenumbau	Hohe Priorität	>10 Mio. "	Kurzfristig bis 2025	<p>DS0040/16 (SR 1321-039(VI)17) . Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr</p> <p>DS0499/09 (SR 246-11(V)10) . Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010</p> <p>DS0185/18 (SR 1970-056(VI)18) . Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018</p> <p>Maßnahme teilweise in verschiedenen Städtebauförderprogrammen beantragt oder zur Beantragung vorgesehen</p> <p>DS0353/17/10 (SR 1733-049(VI)17) . Haushaltsplan 2018; Provisorischer barrierefreier Ausbau von Haltestellen . Investitionsnummer I86166022, I86166023, I86166024</p>

Durchführung / Auswertung

Was sind "Sowieso-Maßnahmen" ?

Bearbeitungsstand	Maßnahme	Wichtigkeit	Investitionsbedarf	Fristigkeit	Beschlusslage
in Planung	Barrierefreier Ausbau von 3 . 4 Haltestellen pro Jahr gemäß Magdeburger Standard vorrangig bei Trassenumbau	Hohe Priorität	>10 Mio. "	Kurzfristig bis 2025	DS0040/16 (SR 1321-039(VI)17) . Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr
					DS0499/09 (SR 246-11(V)10) . Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010
					DS0185/18 (SR 1970-056(VI)18) . Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018
					Maßnahme teilweise in verschiedenen Städtebauförderprogrammen beantragt oder zur Beantragung vorgesehen
					DS0353/17/10 (SR 1733-049(VI)17) . Haushaltsplan 2018; Provisorischer barrierefreier Ausbau von Haltestellen . Investitionsnummer I86166022, I86166023, 86166024

Einschätzung wurde für 25 Maßnahmen in dieser Kategorie vorgenommen.

Durchführung / Auswertung

Bildung von vier Arbeitsgruppen (Initiative Mitglieder RT):

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	Fußgängerverkehr, Verkehr und öffentlicher Raum, Verkehr und Umwelt, Verkehrssparsame Stadtstruktur, Ruhender Verkehr	15.06.2016
	Radverkehr	22.08.2016
	Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV-Finanzierung, ÖPNV-Betriebsmanagement	29.06.2016
	Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter- Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz	22.07.2016

Alle **vier Themencluster** werden **kombiniert mit** folgenden **Querschnittsthemen**:

Besondere Mobilitätsbedürfnisse (außer Radverkehr), Instandhaltung / Instandsetzung, Verkehrssicherheit, Instandhaltungsmanagement, Mobilitätsmanagement, Ordnungsrechtliche Maßnahmen, Verkehrsmanagement, Verkehrskultur, Elektromobilität (außer Fußgängerverkehr), Öffentliche

Durchführung / Auswertung

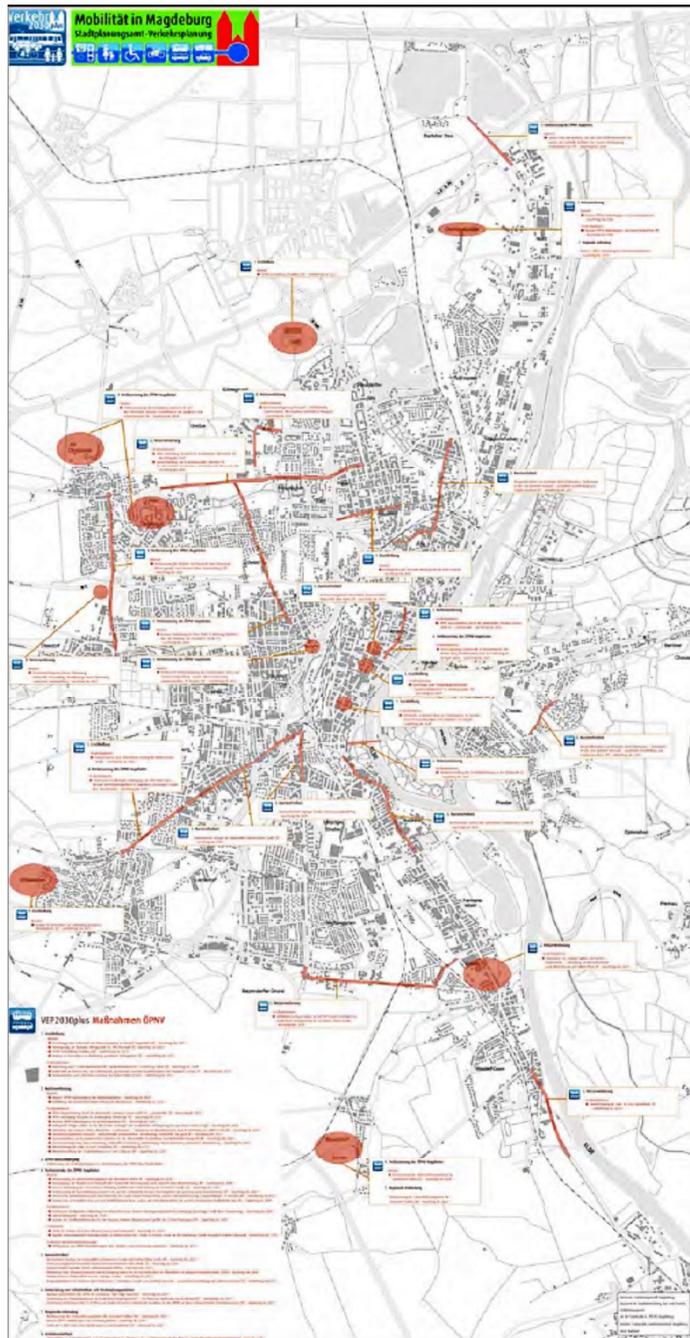
Bildung von vier Arbeitsgruppen (Initiative Mitglieder RT):

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	Fußgängerverkehr, Verkehr und öffentlicher Raum, Verkehr und Umwelt, Verkehrssparsame Stadtstruktur, Ruhender Verkehr	15.06.2016
	Radverkehr	22.08.2016
	Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV-Finanzierung, ÖPNV-Betriebsmanagement	29.06.2016
	Motorisierte Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Transport, Magdeburg im Verkehrsnetz	22.07.2016

Einbindung	
Stadtrat  I0159/16 I0191/17 	Öffentlichkeit  Newsletter 6 Doku RT 

it folgenden **Querschnittsthemen:**

Verkehr), Instandhaltung / Instandsetzung, Verkehrssicherheit, Management, Ordnungsrechtliche Maßnahmen, Verkehrsmanagement,



