

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



Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

DS0124/18 - Beschluss der Maßnahmen (Baustein 4)

15.11.2018 – Ausschuss f. Wirtschaftsförderung, Tourismus u. regionale Entwicklung
20.11.2018 – Ausschuss für Umwelt und Energie
29.11.2018 – Ausschuss f. Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
06.12.2018 – Stadtrat

Themenschwerpunkte

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

Grundlagen und Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2030plus

- *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

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

DS0720/01
1670-47(III)02

Baustein 1

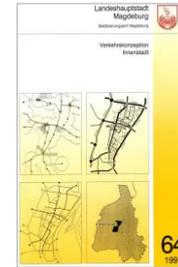
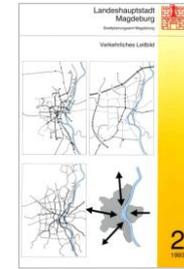
Baustein 2

Baustein 3

Baustein 4

Baustein 5

- 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

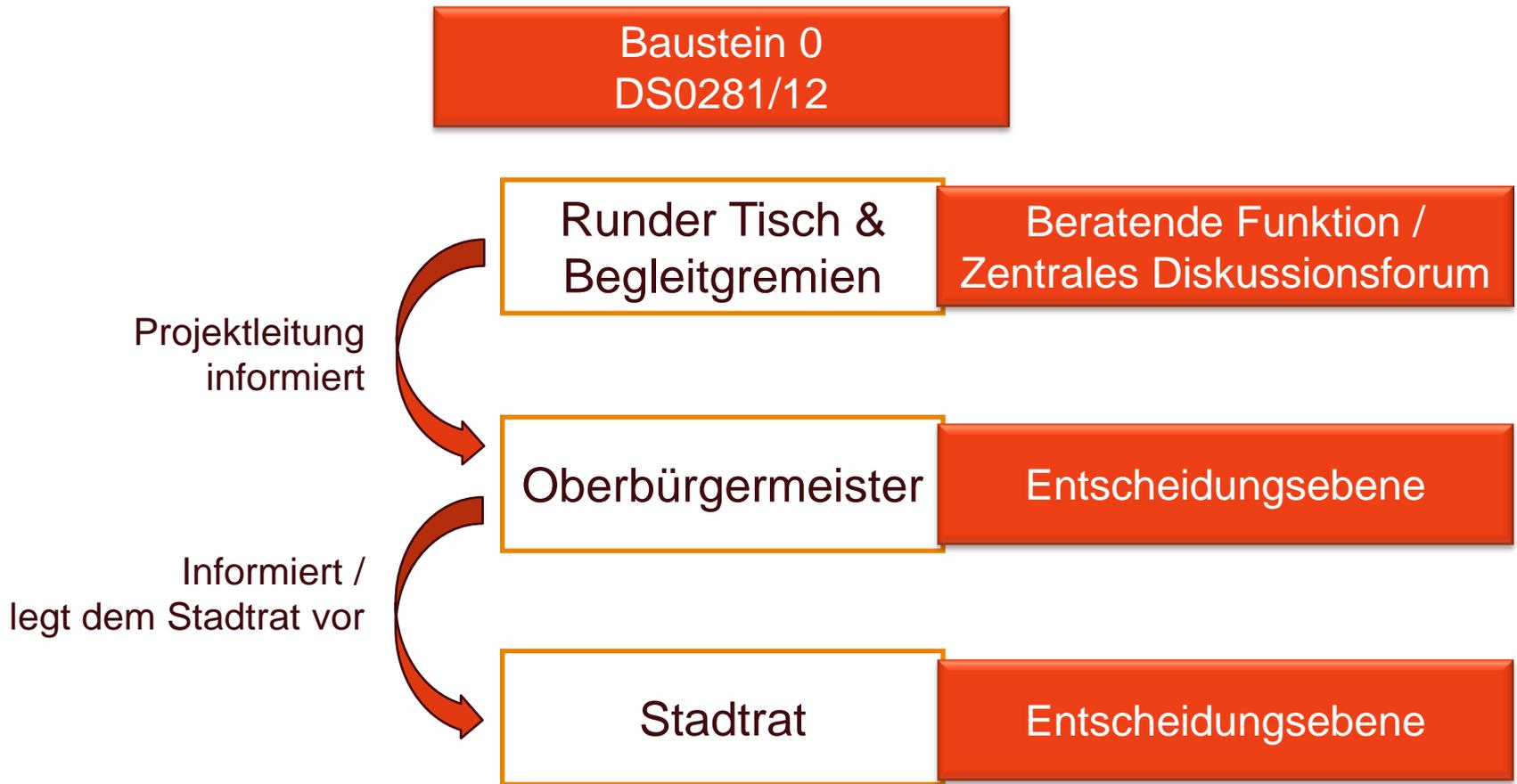


Themenschwerpunkte

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

Baustein 0
DS0281/12

Runder Tisch &
Begleitgremien

Beratende Funktion /
Zentrales Diskussionsforum

Projektleitung
informiert

Oberbürgermeister

Entscheidungsebene

Informiert /
legt dem Stadtrat vor

Stadtrat

Entscheidungsebene

Einbindung	
<p>Stadtrat</p>  <p>DS0281/12 I0047/13</p> 	<p>Öffentlichkeit</p>  <p>Newsletter 1 Doku RT</p> 

Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung

I0313/12 – Anlage 4

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025 Arbeitsvereinbarung

Kurzfassung

1. Der Runde Tisch begleitet als Arbeitsgremium die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Vorbereitung der das Projekt betreffenden Entscheidungen des Stadtrats.
2. Die Sitzungen des Runden Tisches sind nicht öffentlich.
3. Mit der Leitung des Runden Tisches ist ein unabhängiger Moderator von der Stadt beauftragt. Er sorgt für eine zügige und ergebnisorientierte Arbeit.
4. Die Ergebnisse des Runden Tisches werden in Protokollen festgehalten.
5. An den Sitzungen des Runden Tisches nehmen Vertreter unterschiedlicher Verwaltungsstellen, Verbände und Interessengruppen teil. Jeder hat gleiches Rederecht.
6. Von den Teilnehmern wird erwartet, dass sie an allen Sitzungen des Runden Tisches bis zum Abschluss des Verfahrens teilnehmen.
7. Weitere Persönlichkeiten können für die Teilnahme vorgeschlagen werden.
8. Der Runde Tisch dient nicht dem Austausch von Standpunkten. Priorität hat vielmehr die konstruktive und ergebnisorientierte Begleitung des Bearbeitungsprozesses.
9. Zur Abfolge der Sitzungen des Runden Tisches liegen Vorschläge der Projektleitung vor. Sie sind jedoch im Einzelfall abzustimmen.
10. Die Sitzungen des Runden Tisches werden ausführlich vorbereitet. Arbeitsmaterialien und Protokolle der letzten Sitzungen werden den Teilnehmern rechtzeitig übermittelt.
11. Diese verpflichten sich, alle Informationen aus ihrem Arbeits- oder Interessenbereich auf aktuellem Informationsstand einzubringen.
12. Am Runden Tisch gilt nicht das Mehrheitsprinzip. Bei kontroversen Positionen wird nach einem Konsens gesucht; weiter bestehender Dissens wird dokumentiert.
13. Bei Bedarf werden spezifische Fachthemen des Verkehrsentwicklungsplan 2025 in "Werkstatt-Sitzungen" mit Experten vertiefend behandelt.
14. Experten aus den Werkstatt-Sitzungen nehmen, falls erforderlich, auch am Runden Tisches teil.
15. Alle am Runden Tisch Beteiligten verpflichten sich, die erarbeiteten Ergebnisse in einem transparenten Verfahren zu erörtern und evtl. bestehenden Dissens qualifiziert zu begründen.
16. Sie verpflichten sich auch, alle am Runden Tischerörterten Informationen und darauf aufbauende Abstimmungen innerhalb ihrer jeweiligen Institutionen vertraulich zu behandeln und diese nicht an die Öffentlichkeit zu geben.
17. Schließlich werden die Teilnehmer dafür sorgen, dass die Arbeitsergebnisse des Runden Tisches vor Entscheidungen in ihrer jeweiligen Institution beachtet und möglichst berücksichtigt werden. Sie werden den Runden Tisch über Entscheidungen informieren, die den Fortgang der gemeinsamen Arbeit und die erwarteten Ergebnisse beeinträchtigen könnten.
18. Öffentliche Verlautbarungen vom Runden Tisch werden nur im gemeinsamen Konsens und nach Absprache mit der Landeshauptstadt Magdeburg abgegeben.
18. Ziel der Arbeit des Runden Tisches sind gemeinsame, und im offenen Diskurs erarbeitete Beiträge zum Verkehrsentwicklungsplan 2025. Angesichts der Vielfalt heterogener, am Runden Tisch vertretener Interessen sind dabei abweichende Positionen nicht ausgeschlossen.

