

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 19.03.2015
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0086/15

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	07.04.2015	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	18.06.2015	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	05.05.2015	öffentlich
Stadtrat	25.06.2015	öffentlich

Thema: Turnusmäßige Berichterstattung zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus

Mit den Informationen I0313/12, I0047/13 und I0005/14 sowie der Drucksache DS0012/14 wurde über den Fortgang des Arbeitsprozesses berichtet. Alle Informationen sowie die Berichte über den Bearbeitungsfortgang (Newsletter) zum VEP 2030*plus* sind im Internet unter: www.magdeburg.de (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) verfügbar.

1. Rückblick auf den Arbeitsprozess

Der VEP 2030plus wird in 5 Bausteinen federführend durch die Landeshauptstadt Magdeburg unter Einbezug externen Fachwissens (Runder Tisch und Wissenschaftlicher Beirat) erstellt. Die Erarbeitung des VEP 2030plus wurde im November 2012 begonnen.

Die Bestandsanalyse (Baustein 1) wurde Ende 2013 fertiggestellt (vgl. Information I0005/14).

Parallel dazu wurde mit der Erarbeitung der Ziele (Baustein 2) begonnen, welche im März 2014 inhaltlich abgeschlossen wurde. Der Beschluss der Ziele (Baustein 2) erfolgte am 04.12.2014 durch den Stadtrat (vgl. DS0012/14; Beschlussnummer 207-007(VI)14). Durch den Beschluss des Stadtrates wurden die Ziele (Baustein 2) zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des VEP 2030*plus* bestimmt.

Während der politischen Entscheidungsfindung zu den Zielen (Baustein 2) wurde der Bearbeitungsprozess zum VEP 2030*plus* zeitweilig unterbrochen, um die Erarbeitung der folgenden Bausteine 3 (Szenarien) und 4 (Maßnahmen) unmittelbar auf die beschlossenen Ziele (Baustein 2) aufsetzen zu können.

2. aktuelle Bearbeitungsschritte / Entwurf der Szenarien

Aufbauend auf den Zielen (Baustein 2) werden derzeit die Szenarien (Baustein 3) erarbeitet.

Szenarien stellen verallgemeinerte, modellhafte Beschreibungen von potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten unter bestimmten zeitlichen, wirtschaftlichen und/oder politischen Rahmenbedingungen dar. Dabei finden auch Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge zwischen

einzelnen Kriterien Eingang in die Szenarien-Betrachtung. Die Szenarien sollen dazu beitragen, die Bandbreite potenzieller Entwicklungsmöglichkeiten darzustellen und die Wirksamkeit einzelner Handlungsansätze abzuschätzen (Wie wirkt sich unser heutiges Handeln in der Zukunft aus?).

Als methodischer Ansatz zur Erstellung der Szenarien wurde unter Beachtung der Diskussionsergebnisse aus dem Runden Tisch und dem Wissenschaftlichen Beirat (vgl. Punkt 3 und 4) die verbale Darstellung von Entwicklungspotenzialen unter Einbeziehung geeigneter Kennwerte zur qualitativen Beschreibung der jeweiligen Szenarien ausgewählt.

Diese Form der Szenarien-Erarbeitung bietet den Vorteil, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Entwicklungstendenzen in einem Szenario gemeinsam aufgegriffen und deren Wirkung auf die Stadtgesellschaft und das Verkehrssystem detailliert und umfassend beschrieben werden können. Gleichzeitig sind verbale Szenarien sehr kostengünstig zu erstellen und können kurzfristig weiterentwickelt werden. Der Nachteil dieser Methodik besteht darin, dass keine Berechnungen zum künftigen Verkehrsaufkommen je Verkehrsmittel angestellt werden.

Seitens der Projektleitung werden derzeit neben den Szenarien übergreifenden Entwicklungen 3 Szenarien erarbeitet, deren inhaltliche Ausrichtung eine möglichst große Varianz aufweisen soll, um ein breites Spektrum der theoretisch unendlich vielen Entwicklungsmöglichkeiten abbilden zu können:

Szenarien übergreifende Entwicklungen

Szenario I: Prognose-Nullfall (Prognoseverkehr 2030) / Trendszenario)

Szenario II: Zielszenario 1

Szenario III: Zielszenario 2

Das Szenario „Prognose-Nullfall (Prognoseverkehr 2030) / Trendszenario“ stellt unter Beachtung der zu erwarteten Bevölkerungsentwicklung dar, welche Auswirkungen die Realisierung bereits beschlossener bzw. in Umsetzung befindlicher Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bezogen auf den Prognosehorizont (2030) haben werden. Eine Änderung des derzeitigen Verkehrsverhaltens der Bevölkerung bleibt dabei unberücksichtigt (Trendszenario = Weiter wie bisher). Im Prognose-Nullfall werden u.a. die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, die Eisenbahnüberführung in der Ernst-Reuter-Allee sowie der Neubau der Elbbrücken berücksichtigt.

Die Zielszenarien 1 und 2 simulieren die Umsetzung der beschlossenen Ziele (Baustein 2) und zeigen die verkehrlichen Wirkungen veränderter Handlungsansätze auf.

Weiterführende Informationen und Inhalte zu allen drei Szenarien werden mit einer gesonderten Information im II. Quartal 2015 vorgestellt.

Die Erarbeitung der Maßnahmen (Baustein 4) wird mit der 9. Arbeitssitzung des Runden Tisches im April 2015 beginnen.