VEP2030plus Maßnahmen ÖPNV

1. Erschließung

- Busnetz

- Prüfen der Einrichtung einer Haltestelle im Schwarzkopfweg im Bereich Puppendorf *ē kurzfristig bis 2020* -
- Verlängerung der Busroute Mittagstraße bis Alte Neustadt *ē kurzfristig bis 2020 ē*
- ÖPNV-Erschließung des Einzelhandelsgebietes Pfahlberg *ē mittelfristig bis 2025 ē*

- Straßenbahnnetz

- Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" in Richtung Süden *ē kurzfristig bis 2020* -
- Haltestelle im Breiten Weg am Friedensplatz, da Abstand zwischen Hasselbachplatz und Domplatz zu lang *ē kurzfristig bis 2020 ē*
- Neubaustrecke nach Ottersleben entlang der Halberstädter Straße *ē mittelfristig bis 2025 ē*

2. Netzerweiterung

- Busnetz

- Bessere ÖPNV-Anbindungen von Gewerbegebieten *ē kurzfristig bis 2020 ē*
- Einführung von Quartiersbuslinien entlang mit Kleinbussen *ē mittelfristig bis 2025 ē*
- Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg *ē kurzfristig bis 2020 ē*

- Straßenbahnnetz

- Neubaustrecke durch die Jakobstraße | Neubau Gustav-Adolf-Str. *ē kurzfristig bis 2020* -
- ÖPNV-Anbindung Florapark bis Krankenhaus Olvenstedt *ē kurzfristig bis 2020* -
- Bessere ÖPNV-Anbindungen von Gewerbegebieten *ē kurzfristig bis 2020* -
- Haltepunkt Lüttgen-Salbke an der Strecke Magdeburg ē Halberstadt, verknüpft mit Straßenbahn-Strecke bis Gustav-Ricker-Straße *ē kurzfristig bis 2020* -

3. ÖPNV-Beschleunigung

- Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)

4. Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

- Busnetz

- Verlängerung der Buslinie von Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf (über Kümmelsberg) *ē kurzfristig bis 2020* -
- Bessere Anbindung des Flora-Parks in Richtung Stadtfeld über den Holzweg zur Ebendorfer Straße *ē kurzfristig bis 2020* -
- Saison-Linie zum Barleber See und zum Schiffsbewerk bzw. Ausbau der Endstelle Barleber See zwecks Verknüpfung Straßenbahn/Bus *ē langfristig bis 2030 ē*

- Straßenbahnnetz

- Verbesserte Straßenbahn-Anbindung von Ottersleben bzw. bessere Umsteigemöglichkeit in Sudenburg (Braunlager Straße bzw. Kroatienweg) *ē kurzfristig bis 2020* -
- Fahrrad-Mitnahme *ē kurzfristig bis 2020 ē*
- Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für die Nutzung breiterer Wagenkasten (größer als 2,30 m-Breite) *ē langfristig bis 2030 ē*

- S-Bahnnetz

- Digitale Informationstafel Hasselbachplatz zu Abfahrtszeiten der S-Bahn in Echtzeit sowie an der Lüneburger Straße bezüglich Bahnhof Neustadt *ē mittelfristig bis 2025 ē*

- Erweiterte Mobilitätsdienstleistungen

- Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten *ē langfristig bis 2030 ē*

5. Barrierefreiheit

- Umsetzung des Magdeburger Standards der Barrierefreiheit - *mittelfristig bis 2030 ē*
- Einführung eines Planungsstandards und Ausbauprogramms für die Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - *kurzfristig bis 2020 ē*

6. Entwicklung von Schnittstellen und Verknüpfungspunkten

- Ausbau Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- Bike+Ride Standorte - *kurzfristig bis 2020 ē*

7. Regionale Anbindung

- Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen - *kurzfristig bis 2020 ē*
- Bessere ÖPNV-Anbindungen von Gewerbegebieten - *kurzfristig bis 2020 ē*

8. Verkehrssicherheit

- Verbindliches Sicherheitsaudit für jede Planungsphase bei Planungen der Landeshauptstadt Magdeburg und der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG

Durchführung / Auswertung

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	<p>Fußgängerverkehr, Verkehr und öffentlicher Raum, Verkehr und Umwelt, Verkehrssparsame Stadtstruktur, Ruhender Verkehr</p>	15.06.2016
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fußwegverbindungen (kurzfristig) 2. Wichtige Fußwegverbindungen (mittel- / langfristig) 3. Überwindung bestehender städtebaulicher Barrieren 4. Ausbau / Qualifizierung von Fußwegen 5. Fußgängerquerungen / Querungshilfen 6. Lückenschlüsse im Fußwegenetz 7. Gesamtkonzept Uni-Campus / Universitätsplatz 8. Berücksichtigung von Fußgängerbelangen an Haltestellen, Bahnhöfen, Schulen und öffentlichen Einrichtungen 9. Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen im öffentlichen Raum <p> 9 konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen-bündel genannt</p>	

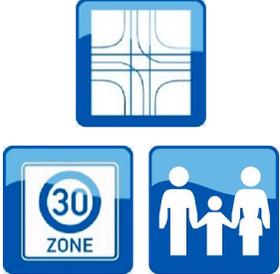
Durchführung / Auswertung

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	Radverkehr	22.08.2016
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Neubau Radverkehrsanlagen 2. Qualifizierung vorhandener Radverkehrsanlagen 3. Regionale Anbindungen / Radschnellverbindungen 4. Einrichtung von Radabstellanlagen incl. Bike + Ride 5. Lückenschlüsse 6. Zwei-Richtungsradwege an Hauptverkehrsstraßen 7. Anpassung Durchgängigkeit Radwegenetz 8. Verkehrsorganisation 9. Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr 10. Festlegung geeigneter Schulradweg-Routen zu allen Magdeburger Schulen 11. Neubaumaßnahmen <p>▶ 11 konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen-bündel genannt</p>	

Durchführung / Auswertung

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	Öffentlicher Personennahverkehr , ÖPNV-Finanzierung, ÖPNV-Betriebsmanagement	29.06.2016
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erschließung (Bus-/Straßenbahnnetz; kurz-/mittel-/langfristig) 2. Netzerweiterung (Bus-/Straßenbahnnetz; kurz-/mittel-/langfristig) 3. ÖPNV-Beschleunigung 4. Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (Bus-/Straßenbahn-/S-Bahnnetz, Erweiterte Mobilitätsdienstleistungen; kurz-/mittel-/langfristig) 5. Barrierefreiheit 6. Entwicklung von Schnittstellen und Verknüpfungspunkten 7. Regionale Anbindung 8. Verkehrssicherheit <p>  8 konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen-bündel genannt </p>	