Arbeitsvereinbarung Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025 Magdeburg | planungsgruppe proUrban

Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung

I0313/12 – Anlage 4

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025 Arbeitsvereinbarung

Kurzfassung

1. Der Runde Tisch begleitet als Arbeitsgremium die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Vorbereitung der das Projekt betreffenden Entscheidungen des Stadtrats.
2. Die Sitzungen des Runden Tisches sind nicht öffentlich.
3. Mit der Leitung des Runden Tisches ist ein unabhängiger Moderator von der Stadt beauftragt. Er sorgt für eine zügige und ergebnisorientierte Arbeit.
4. Die Ergebnisse des Runden Tisches werden in Protokollen festgehalten.
5. An den Sitzungen des Runden Tisches nehmen Vertreter unterschiedlicher Verwaltungsstellen, Verbände und Interessengruppen teil. Jeder hat gleiches Rederecht.
6. Von den Teilnehmern wird erwartet, dass sie an allen Sitzungen des Runden Tisches bis zum Abschluss des Verfahrens teilnehmen.
7. Weitere Persönlichkeiten können für die Teilnahme vorgeschlagen werden.
8. Der Runde Tisch dient nicht dem Austausch von Standpunkten. Priorität hat vielmehr die konstruktive und ergebnisorientierte Begleitung des Bearbeitungsprozesses.
9. Zur Abfolge der Sitzungen des Runden Tisches liegen Vorschläge der Projektleitung vor. Sie sind jedoch im Einzelfall abzustimmen.
10. Die Sitzungen des Runden Tisches werden ausführlich vorbereitet. Arbeitsmaterialien und Protokolle der letzten Sitzungen werden den Teilnehmern rechtzeitig übermittelt.
11. Diese verpflichten sich, alle Informationen aus ihrem Arbeits- oder Interessenbereich auf aktuellem Informationsstand einzubringen.
12. Am Runden Tisch gilt nicht das Mehrheitsprinzip. Bei kontroversen Positionen wird nach einem Konsens gesucht; weiter bestehender Dissens wird dokumentiert.
13. Bei Bedarf werden spezifische Fachthemen des Verkehrsentwicklungsplan 2025 in "Werkstatt-Sitzungen" mit Experten vertiefend behandelt.
14. Experten aus den Werkstatt-Sitzungen nehmen, falls erforderlich, auch am Runden Tisches teil.
15. Alle am Runden Tisch Beteiligten verpflichten sich, die erarbeiteten Ergebnisse in einem transparenten Verfahren zu erörtern und evtl. bestehenden Dissens qualifiziert zu begründen.

Die Arbeitsvereinbarung haben die Mitglieder des Runden Tisches zur Kenntnis genommen und als Grundlage bestätigt.

Runder Tisch - Vom Vorschlag zur Entscheidung

I0313/12 – Anlage 4

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025 Arbeitsvereinbarung

Kurzfassung

1. Der Runde Tisch begleitet als Arbeitsgremium die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Vorbereitung der das Projekt betreffenden Entscheidungen des Stadtrats.
2. Die Sitzungen des Runden Tisches sind nicht öffentlich.

Hinweis:
Es war in Bezug auf den Baustein 3 – Szenarien und Baustein 4 – Maßnahmen kein Dissens zu dokumentieren.

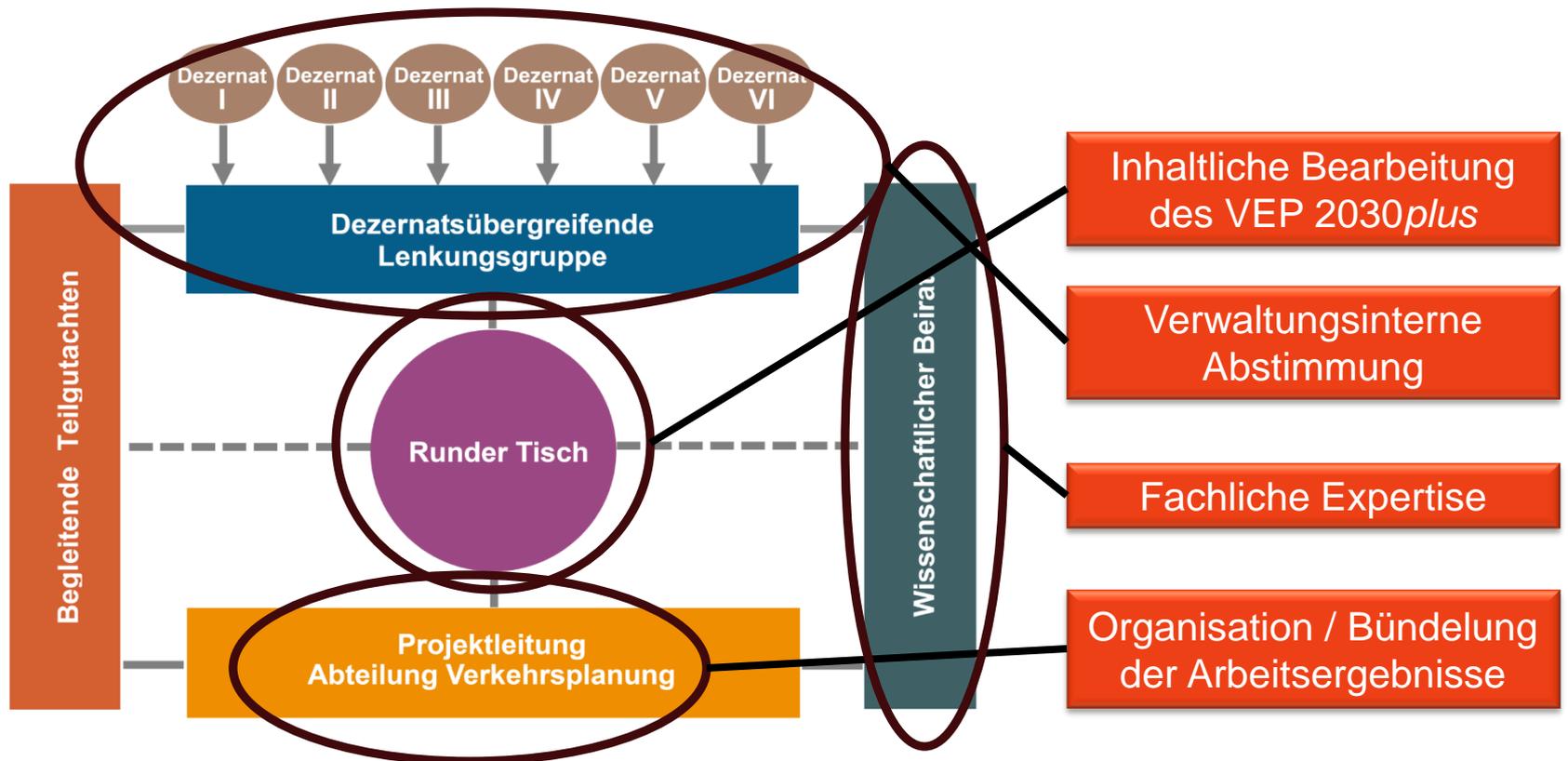
10. Etwa die Hälfte der Arbeit des Runden Tisches sind gemeinsame, und im offenen Diskurs erarbeitete Beiträge zum Verkehrsentwicklungsplan 2025. Angesichts der Vielfalt heterogener, am Runden Tisch vertretener Interessen sind dabei abweichende Positionen nicht ausgeschlossen.

