

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 10.02.2014
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0005/14

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	18.02.2014	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	13.03.2014	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	18.03.2014	öffentlich
Stadtrat	24.04.2014	öffentlich

Thema: Turnusmäßige Berichterstattung zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

1. Einführung und Rückblick

Mit der Information I0047/13 wurde erstmalig zum Bearbeitungsstand des Verkehrsentwicklungsplans 2025 (VEP 2025) und zur Einrichtung des prozessbegleitenden Runden Tisches und dessen Begleitgremien (dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe und Wissenschaftlicher Beirat) berichtet.

Es wurde dargestellt, dass der VEP 2025 die Entwicklung des städtischen Verkehrssystems verkehrsträgerübergreifend unter Beachtung gesamtplanerischer Strategien (Flächennutzungsplan (FNP) und integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)) bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus abbilden und geeignete Maßnahmen zur Unterstützung bzw. Korrektur der prognostizierten Entwicklungen aufzeigen soll. Darüber hinaus soll mit dem VEP 2025 ein übergeordnetes, gesamtstädtisches Planwerk geschaffen werden, das die vorhandenen verkehrsrelevanten Konzepte und Pläne inhaltlich bündelt und Synergieeffekte erschließen hilft.

Zur Gewährleistung einer inhaltlich möglichst alle Aspekte des Verkehrs umfassenden Diskussion wurde der Projektleitung (Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung) ein Runder Tisch als zentrales Diskussions- und Arbeitsforum zur Seite gestellt. Der Runde Tisch setzt sich aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Kommunalpolitik, der Wirtschaft, von Verkehrsunternehmen, von Interessenvertretungen sowie aus Vertretern sonstiger öffentlicher Belange zusammen.

Der Runde Tisch wird von einer dezernatsübergreifenden Lenkungsgruppe (verwaltungsinterne Prozessbegleitung) und einem Wissenschaftlichen Beirat (externe, fachlich-methodische Unterstützung des Bearbeitungsprozesses) begleitet und von einem unabhängigen Moderator geleitet.

Der Runde Tisch und dessen Begleitgremien üben eine beratende Funktion für die Projektleitung und den gesamten Bearbeitungsprozess aus. Die Entscheidungsbefugnis obliegt jedoch ausschließlich den demokratisch legitimierten Entscheidungsgremien der Landeshauptstadt Magdeburg (Oberbürgermeister und Stadtrat).

1. Bericht aus dem Runden Tisch und dessen Begleitgremien

Nach den konstituierenden Sitzungen der Gremien (November 2012) wurde im Rahmen der 1. Arbeitssitzungen (Januar / Februar 2013) mit der umfassenden Analyse des bestehenden Verkehrssystems (Baustein 1) begonnen. Im Rahmen der 2. Arbeitssitzungen aller Gremien wurde im März / April 2013 die Bestandsanalyse abschließend diskutiert.

Im Nachgang zu den ersten Arbeitssitzungen hat die Projektleitung die Bestandsanalyse überarbeitet und im Dezember 2013 fertiggestellt (vgl. Punkt 3).

Die für Juni 2013 geplanten 3. Arbeitssitzungen des Wissenschaftlichen Beirates und des Runden Tisches zum Thema „Leitbilder und Strategien“ mussten in Folge des Elbehochwassers abgesagt werden. Aufgrund der Sommerferien im Land Sachsen-Anhalt konnte die 3. Arbeitssitzung des Runden Tisches erst im September 2013 und in Folge terminlicher Überschneidungen bei den Beiräten, die des Wissenschaftlichen Beirates erst im Oktober 2013 nachgeholt werden.

Dabei konnten nicht alle Aspekte zur künftigen Entwicklung von Mobilität und Verkehr hinreichend und abschließend diskutiert werden, weshalb der Runde Tisch im November 2013 eine 4. Arbeitssitzung durchgeführt hat, welche gleichsam nicht abgeschlossen werden konnte und im Januar 2014 fortgesetzt wurde.

Insgesamt ist festzuhalten, dass der Runde Tisch und dessen Begleitgremien als Erfolg anzusehen sind. Alle teilnehmenden Mitglieder bringen sich engagiert, fachlich fundiert und konstruktiv in den Diskussions- und Bearbeitungsprozess ein, was zu einer deutlichen Aufwertung der bisherigen Arbeitsergebnisse (vgl. Punkt 3 und 4) und zur Etablierung eines ergiebigen, fachübergreifenden Dialogs geführt hat.