Durchführung / Auswertung

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	<p>Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter- Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz</p>	<p>22.07.2016</p>
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Netzerweiterung / Netzergänzung 2. Trassenfreihaltung 3. Verbesserung des Verkehrsflusses 4. Punktuelle und flächenhafte Verkehrsberuhigung (Einrichtung von Tempo-30-Strecken, Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen) <p>▶ 4 konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen-bündel genannt</p>	

Durchführung / Auswertung

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	<p>Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter- Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz</p>	<p>22.07.2016</p>
 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ruhender Verkehr - Innenstadt 2. Ruhender Verkehr . Wohnquartiere 3. Ruhender Verkehr . Großveranstaltungen <p>▶ 3 konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen-bündel genannt</p>	

Durchführung / Auswertung

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter- Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz	22.07.2016
 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarfsgerechte äußere und innere Erschließung bestehender und künftiger Industrie- und Gewerbegebiete 2. Fortschreibung Wirtschaftsverkehrskonzept <p>  2 konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen-bündel genannt </p>	

Durchführung / Auswertung

Arbeitsgruppe	Themen	Tagung am
	<p>Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter- Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz</p>	<p>22.07.2016</p>
 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehrssteuerung und . management (Steuerung Lichtsignalanlagen) 2. Verkehrssteuerung und . management (Wegweisung auf übergeordnetes Verkehrsnetz) <p>▶ 2 konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen-bündel genannt</p>	

Durchführung / Auswertung

Der **Bewertungsprozess** gliederte sich in **mehrere Etappen** . jede davon in Abstimmung mit dem Runden Tisch, den Begleitgremien und den beteiligten Fachämtern.

Ein **erster Schritt** diente einem **Abgleich** der Maßnahmenempfehlungen mit den vom Stadtrat beschlossenen Zielen des VEP 2030*plus*. Im **zweiten Schritt** erfolgte eine **Untergliederung** in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie nach hoher, mittlerer und niedriger Priorität.

Gegenstand eines **dritten Schrittes** war ein grobe **Zuordnung** der ausgewählten Maßnahmen zu sechs Kostenklassen. Diese Zuordnung orientierte sich an der Größenordnung von Kosten vergleichbarer Maßnahmen.

Durchführung / Auswertung

Schrittweise Auswertung der Maßnahme-Vorschläge:

Arbeitsschritt	Vorschläge	Bemerkung
1. Schritt Ergebnis Æ Öffentlichkeitsbeteiligung	5.607	Trennung relevante u. nicht relevante Maßnahmenempfehlungen
2. Schritt Ergebnis - erste Sichtung	4.586	Trennung von konkreten und pauschalen Empfehlungen
2. Schritt Ergebnis Æ zweite Sichtung	459	Konkrete Maßnahmenvorschläge Gegenkontrolle Stadtverwaltung
3.Schritt Ergebnis Æ Arbeitsgruppen RT	(39)	Erarbeitung Maßnahmenpakete (Arbeitsgruppen Runder Tisch)
4.Schritt Ergebnis Æ Erörterung am RT	143	Abstimmung des vorläufigen Maßnahmengesamtpaketes
5. Schritt Ergebnis Æ Endgültige Maßnahmen	113	Erarbeitung DS 0124/18 Resultat der Abstimmungen (Januar 2018)

Durchführung / Auswertung

Der **Bewertungsprozess** gliederte sich in **mehrere Etappen** . jede davon in Abstimmung mit dem Runden Tisch, den Begleitgremien und den beteiligten Fachämtern.

Ein **erster Schritt** diente einem **Abgleich** der Maßnahmenempfehlungen mit den vom Stadtrat beschlossenen Zielen des VEP 2030*plus*. Im **zweiten Schritt** erfolgte eine **Untergliederung** in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie nach hoher, mittlerer und niedriger Priorität.

Gegenstand eines **dritten Schrittes** war eine grobe **Zuordnung** der ausgewählten Maßnahmen zu sechs Kostenklassen. Diese Zuordnung orientierte sich an der Größenordnung von Kosten vergleichbarer Maßnahmen.

Ergebnis eines **vierten Schrittes** war schließlich die **Zuordnung** der jedem der drei **Szenarien**.