Arbeitsvereinbarung Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025 Magdeburg | planungsgruppe proUrban

Nr.	Arbeitsvereinbarung	RT
12.	Am Runden Tisch gilt nicht das Mehrheitsprinzip . Bei kontroversen Positionen wird nach einem Konsens gesucht ; weiter bestehender Dissens wird dokumentiert .	
15.	Alle am Runden Tisch Beteiligten verpflichtet sich, die erarbeiteten Ergebnisse in einem transparenten Verfahren zu erörtern und evtl. bestehenden Dissens qualifiziert zu begründen .	
17.	Schließlich werden die Teilnehmer dafür sorgen , dass die Arbeitsergebnisse des Runden Tisches vor Entscheidungen in ihrer jeweiligen Institution beachtet und möglichst berücksichtigt werden . Sie werden den Runden Tisch über Entscheidungen informieren, die den Fortgang der gemeinsamen Arbeit und die erwarteten Ergebnisse beeinträchtigen könnten	

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

1. Arbeitssitzung
19.02.2013
Bestandsanalyse

2. Arbeitssitzung
16.04.2013
Bestandsanalyse

3. Arbeitssitzung
17.09.2013
Bestandsanalyse
Ziele | Leitbilder

4. Arbeitssitzung
20.11.2013
Ziele | Leitbilder

5. Arbeitssitzung
14.01.2014
Ziele | Leitbilder

6. Arbeitssitzung
04.03.2015
Ziele | Leitbilder

7. Arbeitssitzung
27.01.2015
Szenarien

8. Arbeitssitzung
10.03.2015
Szenarien

9. Arbeitssitzung
29.04.2015
Szenarien/Maßnahmen

10. Arbeitssitzung
07.07.2015
Maßnahmen

11. Arbeitssitzung
19.04.2016
Maßnahmen

12. Arbeitssitzung
15.06.2016
Maßnahmen-Grobauswertung

13. Arbeitssitzung
03.11.2016
Maßnahmenbewertung
1. Stufe

14. Arbeitssitzung
02.03.2017
Maßnahmenbewertung
2. Stufe | Handlungskonzept

Runder Tisch / 30 Mitglieder

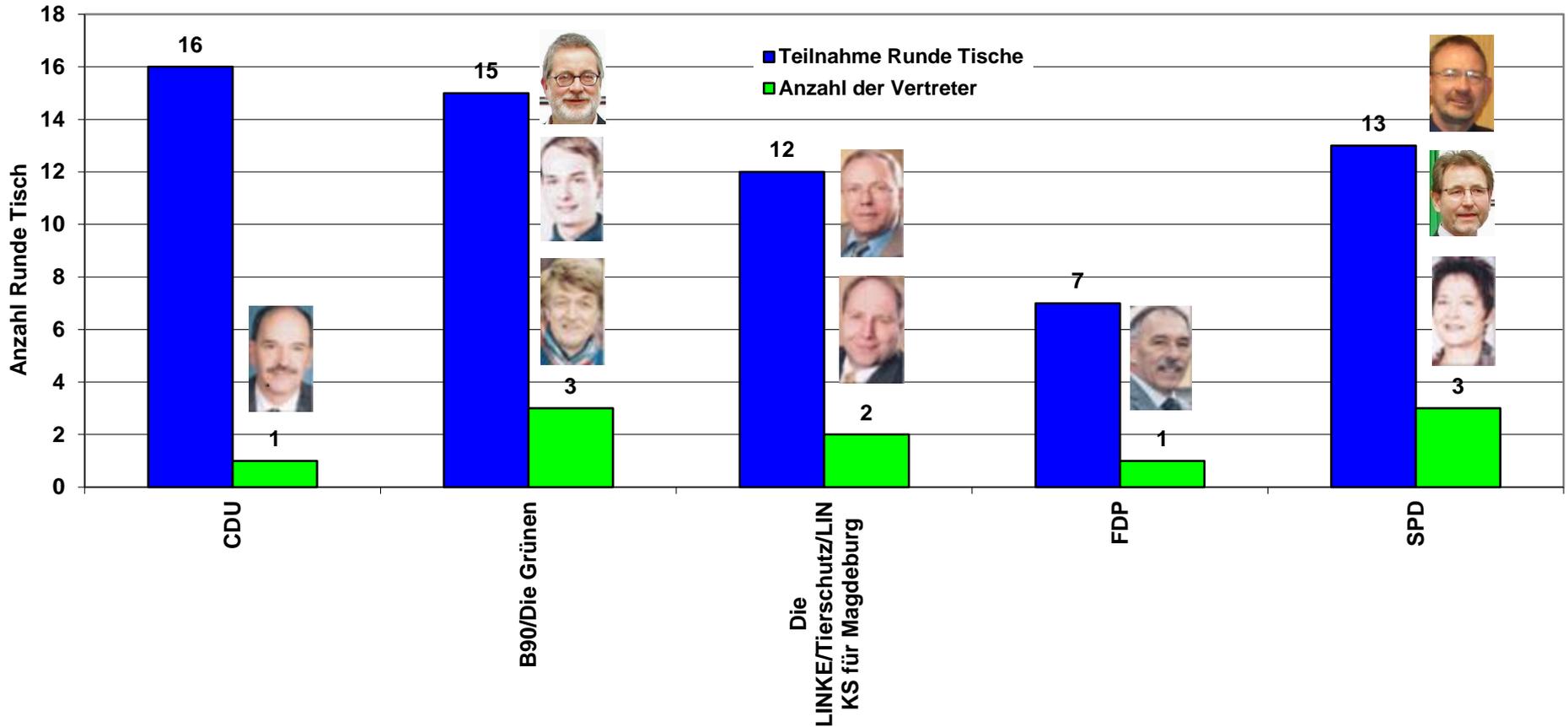
4 Arbeitsgruppensitzungen



Wissenschaftlicher Beirat 5 Sitzungen / 12 Mitglieder

Organisation / Aufgabe / Kompetenzen

Übersicht über die Teilnahme der verkehrspolitischen Sprechern an den Runden Tischen (14)
(mit Arbeitsgruppen (4))



Themenschwerpunkte

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
- Einbindung Stadtrat und Öffentlichkeit durch:



I0005/14
Newsletter 3



DS0012/14
207-007(VI)14
Newsletter 4



I0299/15
I0114/16
I0293/16
Newsletter 5



DS0124/18



Themenschwerpunkte

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

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*

Öffentlichkeitsbeteiligung

- 1. Teil – „Ideenblatt“
- 2. Teil – „Magdeburger Bürgerpanel“
- 3. Teil – „Öffentlicher Dialog“
- 4. Teil – „Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr“