3. Bericht aus dem Runden Tisch

Der Runde Tisch kam am 27.01.2015 (7. Arbeitssitzung) sowie am 10.03.2015 (8. Arbeitssitzung) zusammen.

Dabei diente die 7. Arbeitssitzung vor allem dazu, den Arbeitsprozess nach rund 10-monatiger Unterbrechung (vgl. Punkt 1) wieder aufzunehmen, neue Mitglieder am Runden Tisch (bspw. in Folge der Kommunalwahlen 2014) über den bisherigen Arbeitsprozess und dessen Arbeitsergebnisse zu informieren und den Stadtratsbeschluss zu den Zielen (Baustein 2)

auszuwerten. Außerdem wurde durch die Projektleitung die avisierte Vorgehensweise zur Erarbeitung von Szenarien, deren Zielstellung und deren Grenzen dargestellt. Eine inhaltliche Diskussion zu den Szenarien (Baustein 3) fand nicht statt.

Im Vorfeld der 8. Arbeitssitzung wurden durch die Projektleitung zwei Entwürfe von Zielszenarien bereitgestellt (vgl. Punkt 2), welche auf den Beratungsergebnissen des Runden Tisches, der dezernatsübergreifenden Lenkungsgruppe und des Wissenschaftlichen Beirates (vgl. Punkt 4) basierten. Anhand der Szenarien-Entwürfe wurden zu Grunde liegende Annahmen, zu erwartende künftige Rahmenbedingungen, konkrete Formulierungen in den Szenarien sowie verschiedene Kennwerte als Zielwerte intensiv und kontrovers diskutiert. Im Ergebnis der Diskussionen werden die Szenarien (Baustein 3) von der Projektleitung weiterentwickelt und mit gesonderter Information an den Stadtrat bereitgestellt.

4. Bericht aus dem Wissenschaftlichen Beirat

Der Wissenschaftliche Beirat trat nach rund 11-monatiger Unterbrechung am 23.02.2015 zur 5. Arbeitssitzung zusammen.

Inhaltliche Schwerpunkte der Beratung waren hinsichtlich der Methodik zur Szenarien-Erarbeitung sowie den Grundzügen der Bürgerbeteiligung gesetzt.

Mit Blick auf die beschlossenen Ziele (Baustein 2) empfahl der Wissenschaftliche Beirat, dass diese im weiteren Bearbeitungsverfahren mit messbaren Kennwerten konkretisiert werden sollten, um die Umsetzung der Ziele sowie deren Umsetzungsgrad überprüfen zu können.

Hinsichtlich der Szenarien-Betrachtung unterstützte der Wissenschaftliche Beirat die Projektleitung in ihrer Herangehensweise und empfahl, die zu erarbeitenden Szenarien streng an den beschlossenen Zielen (Baustein 2) zu orientieren und mit Kennwerten zu qualifizieren. Die inhaltliche Gestaltung der Szenarien sollte auch globale energiepolitische (begrenzte Verfügbarkeit fossiler Energieträger), technologische (Entwicklung alternativer Antriebskonzepte), wirtschaftliche (Ausweitung des Online-Handels, Stärkung des Kurier- und Paketwesens) sowie gesellschaftliche (demografische Entwicklung, Veränderung im Mobilitätsverhalten) Entwicklungstendenzen aufgreifen.

Bezugnehmend auf die Beteiligung der Bürger/innen Magdeburgs am Prozess zum VEP 2030*plus* votierte der Wissenschaftliche Beirat für die Durchführung eines dialogorientierten Diskussionsforums sowie eine prozessbegleitende Online-Beteiligung. Beide Vorschläge werden durch die Projektleitung derzeit vertiefend untersucht. Art und Umfang der Bürgerbeteiligung werden mit einer gesonderten Information vorgestellt.

5. Zeitschiene und Ausblick

Die Projektleitung hat sich zum Ziel gesetzt, die inhaltliche Bearbeitung des VEP 2030*plus* im Jahr 2015 abzuschließen und im I. Quartal 2016 das Gesamtwerk (Baustein 5) redaktionell fertig zu stellen (vgl. Anlage 2). Die Erarbeitung einer Drucksache zum Beschluss des Gesamtwerkes durch den Stadtrat soll ebenfalls im I. Quartal abgeschlossen werden. Der Beschluss des VEP 2030*plus* (Baustein 5) ist anschließend für Mitte 2016 vorgesehen.

Zur Realisierung der o.g. Zeitschiene sollen im Jahr 2015 weitere 4 Arbeitssitzungen des Runden Tisches (29.04.2015 / 07.07.2015 / 13.10.2015 / 10.11.2015) stattfinden. Inhalt aller Arbeitssitzungen werden die Maßnahmen (Baustein 4) und die Erarbeitung eines Zielkontrollsystems (Monitoring) sein.

Darüber hinaus werden im Jahr 2015 zwei weitere Arbeitssitzungen des Wissenschaftlichen Beirates (06.07.2015 / noch nicht terminiert) stattfinden, um die in Bearbeitung befindlichen Maßnahmen (Baustein 4) sowie das Monitoring auch unter wissenschaftlichen Aspekten qualifizieren zu können.

Außerdem sollen ab dem Frühjahr bis in den Herbst 2015 verschiedene Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung angeboten werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

Anlage 1 – Ziele (Baustein 2)

Anlage 2 – Zeitschiene zum VEP 2030*plus* (Stand: 27.03.2015)