Durchführung / Auswertung

	Szenario 0 "Beschlusslage"	Szenario 1 "Stärkung Umweltverbund"	Szenario 2 "Verhaltenswandel"	
Kurz-Charakteristik	Gegenwärtiges Verkehrssystem (Netzstruktur und Angebote) einschließlich Realisierung sämtlicher im Bau oder in der Planung befindlicher kommunaler und überörtlicher verkehrlicher Maßnahmen = Prognose-Nullfall zuzüglich der vom Stadtrat bis 2015 politisch beschlossenen bzw. von Bund und Land zur Realisierung vorgesehenen Maßnahmen = ("Sowieso-Maßnahmen")	Wie Szenario 0 'Beschlusslage', jedoch mit Akzent auf zusätzlichen weichen und investiven Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) in Stadt und Region einschließlich aller Strategien und Maßnahmen einer auf Innenentwicklung und eine Stadt der kurzen Wege ausgerichteten Stadtentwicklung.	Entsprechend Szenario 1 'Stärkung Umweltverbund', zusätzlich jedoch deutlicher Verhaltenswandel unter dem Einfluss erhöhter Energie- und Mobilitätskosten sowie eines kritischeren Umweltbewusstseins. Indikatoren: Deutliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens insbesondere in Bezug auf Kostenbewusstsein sowie die Wahl energie-sparender Verkehrsmittel.	
Spezifische Merkmale und Indikatoren	Leichte EW-Zunahme Kernstadt / EW-Rückgang Umland Tendenziell gleichbleibende Zahl motorisierter Einpendler	EW-Zunahme in der Kernstadt im Zeichen einer besonderen Förderung der Innenentwicklung / EW-Rückgang Umland / Tendenziell leicht rückläufige Zahl der motorisierten Einpendler		
	Veränderung der Verkehrsmittelwahl mit einer, dem allgemeinen Trend entsprechenden Zunahme vor allem des Rad- und Fußverkehrs. Gleichwohl bleibt das Kfz. wichtigstes Verkehrsmittel im Modal-Split	Deutliche Zunahme der Modal-Split-Anteile bei den Verkehrsarten des Umweltverbunds im Binnenverkehr aufgrund gezielter Push & Pull-Maßnahmen (Kanalisation MIV, Parkraum-Bewirtschaftung, Förderung Fuß- und Radverkehr / verbesserte ÖPNV-Angebote). Gleichbleibende, bzw. leicht steigende Anteile der Gesamt-Verkehrsleistung für den MIV.	Wie Szenario 2, jedoch im Binnenverkehr noch deutlichere Zunahme der Verkehrsmittelwahl des Umweltverbundes bei gleichzeitig spezifisch rückläufiger Pkw-Nutzung. Dennoch unverminderte Verkehrsleistung beim MIV. Zunahme intermodaler Mobilitätsnutzung bei rückläufiger Bedeutung von privatem Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung.	
	Stabile bzw. leicht wachsende Wirtschaftsentwicklung an bestehenden Standorten	Stabile Wirtschaftsentwicklung an bestehenden sowie verstärkte Ansiedlung von Unternehmens-Neugründungen an innenstadtnahen Standorten.		
	Zunahme sowohl der Anzahl wie der Länge der Wege pro Person und Tag . im Rad- und Fußverkehr, deutlich beim MIV.	Bündelung von MIV und Wirtschaftsverkehr auf definierten Haupttrouten bei zwar wachsender Zahl und größerer Länge zurückgelegter Wege, jedoch veränderter Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Reiseziel und Entfernung.		
	Erhalt der Netzstruktur bei gleichzeitigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für bereits begonnene wie auch politisch beschlossene Vorhaben ("Sowieso-Maßnahmen").	Wie Szenario 'Beschlusslage', jedoch zusätzlich Qualifizierung / Umbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur mit Schwerpunkten im Bereich von Radverkehrsnetz, ÖPNV und öffentlichem Raum.	Wie Szenario 1, jedoch mit Schwerpunkt auf verstärkter Qualifizierung des Verkehrssystems mit Blick auf dessen Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit .	
Zu erwartende Entwicklung bis 2030	Trotz leicht zunehmender personenbezogener Verkehrsleistung im MIV ist bei sich änderndem Mobilitätsverhalten eine rückläufige Belastung des Straßennetzes selbst ohne zusätzliche strategische Maßnahmen und unter Beibehaltung der gegenwärtigen Netzstruktur zu erwarten. Gründe dafür sind u.a. die tendenzielle Zunahme der Innenstadtbevölkerung bei abnehmender EW-Zahl im Umland.	Dank weiterer Aufwertung des öffentlichen Raumes für Fußgänger sowie verbesserter Radverkehrsinfrastruktur, attraktiverer Serviceangebote für ÖPNV-Nutzer sowie der gezielten Entwicklung einer Stadt der kurzen Wege ist im Binnenverkehr mit deutlicher Zunahme der Verkehrsarten des Umweltverbundes bei gleichzeitig rückläufigem motorisiertem Individualverkehr auch aus dem Umland zu rechnen.	Unter der Voraussetzung der zunehmenden öffentlichen Bedeutung einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität bei gleichzeitig steigenden Mobilitätskosten und einer Stadt der kurzen Wege wird ein Zuwachs der Nahmobilität zu Fuß und mit Fahrrad, der verstärkte Einsatz alternativer Antriebsformen und die Veränderung individueller Mobilitätsgewohnheiten unterstellt.	

Durchführung / Auswertung

	Szenario 0 "Beschlusslage"	Szenario 1 "Stärkung Umweltverbund"	Szenario 2 "Verhaltenswandel"
Maßnahmen-Schwerpunkte Fußverkehr	Umsetzung von Einzelmaßnahmen im Zuge von Straßen- und Haltestellen-Umbauten (z.B. Schönebecker Str. / S-Bahn-Haltestelle Salbke) bzw. im Kontext der laufenden Instandhaltung bzw. Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur.	Wie Szenario 0 jedoch zusätzlich dazu stadtweites Gehweg-Sanierungsprogramm, Herstellung von Barrierefreiheit im Haupt-Fußwegenetz, Bau von Querungshilfen an großen Verkehrsstraßen. Qualifizierung des öffentlichen Raumes sowie Herstellung sicherer und kurzer Fußwegverbindungen u.a. zwischen Stadtfeld und Altstadt.	Wie Szenario 1; ergänzend dazu Begrünungsprogramm für Straßen, Gehwege und öffentliche Räume verbunden mit Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßen als "Lebensräumen". Einführung von Wegeleitsystemen vor allem für Besucher der Stadt. Dynamische, vor allem auf Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV abgestimmte verkehrssteuernde Maßnahmen.
Maßnahmen-Schwerpunkte Radverkehr	Realisierung der vordringlichsten, in der Radverkehrskonzeption benannten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen (u.a. einzelne Lückenschlüsse, Einzel-Maßnahmen zur Qualifizierung und Sanierung von Radverkehrsanlagen).	Neben der Umsetzung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen entspr. Szenario 0 gezielte Sanierung, Ausbau und Verdichtung des Radwegenetzes; Beseitigung von Engstellen / Einrichtung von Radstationen sowie von Radschnellverbindungen ins Stadtumland / Sicherung der Erreichbarkeit aller Gewerbestandorte für den Radverkehr.	Systematischer Umbau von Kopfsteinpflaster-Straßen in Wohnquartieren zu Radfahrstraßen. Einrichtung eines stadtweiten Schulradwegenetzes. Ausbau eines gesamtstädtischen Netzes von Radstationen an allen wichtigen Schnittstellen sowie Etablierung von Radrouten für E-Bikes. Umsetzung eines "Magdeburger Sicherheitsstandards".
Maßnahmen-Schwerpunkte ÖPNV	Abschnittsweise Realisierung der zweiten Nord-Süd-Verbindung sowie Weiterführung des schrittweisen barrierefreien Ausbaus aller ÖPNV-Haltestellen. Zug um Zug Umstellung der gesamten Busflotte auf schadstoffarme Fahrzeuge.	Taktverdichtung während der Hauptverkehrszeiten einschließlich Ausbau der Infrastruktur sowie ÖPNV-Beschleunigung / Barrierefreie Gestaltung von baulichen Anlagen, Fahrzeugen und Informationen / Einrichtung von P+R-Plätzen mit ÖPNV- bzw. SPNV-Anschluss / 24-Stunden Vertaktung ÖPNV/S-Bahn. Attraktive ÖPNV-Angebote (Multi-Modalität / Tickets / Gepäcktransport etc.).	Weitere Aufwertung des ÖPNV durch fortlaufende Qualitätsverbesserung von Haltestellen, Ausbau wichtiger Schnittstellen vor allem hinsichtlich multimodaler Mobilitätsangebote / Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, attraktiver Ticketangebote und Verknüpfung mit umfassenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.
Maßnahmen-Schwerpunkte Straße	Fertigstellung des Projekts Bahnüberführung Ernst-Reuter-Allee / Realisierung des Strombrückenzuges / Erneuerung der Straßenanlagen im Bereich Leipziger Straße (Wiener Straße bis Halberstädter Straße) / Verlängerung der Bürger Straße bis an die Oebisfelder Brücke.	Bestandssanierung Straßennetz, Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum sowie Fortführung weiterer entsprechender Maßnahmen in den Wohnquartieren / Qualifizierung der Wirtschaftsverkehrsrouten / Gezielte Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom Parkdruck u.a. durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung.	Dynamische Verkehrs- (bzw. Parkraum-) steuerung und -bewirtschaftung in Kombination mit fortlaufendem Umwelt-Monitoring. Erarbeitung umweltverträglicher Logistik- und Belieferungs-Konzepte im Bereich betrieblicher und kommunaler Ver- und Entsorgung. Gezielte Förderung der Elektro-Mobilität u.a. durch Ausweisung von Aufladestationen auf öffentlichem Straßenland, Investitionen in elektro-mobilen Dienstfahrzeuge