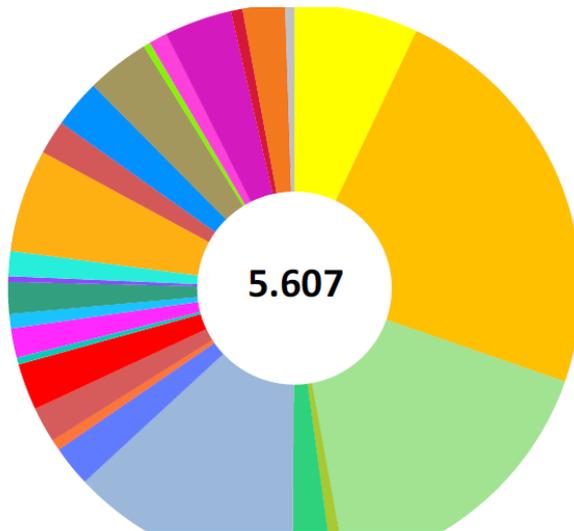
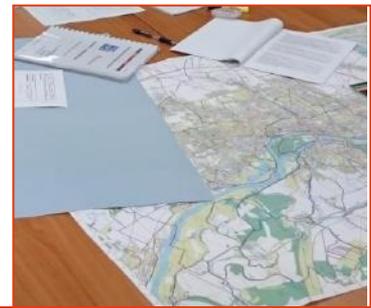
„Im Verkehr ist es wie im Fußball.
Jeder ist Experte.“ (Quelle unbekannt)



Durchführung / Auswertung

Zeitraum	Format	Optionen	Anzahl
Mai/Juni 2015 11.05. bis 30.06.2015	Gedruckte Ideenblätter	Schriftliche Maßnahmenvorschläge auf Basis eines öffentlich verteilten und im Internet abrufbaren Ideenblattes	565
August 2015 01.08. bis 31.08.2015	Online-Befragung im Rahmen des „Magdeburger Bürgerpanels“	Maßnahmevorschläge bzw. Kommentare zu ausgewählten Maßnahmen mittels Online-Fragebogen	4.986
Oktober 2015 03.10.2015	Öffentlicher Dialog zum Rathausfest	Formulierung von Maßnahmevorschlägen im Gespräch mit Mitgliedern der VEP-Projektgruppe / Kommentierung von Vorschlägen aus den Ideenblättern im Rahmen einer Ausstellung des Stadtplanungsamtes	56
Oktober 2015 28.10.2015	Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr	Erörterung erforderlicher Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr mit Vertretern von Wirtschaft, Interessenverbänden, Wissenschaft und Verwaltung	
Maßnahmevorschläge insgesamt			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-Ferntransport	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 Verkehrsanl.	214 (3,8%)
24	Instandhaltungsmanagement	37 (0,7%)
25	Ordnungsrechtliche Maßnahmen	134 (2,4%)
26	Sonstiges	29 (0,5%)
		5.607

Maßnahmen zur

Stärkung des Umweltverbundes: rd. 80 %

Netzerweiterung/-umbau/-entwicklung: rd. 75 %

Einbindung

Stadtrat

I0299/15
I0159/16



Öffentlichkeit



Newsletter 6



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

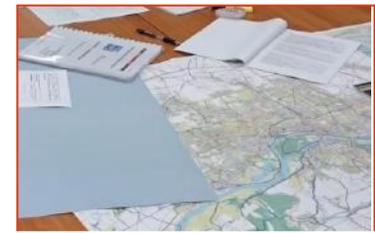


Der Runde Tisch kam am **19. April 2016** zu dessen **11. Arbeitssitzung** zusammen.

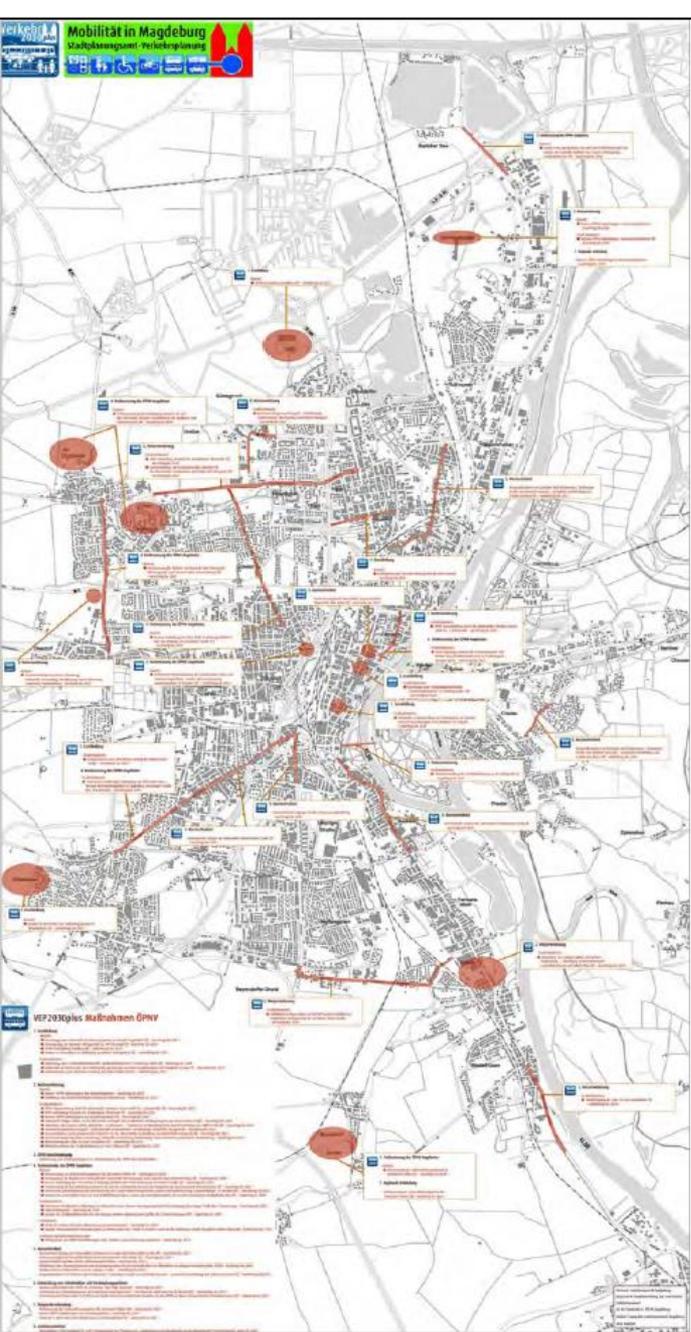
Inhalt der Veranstaltung war die **Vorstellung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung** sowie der **Entwurf des Maßnahmenpaketes**.

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



Arbeitsschritt		Vorschläge	Ergebnis
1. Schritt Vorsortierung	Ergebnis - Öffentlichkeitsbeteiligung	5.607	Relevante / nicht relevante Empfehlungen
2. Schritt Sichtung und Grobbewertung	Ergebnis – Erste Sichtung	4.586	Konkrete / pauschale Empfehlungen
	Ergebnis – zweite Sichtung	459	Vorläufige Auswahl möglicher Maßnahmen
3. Schritt Sichtung und in- halteliche Zuord- nung von vier the- matischen Arbeits- gruppen sowie Ein- beziehung von „Sowieso“-Maß- nahmen bzw. von Politik (z.B. DS0444/15) und Verwaltung als mittelfristig umsetz- bar und bedeutsam	Arbeitsgruppe 1 (Sitzung 15.06.2016)	<u>Fußgängerverkehr</u> , Verkehr u. öffentlicher Raum, Verkehr und Umwelt, Verkehrssparsame Stadt- struktur, Ruhender Verkehr	
	Arbeitsgruppe 2 (Sitzung 22.08.2016)	<u>Radverkehr</u>	
	Arbeitsgruppe 3 (Sitzung 29.06.2016)	<u>Öffentlicher Personennahverkehr</u> , ÖPNV- Finanzierung, ÖPNV-Betriebsmana- gement	
	Arbeitsgruppe 4 (Sitzung 22.07.2016)	<u>Motorisierter Individualverkehr</u> , Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter- Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz	
	Alle vier Themencluster werden kombiniert mit folgenden Querschnittsthemen : Besondere Mobilitätsbedürfnisse (außer Radverkehr), Instandhaltung/Instandsetzung, Verkehrs- sicherheit, Instandhaltungsmanagement, Mobilitätsmanagement, Ordnungsrechtliche Maßnahmen, Verkehrsmanagement, Verkehrskultur, Elektromobilität (außer Fußgängerverkehr), Öffentlichkeits- arbeit		