Aus diesem Arbeitsklima heraus wurde seitens der Teilnehmer wiederholt ein erheblich größerer Diskussionsbedarf und -wille signalisiert, was die Projektleitung dazu veranlasst hat, den Bearbeitungsprozess noch stärker mit dem Runden und Tisch und dessen Begleitgremien abzustimmen. Die damit einhergehende Verlängerung des Bearbeitungszeitraums (vgl. Punkt 5) wird seitens der Projektleitung als nicht nachteilig eingeschätzt, da in Summe ein breit diskutierter, interdisziplinär abgestimmter und gesellschaftlich akzeptierbarer Vorschlag des VEP erarbeitet werden kann, dessen Inhalte nicht nur Binnenwirkung innerhalb der Verwaltung entfalten, sondern in alle Lebensbereiche hinein wirken können.

Aufgrund des verlängerten Bearbeitungszeitraumes und der geplanten Fertigstellung des VEP im Jahr 2016 (vgl. Punkt 5) wurde durch den Wissenschaftlichen Beirat angeregt, schon zum jetzigen Zeitpunkt den Prognosehorizont des VEP auf das Jahr 2030 (und darüber hinaus) auszuweiten, um einen hinreichenden Zeitraum zur Umsetzung der darin enthaltenen Leitbildsätze und Maßnahmen gewährleisten zu können. Der Runde Tisch, die dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe und die Projektleitung teilen diese Auffassung, weshalb das Projekt ab sofort wie folgt benannt werden wird:

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus* (VEP)

2. Fertigstellung und Veröffentlichung der Bestandsanalyse (Baustein 1)

Nach rund 14-monatiger Bearbeitungszeit wurde die Bestandsanalyse zum VEP mit Stand vom Dezember 2013 inhaltlich, grafisch und redaktionell fertiggestellt.

Die Bestandsanalyse wurde in verschiedenen Arbeitsfassungen mit dem Runden Tisch und dessen Begleitgremien sowie innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Hinweise und Anregungen wurden nahezu vollständig übernommen bzw. ergänzt.

Die nunmehr vorliegende Ausfertigung (siehe Anlage 1) stellt den abschließenden Bearbeitungsstand dar, welcher in dieser Fassung **mit Freigabe dieser Information durch den Oberbürgermeister auf der themeneigenen Internetseite zum VEP (siehe Punkt 6) veröffentlicht werden wird.**

Im Ergebnis der Bestandsanalyse ist auszugsweise festzuhalten, dass:

- sich der Öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) hinsichtlich der Fahrgastzahlen (-1,7 %) und des Fahrplanangebotes (+2,5 %) im Kontext der Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg (-15,3 %) zwischen 1993 und 2011 sehr positiv entwickelt hat. Dennoch besteht eine sehr angespannte Finanzsituation im ÖSPV, die auch Auswirkungen auf die weitere Entwicklung haben könnte.
Mit den realisierten Abschnitten der Streckennetzerweiterung im Rahmen der 2. Nord-Süd-Verbindung konnten vorhandene ÖPNV-Achsen qualitativ aufgewertet und neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden.
Durch die Anschaffung einer vollständig niederflurigen Fahrzeugflotte und der Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen konnte die Nutzbarkeit des ÖSPV entscheidend verbessert werden. Dennoch besteht weiterhin ein großer Handlungsbedarf im Hinblick auf das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum Jahr 2022 (Vorgabe des Personenbeförderungsgesetzes) zu erreichen.
- die Quantität des Radverkehrsnetzes der Landeshauptstadt Magdeburg beachtlich zugenommen hat und ein feinmaschiges Netz zur Verfügung steht, welches annähernd das gesamte Stadtgebiet umfasst. Dennoch sind, insbesondere im „roten“ und im „grünen“ Netz, abschnittsweise Netzlücken vorhanden, die ebenso wie unzureichende Bordabsenkungen und unebene Fahrbahnoberflächen eine durchgängige Nutzbarkeit beeinträchtigen. Im Hinblick auf Radabstellanlagen sind quantitative Verbesserungen zu konstatieren, die jedoch künftig den tatsächlichen Bedarfen und den steigenden Qualitätsanforderungen entsprechend zu qualifizieren sein werden.
- die Förderung des Fußgängerverkehrs grundlegende Zielstellung der Landeshauptstadt Magdeburg ist und insbesondere mit Gehwegsanierungen, Einrichtung von Querungsstellen und Bordabsenkungen erhebliche Verbesserungen erreicht wurden. Dennoch verbleiben große Potenziale um barrierefreie und sichere Gehwege herzustellen. Außerdem wurden die individuellen Nutzungs- und Aufenthaltsanforderungen der Fußgänger in der Planung und Umsetzung bislang oftmals unzureichend wahrgenommen.
- mit dem quantitativen Ausbau und der Sanierung des Straßennetzes im Allgemeinen hinreichend große Kapazitäten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen wurden und grundsätzlich ein Verkehrsablauf ohne maßgebende Kapazitätsengpässe sowohl im Bestand als auch für die Zukunft gesichert erscheint, gleichwohl vereinzelte und lokal begrenzte Untersuchungsbedarfe vorhanden sind.