Durchführung / Auswertung

	Szenario 0 "Beschlusslage"	Szenario 1 "Stärkung Umweltverbund"	Szenario 2 "Verhaltenswandel"
Maßnahmen-Schwerpunkte Fußverkehr	Umsetzung von Einzelmaßnahmen im Zuge von Straßen- und Haltestellen-Umbauten (z.B. Schönebecker Str. / S-Bahn-Haltestelle Salbke) bzw. im Kontext der laufenden Instandhaltung bzw. Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur.	Wie Szenario 0 jedoch zusätzlich dazu stadtweites Gehweg-Sanierungsprogramm, Herstellung von Barrierefreiheit im Haupt-Fußwegenetz, Bau von Querungshilfen an großen Verkehrsstraßen. Qualifizierung des öffentlichen Raumes sowie Herstellung sicherer und kurzer Fußwegverbindungen u.a. zwischen Stadtfeld und Altstadt.	Wie Szenario 1; ergänzend dazu Begrünungsprogramm für Straßen, Gehwege und öffentliche Räume verbunden mit Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßen als "Lebensräumen". Einführung von Wegeleitsystemen vor allem für Besucher der Stadt. Dynamische, vor allem auf Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV abgestimmte verkehrssteuernde Maßnahmen.
Maßnahmen-Schwerpunkte Radverkehr	Realisierung der vordringlichsten, in der Radverkehrskonzeption benannten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen (u.a. einzelne Lückenschlüsse, Einzel-Maßnahmen zur Qualifizierung und Sanierung von Radverkehrsanlagen).	Neben der Umsetzung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen entspr. Szenario 0 gezielte Sanierung, Ausbau und Verdichtung des Radwegenetzes; Beseitigung von Engstellen / Einrichtung von Radstationen sowie von Radschnellverbindungen ins Stadtumland / Sicherung der Erreichbarkeit aller Gewerbestandorte für den Radverkehr.	Systematischer Umbau von Kopfsteinpflaster-Strassen in Wohnquartieren zu Radfahrstraßen. Einrichtung eines stadtweiten Schulradwegenetzes. Ausbau eines gesamtstädtischen Netzes von Radstationen an allen wichtigen Schnittstellen sowie Etablierung von Radrouten für E-Bikes. Umsetzung eines "Magdeburger Sicherheitsstandards".
Maßnahmen-Schwerpunkte ÖPNV	Abschnittsweise Realisierung der zweiten Nord-Süd-Verbindung sowie Weiterführung des schrittweisen barrierefreien Ausbaus aller ÖPNV-Haltestellen. Zug um Zug Umstellung der gesamten Busflotte auf schadstoffarme Fahrzeuge.	Taktverdichtung während der Hauptverkehrszeiten einschließlich Ausbau der Infrastruktur sowie ÖPNV-Beschleunigung / Barrierefreie Gestaltung von baulichen Anlagen, Fahrzeugen und Informationen / Einrichtung von P+R-Plätzen mit ÖPNV- bzw. SPNV-Anschluss / 24-Stunden Vertaktung ÖPNV/S-Bahn. Attraktive ÖPNV-Angebote (Multi-Modalität / Tickets / Gepäcktransport etc.).	Weitere Aufwertung des ÖPNV durch fortlaufende Qualitätsverbesserung von Haltestellen, Ausbau wichtiger Schnittstellen vor allem hinsichtlich multimodaler Mobilitätsangebote / Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, attraktiver Ticketangebote und Verknüpfung mit umfassenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.
Maßnahmen-Schwerpunkte Straße	Fertigstellung des Projekts Bahnüberführung Ernst-Reuter-Allee / Realisierung des Strombrückenzuges / Erneuerung der Straßenanlagen im Bereich Leipziger Straße (Wiener Straße bis Halberstädter Straße) / Verlängerung der Bürger Straße bis an	Bestandssanierung Straßennetz, Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum sowie Fortführung weiterer entsprechender Maßnahmen in den Wohnquartieren / Qualifizierung der Wirtschaftsverkehrsrouten / Gezielte Maßnahmen zur Entlastung der Innen-Wohnquartiere vom Parkdruck u.a. durch Erhaltung der Parkraumbewirtschaftung.	Dynamische Verkehrs- (bzw. Parkraum-) steuerung und -bewirtschaftung in Kombination mit fortlaufendem Umwelt-Monitoring. Erarbeitung umweltverträglicher Logistik- und Belieferungs-Konzepte im Bereich betrieblicher und kommunaler Ver- und Entsorgung. Gezielte Förderung der Elektro-Mobilität u.a. durch Ausweisung von Aufladestationen auf öffentlichem Straßenland, Investitionen in elektro-mobilen Dienstfahrzeuge

Einbindung

Stadtrat



10293/16



Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- ***Baustein 4 Æ Integriertes Maßnahmenkonzept***
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - ***Politische Entscheidungsfindung***
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- *Informationen / Kontakt*

Politische Entscheidungsfindung

Das **integrierte Maßnahmenkonzept** umfasst insgesamt **113 Maßnahmen** sowie ein bisher knapp gefasstes Handlungskonzept. Beides ist **Ergebnis** eines **mehrstufigen** und **intensiven Abstimmungs- und Bewertungsprozesses** mit zahlreichen Beteiligten.