VEP2030plus Maßnahmen ÖPNV

1. Erschließung

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

- Straßenbahnnetz

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

2. Netzerweiterung

- Busnetz

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

- Straßenbahnnetz

- Neubaustrecke durch die Jakobstraße | Neubau Gustav-Adolf-Str. - *kurzfristig bis 2020* -
- ÖPNV-Anbindung Florapark bis Krankenhaus Olvenstedt - *kurzfristig bis 2020* -
- Bessere ÖPNV-Anbindungen von Gewerbegebieten - *kurzfristig bis 2020* -
- Haltepunkt Lüttgen-Salbke an der Strecke Magdeburg - Halberstadt, verknüpft mit Straßenbahn-Strecke bis Gustav-Ricker-Straße - *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) - *kurzfristig bis 2020* -
- Bessere Anbindung des Flora-Parks in Richtung Stadtfeld über den Holzweg zur Ebendorfer Straße - *kurzfristig bis 2020* -
- Saison-Linie zum Barleber See und zum Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstelle Barleber See zwecks Verknüpfung Straßenbahn/Bus - *langfristig bis 2030* -

- Straßenbahnnetz

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

- S-Bahnnetz

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

- Erweiterte Mobilitätsdienstleistungen

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

5. Barrierefreiheit

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

6. Entwicklung von Schnittstellen und Verknüpfungspunkten

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

7. Regionale Anbindung

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

8. Verkehrssicherheit

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

Ergebnis der Bürgerbeteiligung (Fußverkehr)

Zusammenfassung
 wegen stadtweiten
 Charakter des
 VEP2030plus
 möglich !

- Überprüfung verbesserter Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B. mittels Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen bzw. anderer Maßnahmen) sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten u.a.
 - im Bereich östlich des Magdeburger Rings (Lübecker Straße, Herderstraße Virchowstraße)
 - im Bereich Olvenstedter Chaussee (ehemaliger Elbehof)
 - an allen Zufahrtsstraßen zum Hasselbachplatz zwecks Verbesserung der Überquerbarkeit des Hasselbachplatzes
 - Liebknechtstraße / Ecke Winkelmannstraße
 - Große Diesdorfer Straße
 - Raiffeisenstraße
 - Schönebecker Straße / Porsestraße – u.a. im Bereich Gesellschaftshaus –
 - Allee-Center / Breiter Weg
 - Walther-Rathenau-Straße, Albert-Vater-Straße

Ergebnis: 10 Einzelmaßnahmen

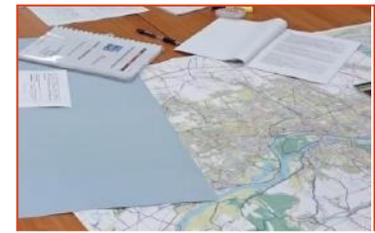
3. Schritt

Sichtung und inhaltliche Zuordnung von vier thematischen Arbeitsgruppen sowie Einbeziehung von „Sowieso“-Maßnahmen bzw. von Politik (z.B. DS0444/15) und Verwaltung als mittelfristig umsetzbar und bedeutsam

Ergebnis: 1 Gesamtmaßnahme (Nr. 30)

„Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B. Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsbereichen) (stadtweit ca. 150 Querungshilfen)“

Durchführung / Auswertung



Arbeitsschritt		Vorschläge	Ergebnis
4. Schritt Zusammenfassung	Erörterung der Arbeitsergebnisse am Runden Tisch September 2016	143	Abstimmung des vorläufigen Maßnahmenpaketes und Zuordnung zu den Szenarien

Was sind „Sowieso-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.

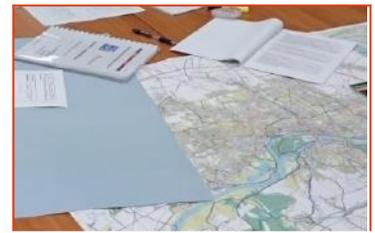
Die insgesamt **25 "Sowieso-Maßnahmen"** lassen sich den vier genannten Kategorien folgendermaßen zuordnen: Neben den **drei Vorhaben in der Umsetzung** handelt es sich um **zwei** weitere im **Planungsstadium**, **zehn** vom Stadtrat **beschlossene** sowie weitere **zehn zur Prüfung** empfohlene **Maßnahmen**. (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	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, I86166024

Einschätzung wurde für 25 Maßnahmen in dieser Kategorie vorgenommen.



Durchführung / Auswertung

Arbeitsschritt		Vorschläge	Ergebnis
4. Schritt Zusammenfassung	Erörterung der Arbeitsergebnisse am Runden Tisch September 2016	143	Abstimmung des vorläufigen Maßnahmenpaketes und Zuordnung zu den Szenarien

Was sind „Sowieso-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)

Einbindung

Stadtrat



I0114/16
I0159/16
I0191/17
I0082/18



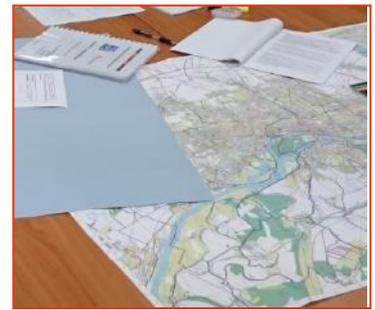
Öffentlichkeit



Newsletter 6
Doku RT



Durchführung / Auswertung



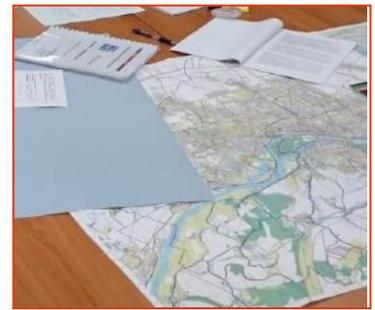
Zusammenfassend ist anzumerken, dass der **Bewertungsprozess** sich in **mehrere Etappen** gliederte – jede davon in Abstimmung mit dem Runden Tisch, den Begleitgremien und den beteiligten Fachämtern.

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 Begriffsdefinitionen



Ein Szenario ist eine verallgemeinerte, modellhafte Beschreibung von potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten in einem definierten zeitlichen, wirtschaftlichen und/oder politischen Rahmen unter Beachtung kausaler Zusammenhänge.