- für den **Ruhenden Verkehr** des MIV, insbesondere im Bereich der Innenstadt, hinreichend große Kapazitäten an öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Parkierungseinrichtungen vorhanden sind und grundsätzlich keine Kapazitätsengpässe bestehen. Durch die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und mit Hilfe des Parkleitsystems konnte die Steuerung des ruhenden Verkehrs verbessert werden.
Im Gegensatz dazu ist in hochverdichteten Stadtteilen (bspw. Stadtfeld, Sudenburg) ein sehr hoher Parkdruck gegeben, der zu ordnungswidrigem Parkverhalten und zur regelmäßigen Beeinträchtigung des ÖSPV, des Rad- und des Fußgängerverkehrs führt.
- für den **Wirtschaftsverkehr auf der Straße** ein sogenanntes Schwerverkehrsvorrangnetz sowie Trassen für Schwerlasttransporte definiert wurden, die der Bündelung des Schwerlastverkehrs dienen und dessen Ansprüchen entsprechend ertüchtigt wurden.
Dennoch können sich im Kontext der technischen Entwicklung und in Folge der Erschließung neuer Marktsegmente u.a. anwachsende Gefäßgrößen ergeben, deren Transporterfordernis (Schwerlasttransport) zu Erschließungsdefiziten einzelner Industrie- und Gewerbestandorte führen kann.
- der **Wirtschaftsverkehr auf der Schiene** sich aus der Fläche zurückgezogen hat und nunmehr nur noch drei Industrie- und Gewerbestandorte in der Landeshauptstadt Magdeburg über einen aktiven Gleisanschluss verfügen. Einer dieser Standorte ist der Hafen Magdeburg, in dem zusätzlich ein trimodaler Umschlagplatz (Straße, Schiene, Wasser) im Rahmen eines Güterverkehrszentrums etabliert werden konnte.

3. Bearbeitungs- und Diskussionsstand Leitbilder und Strategien (Baustein 2)

Die Bearbeitung des Bausteins 2 (bisheriger Arbeitstitel: Leitbilder und Strategien) wurde im Rahmen der 3. Arbeitssitzungen des Runden Tisches und dessen Begleitgremien im September / Oktober 2013 begonnen und wird aufgrund der sehr intensiven Debatten fortgesetzt.

Die bisherigen Diskussionen fokussierten sich stark auf die formelle Struktur dieses Bausteins. Im Rahmen der 4. Arbeitssitzung des Runden Tisches (November 2013) sowie deren Fortsetzung (Januar 2014) wurde einvernehmlich 7 Leitsätze als übergeordnete, strategische Kernaussagen und zugehörige Ober- und Unterziele im Entwurf formuliert. Gegebenenfalls soll aus den erarbeiteten Leitsätzen ein plakatives Leitbild oder ein vermarktungsfähiger Slogan abgeleitet werden.

Die inhaltliche Diskussion konnte bislang nicht abgeschlossen werden, weshalb an dieser Stelle noch keine detaillierten Ergebnisse wiedergegeben werden können.

Grundlegend ist festzuhalten, dass u.a.:

- die Sicherung der Mobilität für alle Menschen
- die Sicherung eines gleichberechtigten, diskriminierungsfreien Zugangs zur Mobilität,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- die Sicherung / Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs,
- die Minderung der verkehrsbedingten Umwelt- und Umfeldbelastungen,
- die städtebauliche und funktionale Aufwertung von Stadträumen,
- die Sicherung der Finanzierbarkeit von Mobilität und Verkehr bspw. durch vorrangige Konzentration auf die bedarfsgerechte Weiterentwicklung bestehender (Verkehrs-) Infrastrukturen anstatt deren Aus- oder Neubaus

im Fokus der Diskussionen stehen und Eingang in die Leitbildsätze und Ziele (bisheriger Arbeitstitel: Leitbilder und Strategien) finden sollen.