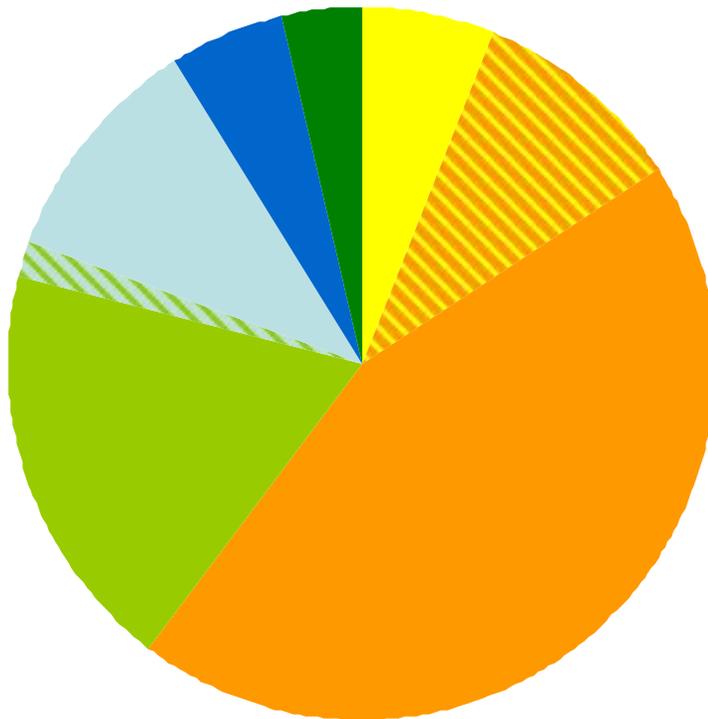
Grundlage der Bewertung waren . neben einer größeren Zahl von **Maßnahmenempfehlungen** unterschiedlicher beteiligter **Fachämter** der Stadtverwaltung . sowohl die im Rahmen eines **öffentlichen Beteiligungsprozesses** gewonnenen knapp 6.000 Maßnahmenvorschläge als auch weitere **Empfehlungen des Runden Tisches** VEP 2030*plus*.

Politische Entscheidungsfindung

Maßnahmen nach Verkehrsarten:

Politische Entscheidungsfindung

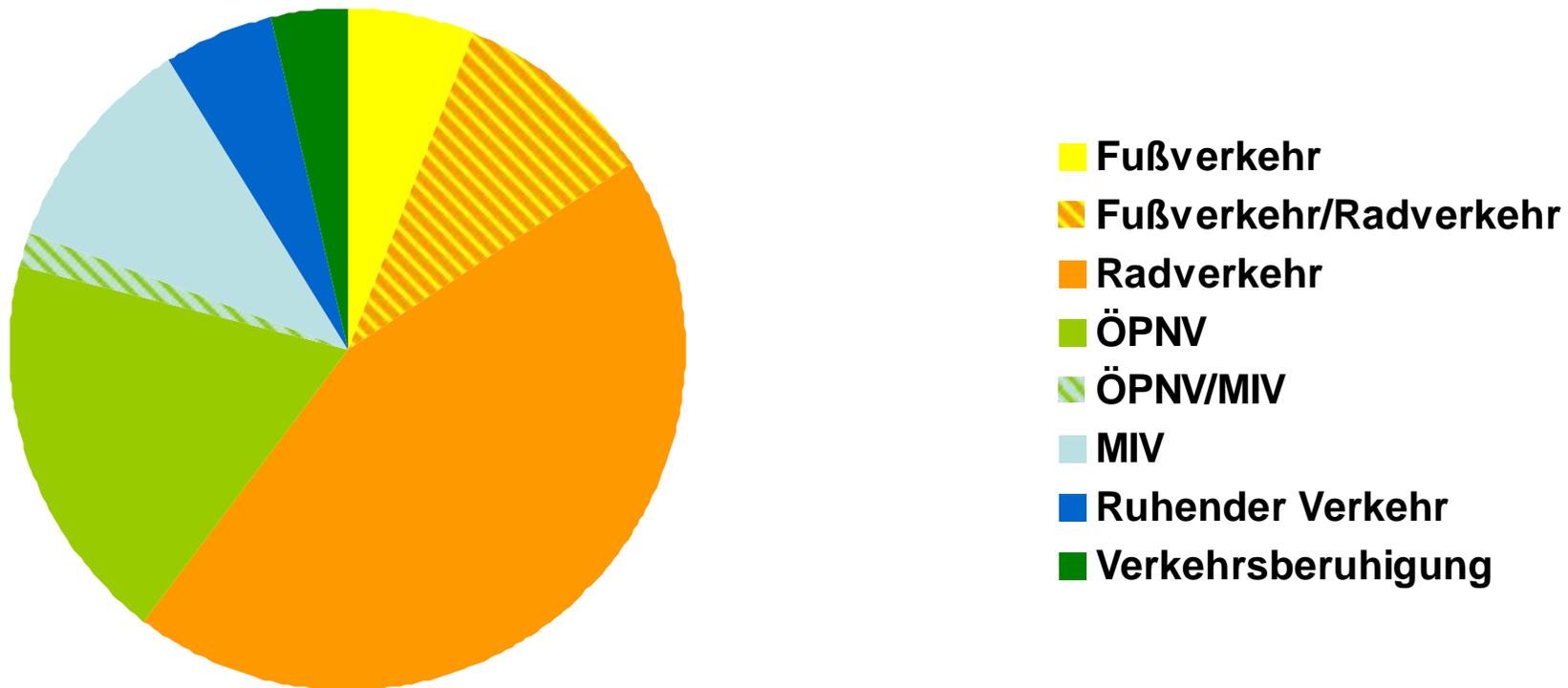
Maßnahmen nach Verkehrsarten:



- Fußverkehr**
- Fußverkehr/Radverkehr**
- Radverkehr**
- ÖPNV**
- ÖPNV/MIV**
- MIV**
- Ruhender Verkehr**
- Verkehrsberuhigung**

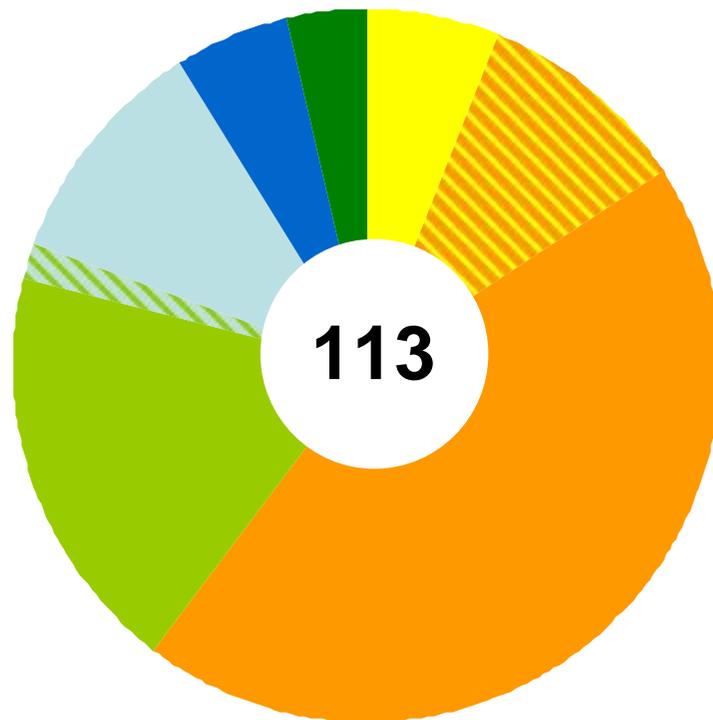
Politische Entscheidungsfindung

Maßnahmen nach Verkehrsarten:



Politische Entscheidungsfindung

Maßnahmen nach Verkehrsarten:



	Fußverkehr	7
	Fußverkehr/Radverkehr	11
	Radverkehr	50
	ÖPNV	21
	ÖPNV/MIV	2
	MIV	12
	Ruhender Verkehr	6
	Verkehrsberuhigung	4

Politische Entscheidungsfindung



Oberkategorie:

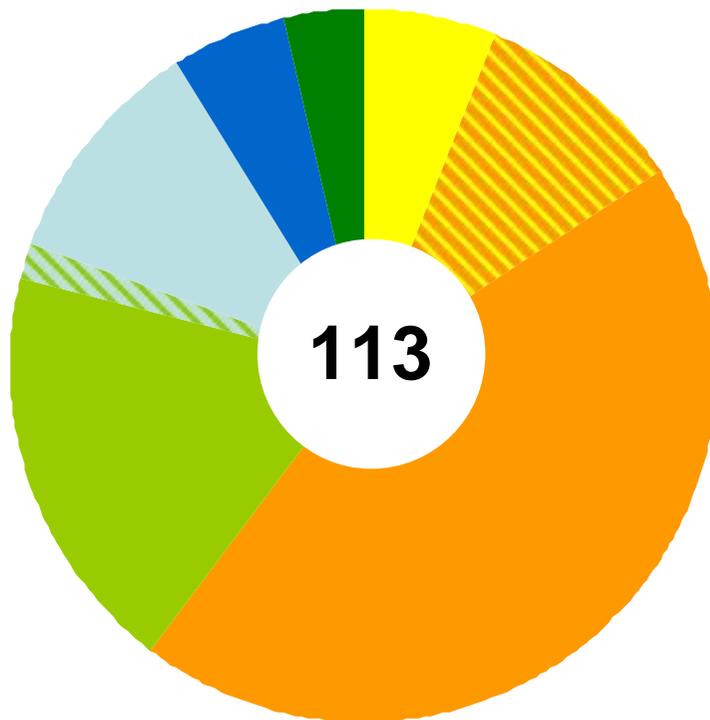
Fuß-, Radverkehr, ÖPNV, MIV, Ruhender Verkehr, Verkehrsberuhigung



Querschnittsthema:

Barrierefreiheit, Verkehrssteuerung, Netzerweiterung, Abstellanlagen (Rad), Verbesserung Lebensqualität

Maßnahmen nach Verkehrsarten:



	Fußverkehr	7
	Fußverkehr/Radverkehr	11
	Radverkehr	50
	ÖPNV	21
	ÖPNV/MIV	2
	MIV	12
	Ruhender Verkehr	6
	Verkehrsberuhigung	4

Politische Entscheidungsfindung

Fazit I:

Sämtliche **Maßnahmenempfehlungen** sind **kompatibel** mit einem oder mehreren der vom Stadtrat für den VEP 2030*plus* **beschlossenen Ziele**.

Bei gut der Hälfte aller Vorhaben handelt es sich um mittelfristige . bis 2030 umzusetzende . Maßnahmen mit hoher Priorität.

Entsprechend der großen **Kostenschätzung** sind **14**, der insgesamt 25 bereits **im Bau** und **in der Planung** befindlichen oder vom Stadtrat beschlossenen bzw. zur Prüfung empfohlenen Maßnahmen den beiden oberen der insgesamt sechs Kostenklassen zuzuordnen.

Von den übrigen 99 Maßnahmen wurden 63 in die beiden unteren Kostenklassen einbezogen, 17 Maßnahmen davon in die niedrigste von unter 0,1 Mio. EUR pro Maßnahme

Politische Entscheidungsfindung

Fazit II:

Die Umsetzung des VEP2030*plus* wird auf kurze und mittlere Sicht, neben wenigen wegweisenden und umfangreichen Vorhaben, vor allem geprägt sein von Maßnahmen mit durchschnittlichen Kosten von 0,5 bis unter 1 Mio. EUR oder darunter. Hierbei handelt es sich größtenteils um solche Maßnahmen, die wichtigen Einfluss auf eine nachhaltige und klimawirksame Verkehrsentwicklung entfalten können.

Politische Entscheidungsfindung

Fazit III:

Die jetzt zunächst **vorliegende Kurzfassung** des integrierten Handlungskonzeptes unterstreicht die **strategische Ausrichtung** des VEP2030*plus*. Grundlage des Handlungskonzeptes sind die 113 Maßnahmen, deren schrittweise Umsetzung im Rahmen mehrjähriger Programme bis über das Jahr 2030 hinaus erfolgen wird. Darüber hinaus ist einer größeren Zahl nicht unmittelbar investiver planerisch-strategischer, koordinierender und beratender Aktivitäten große Bedeutung beizumessen. **Zusammen mit den benannten Maßnahmen als Grundstock bilden sie die die Basis für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg.**

Politische Entscheidungsfindung

Grundlage des integrierten Handlungskonzepts ist das **Szenario 1 "Stärkung des Umweltverbundes"**.

Es entspricht den Leitlinien der "Politischen Schwerpunkte aus Sicht des Oberbürgermeisters und der Beigeordneten für den Zeitraum bis 2022 in der Landeshauptstadt Magdeburg%o

In diesem Sinne **orientieren** sich **Maßnahmenauswahl und integriertes Handlungskonzept an dem Ziel**, mit einem **geringstmöglichen Investitionsaufwand** ein **Optimum an Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaverträglichkeit sowie einen wesentlichen Beitrag zu einer zukunftsorientierten Mobilität in der Landeshauptstadt Magdeburg zu gewährleisten**. Gerade in Hinblick auf den Planungshorizont 2030plus des Verkehrsentwicklungsplanes empfiehlt sich dieses Szenario, dessen **Basis und zugleich Leitlinie** für die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg die

Politische Entscheidungsfindung

Grundlage des inter
"Stärkung des U

Es entspricht de
des Oberbürge
2022 in der Lan
In diesem Sinne
Handlungskonzept
tionsaufwand ein Opt
maverträglichkeit sowi
orientierten Mobilität

Zitat: "Die Verkehrskonzeption 2030, die in den ersten Phasen auf den Weg gebracht ist, soll in der Endkonsequenz CO2-relevanten Autoverkehr reduzieren, die Bevorrechtigung des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs im Mittelpunkt stehen. Einen weiteren Beitrag bildet hierzu auch die Entwicklung der Elektromobilität

1

tes
and Kli-
einer zukunfts-
andeshauptstadt Magdeburg zu gewähr-
auf den Planungshorizont 2030plus des
empfiehlt sich dieses Szenario, dessen
für die Verkehrsentwicklung der
g die Stärkung des Umweltverbundes ist.