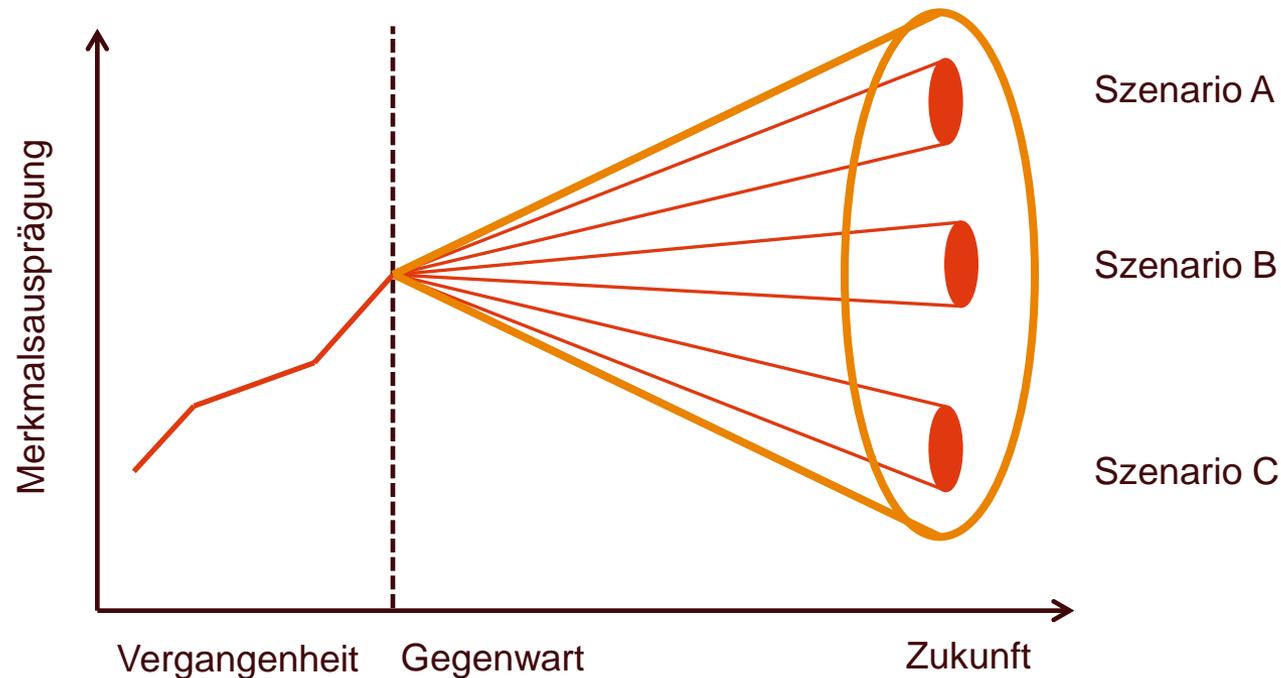
Maßnahmen sind – im Gegensatz zu den modellhaften, generalisierten Szenarien – konkrete Handlungen, Vorhaben oder Projekte, die eine bestimmte Wirkung erzielen sollen.

- Harte Maßnahmen (bspw. Schaffung von Infrastrukturen)
- Weiche Maßnahmen (bspw. Verhaltensänderungen)



Durchführung / Auswertung Aufgabe und Zielstellung der Szenarien

Annahmen zur Abschätzung der Wirksamkeit von Handlungsansätzen oder Maßnahmen unter definierten Bedingungen.

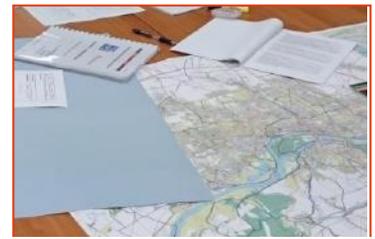


Quelle: frei nach Wikipedia



Durchführung / Auswertung Aufgabe und Zielstellung der Szenarien

- Hinreichend konkrete Abbildung der potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten
- Darstellung der Bandbreite innerhalb und zwischen den Szenarien
- Abschätzung der Wirkung einzelner Handlungsansätze oder Vorhaben durch Veränderung der Strukturdaten
- Teil der fachlichen Entscheidungskette zur Fortführung oder Aufgabe von Handlungsansätzen und/oder Maßnahmen



Durchführung / Auswertung

Einsatzmöglichkeiten und Grenzen der Szenariotechnik

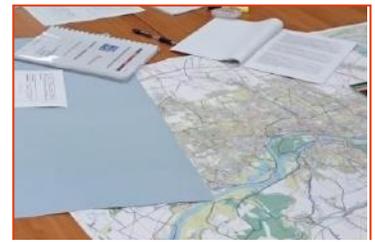
- Methodischer Ansatz zur strategischen (langfristigen) Planung
- Versuch, mit Hilfe beobachteter Entwicklungen und vorhersehbarer / zu erwartender Entwicklungstendenzen, einen zukünftigen Zustand näherungsweise abzubilden
- Anwendung u.a. in Politik, Wirtschaft und Verkehrsplanung
- Trend-Fall / Wahrscheinlichster-Fall / Bester-Fall

Szenario 0

Szenario 1

Szenario 2

(weiter wie bisher)



Durchführung / Auswertung

Einsatzmöglichkeiten und Grenzen der Szenariotechnik

- **f**atsächliche Entwicklung wird durch **v**erschiedene Faktoren bestimmt, deren **k**ausaler Zusammenhang nicht immer bekannt ist oder **n**icht dargestellt werden konnte.
- näherungsweise **B**etrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten (Treffergenauigkeit kann variieren).
- **S**zenario-Ergebnisse sind das **R**esultat der von Menschen definierten **R**ahmenbedingungen (Streubereich vorhanden).
- **K**eine definitive, abschließende Aussage zur Zukunft möglich, d.h. die **S**zenario-Ergebnisse sind ständig zu evaluieren und **a**bgeleitete Handlungsansätze / Maßnahmen anzupassen.

Durchführung / Auswertung Vorschlag der Projektleitung Szenario 0 „Beschlusslage“



- Vorrangige **Konzentration auf den MIV**
- Realisierung zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen für MIV
- Umweltverbund als Daseinsvorsorge
- keine zusätzlichen Infrastrukturen (Erhalt des Bestandes)
- ...

Durchführung / Auswertung Vorschlag der Projektleitung Szenario 1 „Stärkung Umweltverbund“



- Vorrangige Konzentration auf den Umweltverbund
- Umweltverbund als **DER städtische Verkehrsträger** (nicht nur Grundangebot, sondern Anreize zur verstärkten Nutzung)
- Entwicklung des Umweltverbundes auch zu Lasten des IV, bspw. Parkgebühren, City Maut, ÖV-Abgabe, o.ä.
- Realisierung zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen für ÖV, Fuß- und Radverkehr
- ...

Durchführung / Auswertung Vorschlag der Projektleitung Szenario 2 „Verhaltensänderung“



- Vorrangige Konzentration auf Maßnahmen zur **Sensibilisierung** für das **individuelle Verkehrsverhalten**
- Bestandsentwicklung vor Neubau
- Veränderung der individuellen Verhaltensstrukturen
- Geringerer Pkw-Besitz bei jungen Erwachsenen
- Lebenslange Mobilitätsbiografien
- Zunahme der Verfügbarkeit und Inanspruchnahme von Car- und Bike-Sharing / Shared Community (Teilen anstatt besitzen)
- ...

Durchführung / Auswertung



Wodurch unterscheiden sich Szenario 1 und 2 und wodurch kommt Verhaltenswandel zustande?