Darüber hinaus werden die kontinuierlich fortgesetzte Förderung des Umweltverbundes (öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußgängerverkehr), die Stärkung multimodaler Verkehrsangebote unter Einbezug der Potenziale alternativer Mobilitätskonzepte sowie die Verbesserung der quartiersbezogenen Nahmobilität häufig als potenzielle Entwicklungsansätze benannt.

4. Ausblick auf den weiteren Projektverlauf / Zeitplan

Die Bearbeitungsphase zum VEP wird sich nach aktuellem Stand bis in das I. oder II. Quartal 2016 erstrecken und soll mit dem Beschluss des VEP durch den Stadtrat abgeschlossen werden.

Den ersten, zwischenzeitlich abgeschlossenen Meilenstein der Bearbeitung stellt die Fertigstellung der Bestandsanalyse (vgl. Punkt 2) dar. Voraussichtlich im Mai 2014 sollen die Leitsätze und Ziele (Baustein 2) durch den Stadtrat beschlossen werden.

Anschließend sollen im IV. Quartal 2014 und im I. Quartal 2015 mehrere Entwicklungsszenarien gegenübergestellt und abgestimmt werden (Baustein 3). Aus diesen Szenarien wird eine Vorzugsvariante / ein Wunschscenario als Plangrundlage beschlossen werden, welches für die vsl. im Januar 2015 beginnende Erarbeitung des Maßnahmenpaketes (Baustein 4) dienen soll.

Eine Straffung des Zeitplanes erscheint aufgrund des erkannten Diskussionsbedarfes, definierter verwaltungsinterner Vorbereitungszeiten im Vorfeld der politischen Entscheidungsfindung und zur Gewährleistung einer angemessenen Bürgerbeteiligung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweckmäßig.

5. Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit zum VEP wird seit dem Beginn der Bearbeitungsphase kontinuierlich durch eine themenbezogene Internetseite sowie einen Newsletter sichergestellt. Der Newsletter fasst die Ergebnisse der jeweils im Berichtszeitraum stattgefundenen Arbeitssitzungen zusammen und stellt den Arbeitsprozess sowie die daran beteiligten Akteure vor. Bislang sind 2 Ausgaben des Newsletters erschienen, die dritte Ausgabe befindet sich in Vorbereitung. Die Newsletter können im Internet unter www.magdeburg.de (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) eingesehen, heruntergeladen und ausgedruckt werden. Alternativ kann die Internetseite mit vielen weiterführenden Informationen zum VEP und dessen Bearbeitungsprozess über folgenden QR-Code abgerufen werden.



QR-Code VEP (direkte Verbindung zu den VEP-bezogenen Internetseiten der Landeshauptstadt Magdeburg - www.magdeburg.de)

Darüber hinaus werden u.a. durch die Projektleitung im Rahmen von Konferenzen (bspw. Konferenz Green Cities – Green Industries, November 2013) und Arbeitsgruppen (bspw. AG Radverkehr, AG Stadtverkehr) die aktuellen Arbeitsstände präsentiert und Möglichkeiten zur Diskussion angeboten.

Die ursprünglich für Juni 2013 vorgesehene und in Folge des Hochwassers auf Oktober 2013 verschobene Bürgerbeteiligung wurde aus terminlichen und organisatorischen Gründen bislang nicht durchgeführt.

Im Rahmen der Diskussionen im Wissenschaftlichen Beirat wurde seitens der Beiräte wiederholt darauf verwiesen, dass eine Beteiligung der Öffentlichkeit nur dann erfolgen solle, wenn seitens der Bürger die Möglichkeit besteht eigene Ideen in den Prozess einzubringen oder über die Vorlagen der Projektleitung zu diskutieren.

Die Bearbeitung der Bausteine 1 (Bestandsanalyse) und 2 (Leitsätze und Ziele) lässt hierfür nur minimale Mitwirkungsmöglichkeiten seitens der Bevölkerung zu, sodass die Beteiligung der Öffentlichkeit nunmehr in Vorbereitung der Bausteine 3 (Szenarien) und 4 (Maßnahmen) erfolgen wird.

Gleichwohl wird die Projektleitung die Öffentlichkeit über den Fortgang der Bearbeitung des VEP sowie Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Leitsätze und Ziele mit (themenspezifischen) Newslettern informieren.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage 1: Bestandsanalyse (Baustein 1, Stand: 13.12.2013)

Anlage 2: Terminkette zum Verkehrsentwicklungsplan 2030plus (Stand: 15.01.2014)