Einbindung
Stadtrat



I0114/16 

Politische Entscheidungsfindung

Fertigstellung des Entwurfs für ein integriertes Maßnahmen- konzept (Baustein 4)



Politische Entscheidungsfindung

Fertigstellung des Entwurfs für ein integriertes Maßnahmen- konzept (Baustein 4)

Einbindung

Stadtrat



DS0124/18



Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

otto sichert mobilität für magdeburg

Verkehrsentwicklungsplan VEP 2030plus



Baustein 4
Integriertes Maßnahmenkonzept

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134
10625 Berlin

Im Auftrag von
Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt
- Abteilung Verkehrsplanung -

An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg
stadtplanungsamt@magdeburg.de

ENTWURF

Politische Entscheidungsfindung

Politische Entscheidungsfindung zur DS0124/18

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus - Beschluss der Maßnahmen (Baustein 4)

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt das Integrierte Maßnahmenkonzept (Baustein 4) (Anlage 1) zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat bestimmt als Basis der abschließenden Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus das Szenario 1 als Zielszenario, um im nächsten und letzten Schritt das Handlungskonzept (Baustein 5) und den Gesamtentwurf des VEP 2030plus fertigzustellen.

Themenschwerpunkte

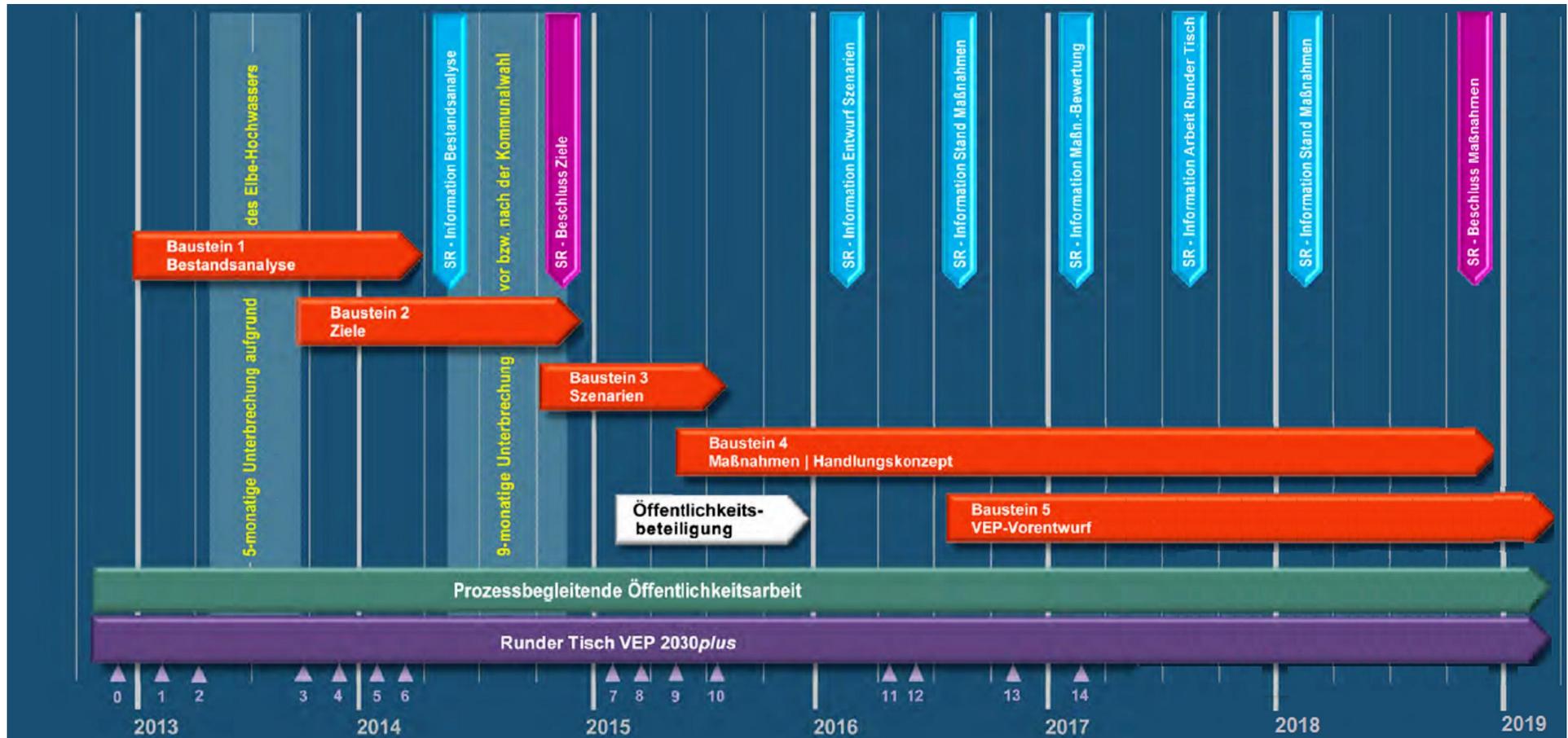
Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- ***Arbeitsstand / Ausblick***
- *Informationen / Kontakt*

Arbeitsstand / Ausblick



Themenschwerpunkte

Vorstellung

Magdeburg und seine Region

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030*plus*

- *Anlass / Ziele / Inhalte*
- *Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung*
- *Methodischer Aufbau*
- *Baustein 4 . Integriertes Maßnahmenkonzept*
 - *Öffentlichkeitsbeteiligung . Durchführung / Auswertung*
 - *Politische Entscheidungsfindung*
- *Arbeitsstand / Ausblick*
- ***Informationen / Kontakt***

Informationen / Kontakt

- Drucksachen und Informationen
- Film zum Rathausfest 2015
- Dokumentation des Arbeitsprozesses Runder Tisch 2012 - 2017
- Newsletter zum Verkehrsentwicklungsplan:
 - 6 Ausgaben (12/2012; 4/2013; 2/2014; 6/2015; 11/2015; 2016)
 - www.magdeburg.de (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan)



Informationen / Kontakt

Landeshauptstadt Magdeburg

Abteilung Verkehrsplanung



Projektleitung: Mario Schröter (Abteilungsleiter)

Telefon: +49 (391) 540 5378

Telefax: +49 (391) 540 5292

E-Mail: mario.schroeter@spa.magdeburg.de