1. **Weitere Qualitätsverbesserung des ÖPNV** (Pünktlichkeit, Sicherheit, Komfort, Ticketpreise) einschließlich einer signifikanten Veränderung der ÖPNV-Finanzierung (z.B. in Richtung Nahverkehrsumlage) sowie weitere Verbesserungen zur Anbindung des Umlands via Umweltverbund ➤ hier übrigens nicht unwichtig der Ausbau von schnellem Internet (hat nicht direkt was mit VEP zu tun, wohl aber mit neuen Formen von Arbeit und damit der Veränderung von Pendlerströmen).
2. **Verknüpfung von ÖPNV mit ÖPNV-affinen Dienstleistungen** (Ruftaxi, Mobilitätsstationen, komfortable P+R-Plätze am Stadtrand),
3. weitere deutliche **Verbesserung der Radverkehrssituation** (mit Ausbau des Radverkehrsnetzes, des Netzes von Radschnellverbindungen, Abstellmöglichkeiten und Radstationen.
4. **Neue Formen von Logistik, Wirtschaftsverkehr und Güterverteilung** (hier auch **veränderte Formen von Online-Handel und Paketzustellung**)
5. ein **zunehmendes Umweltbewusstsein**, verbunden mit der **Bereitschaft**, dafür auch **"einen Preis zu zahlen"** (die Möglichkeiten dafür sind jedoch bei vielen Menschen bzw. Haushalten äußerst begrenzt – siehe die derzeit heftigen Auseinandersetzungen in Frankreich um die Erhöhung der Treibstoffsteuer – für Leute in entfernten Regionen mit fehlendem ÖPNV nicht zu verkraften)
6. **Glaubhafte Kompensationsangebote in Bezug auf die Verbindung Land/Stadt per Umweltverbund, stationsgebundenes CarSharing – gerade auch auf dem Land, verlässliche ÖPNV-Takte und qualitativ hochwertige P+R-Plätze**

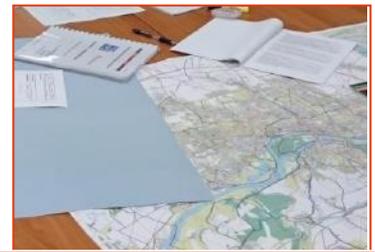
Durchführung / Auswertung



Fazit I - Den zweiten Schritt nicht vor dem ersten tun

Der VEP 2030*plus* entsprechend dem **Szenario 1** ist ein **erster Schritt zur künftigen Mobilitätsentwicklung** in Magdeburg. Der **Akzent** liegt hier **deutlich auf der Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes** (ÖPNV/SPNV, Radverkehr, Zu-Fuß-Gehen). Dem **entspricht die Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen** (ÖPNV: 22, Radverkehr: 56, Fußverkehr inkl. Verkehrsberuhigung: 16, Straße / MIV inkl. Ruhender Verkehr: 19). Unter **Berücksichtigung der Planungszeiträume** und der für die **Umsetzung erforderlichen (Haushalts-) Mittel** ergibt sich aus **heutiger Sicht für die Umsetzung dieser Gesamtzahl von 113 Maßnahmen ein Zeithorizont von ca. 12 – 15 Jahren.**

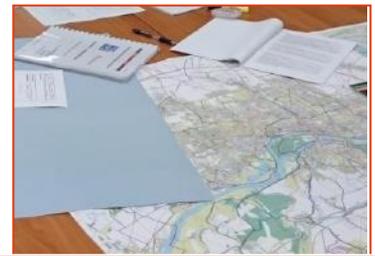
Durchführung / Auswertung



Fazit II - Szenario 1 ist wichtige Plattform und "Startrampe" für Szenario 2.

Wenn die Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt nicht auf der Grundlage von Szenario 1 umgesetzt werden würde, hätte Szenario 2 keine Grundlage. Dieses Szenario ist die zweite Stufe, die ohne die zuvor beschriebene erste Stufe gar nicht realistisch wäre. Das ist dadurch **bedingt, dass alle mit dem Szenario 2 **zusammenhängenden Strategien und Maßnahmen nicht nur ein bloßes Umdenken der Bevölkerung erfordern. Sie erfordern vor allem den nochmaligen Einsatz umfangreicher Mittel und dementsprechend Zeit. Man muss bedenken: Wir sprechen heute vom VEP 2030*plus*, wobei mit "plus" ein Zeitraum bis etwa 2040 gemeint ist.****

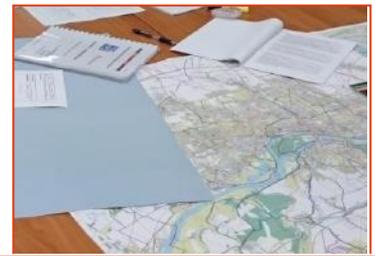
Durchführung / Auswertung



Fazit III - Der VEP 2030*plus* muss zukunfts offen sein

Heute planen heißt an übermorgen denken. Das heißt aber auch, Pläne in angemessenen Abständen anpassen. So werden wir in vier bis fünf Jahren den VEP 2030*plus* fortschreiben müssen und dabei auch das Szenario 2 stärker in den Blick nehmen als wir das heute schon können.

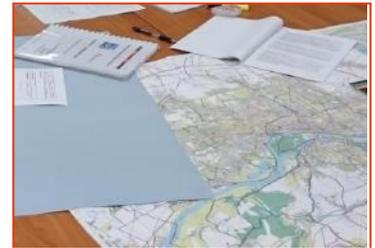
Durchführung / Auswertung



Fazit IV - Verhaltenswandel ist kein Automatismus und kein "Erziehungsprogramm"

Verhaltenswandel kommt nicht von allein. Er erfordert gemeinsame Initiativen von Mobilitätsdienstleistern – u.a. MVB, von Handel und Unternehmen, von den Magdeburger Forschungseinrichtungen und natürlich von der Landeshauptstadt selbst – nicht zu vergessen: von jedem Verkehrsteilnehmer. Und Verhaltenswandel erfordert Angebote also Anreize, neue Mobilitätsformate, neue Vernetzungen und eine Neugier auf Zukunft. All das ist aber auch mit umfangreichen Mitteln von Kommune, Land und Bund verbunden. Dafür schafft Szenario 1 Grundlagen. Wir brauchen es als Grundlage, um schon heute Zukunft gestalten zu können.

Durchführung / Auswertung



Fazit VI

Die Mitglieder des Runden Tisches und die Projekt-
leitung haben daher das Szenario I als Zielszenario
vorgeschlagen.

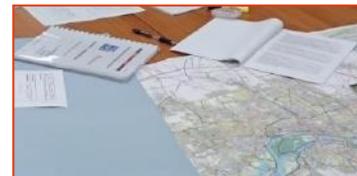
Ein Kenntnisnahme durch den Stadtrat erfolgte bereits
mit der Information I0293/16.

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-Haltepunkt 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 Strombrücken-zuges / 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-Haltestpunkt 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. Erhöhung 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-mobile Dienstfahrzeuge

Einbindung

Stadtrat

10114/16
10293/16



Öffentlichkeit

Newsletter 6
Doku RT



Themenschwerpunkte

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*

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 2030plus**.

Politische Entscheidungsfindung



Oberkategorie:

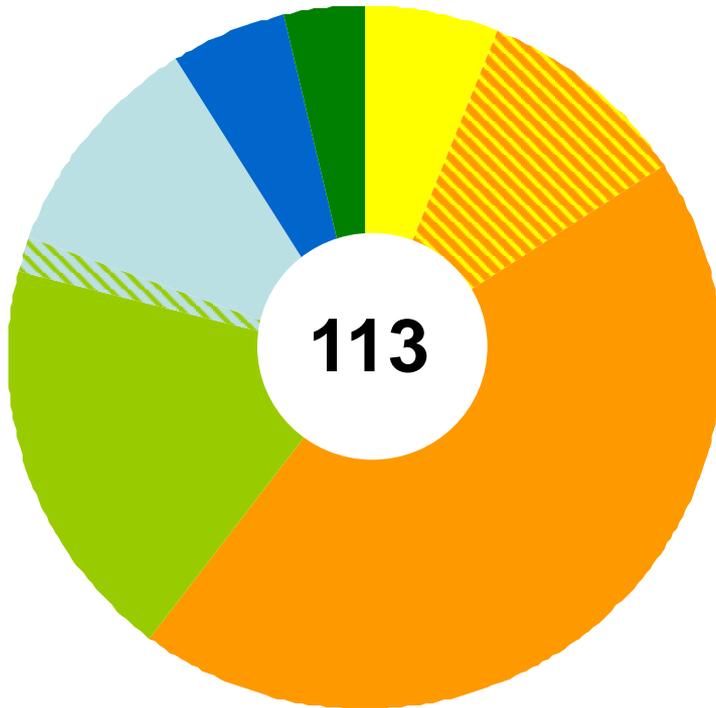
Fuß-, Radverkehr, ÖPNV, MIV, Ruhender Verkehr, Verkehrsberuhigung



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

Maßnahmen zur

Stärkung des Umweltverbundes: rd. 80 %

Netzerweiterung/-umbau/-entwicklung: rd. 75 %

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".

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 **Stärkung des Umweltverbundes** ist.

Politische Entscheidungsfindung



Grundlage des integrierten
"Stärkung des Umw

Scenario 1

Es entspricht den
des Oberbürger
2022 in der Lan
In diesem Sinne

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

integriertes Han
geringstmöglich
Verkehrssicherheit,
wesentlichen Beitrag
Landeshauptstadt M

...einen
...mität in der
...Gerade in Hinblick

30plus des Verkehrsentwicklungsplanes
io, dessen **Basis und zugleich Leitlinie**
der Landeshauptstadt Magdeburg die
ndes ist.

Einbindung

Stadtrat



I0114/16

I0293/16



Politische Entscheidungsfindung



Die **Bausteine des Integrierten Maßnahmenkonzeptes orientieren** sich an den folgenden **elf** übergreifenden **Leitthemen**:

1. **Sicherheit** für alle Verkehrsteilnehmer im Zeichen veränderter Mobilitätskultur,
2. **Elektromobilität** als Beitrag zur umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung,
3. **Verkehrssteuerung und -lenkung** mittels intelligentem Verkehrsmanagement,
4. **Öffentlichkeitsarbeit** als umfassende Kommunikationsstrategie zum Thema Mobilität für unterschiedliche Zielgruppen – Bildungseinrichtungen, Unternehmen, Beschäftigte und Bewohner,
5. **Mobilitätsmanagement** für Unternehmen, Verwaltungen und öffentliche Einrichtungen,

Politische Entscheidungsfindung



Die **Bausteine des Integrierten Maßnahmenkonzeptes orientieren** sich an den folgenden **elf** übergreifenden **Leitthemen**:

6. **Qualitätvolle öffentliche Räume** für Fußgänger aller Altersgruppen und Mobilitätsprofile sowie ein konfliktfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmer,
7. **Öffentlicher Nahverkehr im Wandel** – Anpassung an veränderte Bedürfnisse und multimodale Mobilitätsbedürfnisse einer mobilen Stadtgesellschaft,
8. **Sichere und nachhaltige Mobilität auf zwei Rädern** – Fahrradstadt Magdeburg,
9. **Stadtverträglicher** motorisierter **Verkehr** durch Bündelung, Reduzierung von Umweltbeeinträchtigungen, Flächenumverteilung und effiziente Infrastrukturnutzung,
10. **Steuerung des ruhenden Verkehrs** als wichtiger Impuls der Verkehrsentwicklung,
11. **Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr**, Standortfaktor eines attraktiven Oberzentrums.

Politische Entscheidungsfindung



Zusammenfassung und 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



Zusammenfassung und 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



Zusammenfassung und 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 Basis für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg.**

Politische Entscheidungsfindung



Fertigstellung des Entwurfs für ein integriertes Maßnahmenkonzept (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

Folie 60



Politische Entscheidungsfindung



Politische Entscheidungsfindung zur DS0124/18

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

Beschlussvorschlag:

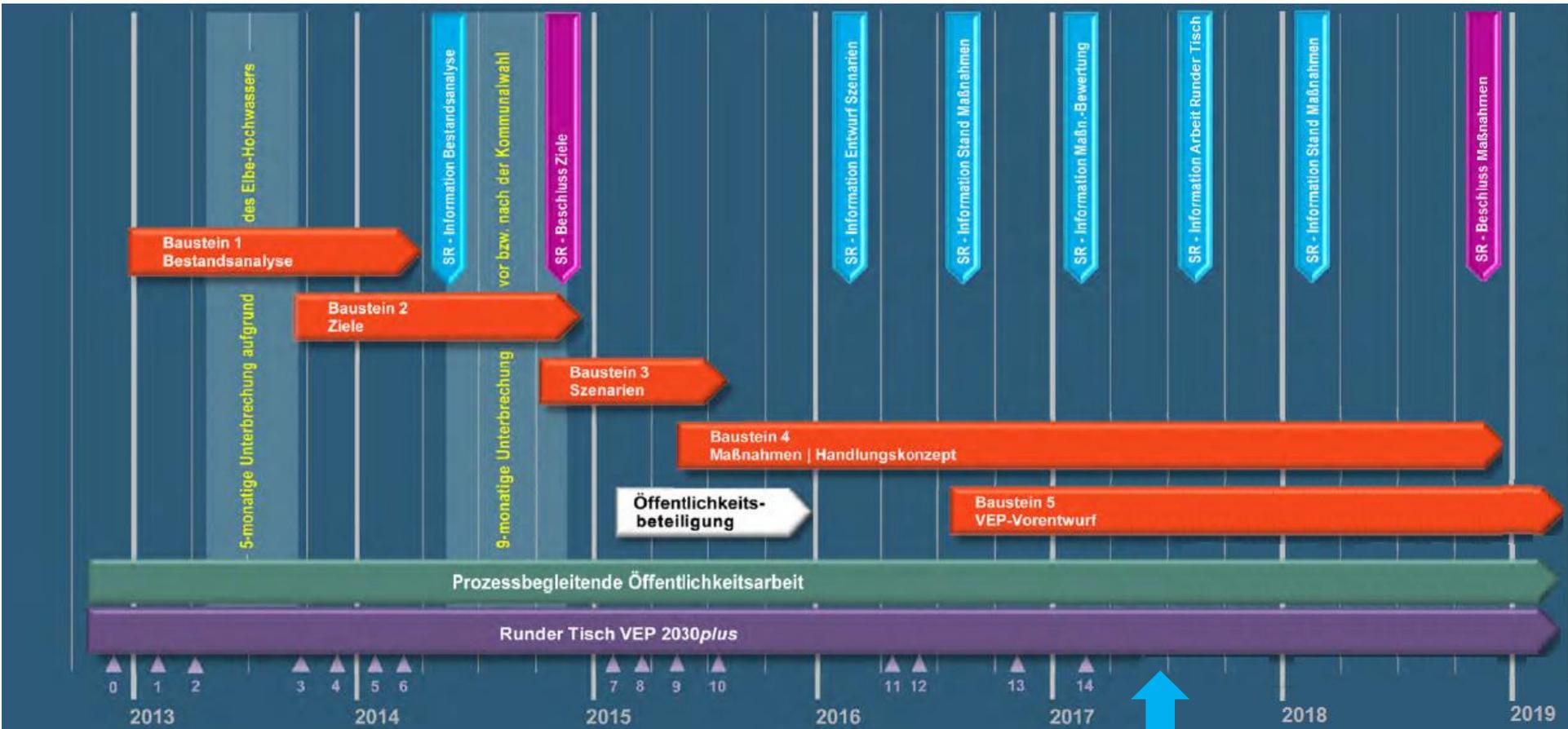
1. Der Stadtrat nimmt das Integrierte Maßnahmenkonzept (Baustein 4) (Anlage 1) zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat bestimmt als Basis der abschließenden Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus das Szenario 1 als Ziel-szenario, um im nächsten und letzten Schritt das Handlungskonzept (Baustein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

Themenschwerpunkte

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



SR 1448-042(VI)17 zur DS0444/15 Grundsatzbeschluss zur Verkehrsuntersuchung Süd/Südost und Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße/Hopfengarten/Salbke und Westerhüsen

Themenschwerpunkte

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