

otto sichert Mobilität für Magdeburg

Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*



Baustein 2 – Ziele

Anlage zur Drucksache DS0012/14

Abstimmungsstand: 05.02./22.04.2014

Redaktionsstand: 19.05.2014

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt

An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

stadtplanungsamt@magdeburg.de

Inhaltsverzeichnis

0.1	Abkürzungsverzeichnis.....	3
0.2	Glossar	4
1	Einführung.....	6
1.1	Vorgehensweise und Methodik	7
2	Vorgaben aus dem Vorentwurf zum Flächennutzungsplan 2025 und integrierten Stadtentwicklungskonzept 2025.....	8
2.1	Grundzüge aus dem Vorentwurf des Flächennutzungsplans 2025.....	8
2.2	Leitbild aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2025 (ISEK 2025)	8
3	Ziele	10
4	Zusammenfassung	19
A	Anhang	21
	Quellenverzeichnis	35

0.1 Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AG	Aktiengesellschaft
B	Bundesstraße (mit Nummer)
BAB	Bundesautobahn
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BFStrMG	Bundesfernstraßenmautgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des BImSchG
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRD	Bundesrepublik Deutschland
bspw.	beispielsweise
BVG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CO	Kohlenmonoxid
CO ₂	Kohlendioxid (Treibhausgas)
d.	der, die, das
dB(A)	Dezibel (A) [Maßeinheit für Schallleistungspegel]
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft [Rechtspersönlichkeit bis 01.12.2009] ¹
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EU	Europäische Union [Rechtspersönlichkeit, Rechtsnachfolgerin d. EG]
FAG	Finanzausgleichgesetz
FNp	Flächennutzungsplan
GFVG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GG	Grundgesetz (der Bundesrepublik Deutschland)
ggf.	gegebenenfalls
ha	Hektar
HC	Kohlenwasserstoff
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
Kfz	Kraftfahrzeug
L _{DEN}	Lärmindeks Tag-Abend-Nacht (englisch: Day-Evening-Night)
LH	Landeshauptstadt
Lkw	Lastkraftwagen
L _{NIGHT}	Lärmindeks Nacht (englisch: Night)
LSA	Land Sachsen-Anhalt
MIV	motorisierter Individualverkehr
NO _x	Stickstoffoxid
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM	Feinstaub
RL	Richtlinie
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
u.a.	unter anderem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche

0.2 Glossar

anthropogen	durch menschliches Handeln direkt oder indirekt geschaffen, geprägt oder beeinflusst
Barrierefreiheit	„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (§4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen)
Effektivität	ein Maß für die Wirksamkeit, welches das Verhältnis von erreichtem Ziel zu definiertem Ziel beschreibt
Effizienz	ein Maß für die Wirtschaftlichkeit (Kosten-Nutzen-Relation)
Individualverkehr	derjenige Teil des Personenverkehrs, der nicht durch öffentliche Verkehrsmittel sondern durch die einzelne Person selbstständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Hilfe eines Kraftfahrzeuges (siehe motorisierter Individualverkehr) abgewickelt wird
Mobilität	Potenzial gesellschaftlicher Teilhabe bzw. für Aktivitäten an unterschiedlichen Orten
motorisierter Individualverkehr	derjenige Teil des Individualverkehrs, der individuell mit motorisierten Kraftfahrzeugen (bspw. Pkw, Moped, Motorrad) durchgeführt wird
Nachhaltigkeit	Handlungsweise oder Entwicklung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, und dabei die Möglichkeiten zukünftiger Generationen nicht einschränkt
Revitalisierung	städtebauliche Sanierungsmaßnahme, bei der historische Bausubstanz so umgestaltet wird, dass eine moderne Nutzung erfolgen kann
Schnittstelle	räumlich eng umgrenzter Bereich in dem der Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln meist mit Hilfe baulicher Anlagen und technischer Infrastrukturen organisiert wird (Verknüpfung)

Umweltverbund	Gesamtheit der umweltverträglichen Verkehrsträger wie Fußgängerverkehr, Radverkehr oder öffentlicher Personenverkehr. Car- und Bike-Sharing-Angebote sowie Taxiverkehre können ebenfalls zum Umweltverbund gezählt werden (erweiterter Umweltverbund oder Mobilitätsverbund)
übrige Busverkehre	Gesamtheit aller Busverkehre, die nicht dem ÖPNV zuzuordnen sind bspw. im nationalen und internationalen Fernbusverkehr, Gelegenheitsverkehr, Shuttle-Verkehr und Schienenersatzverkehr
Verkehr	aktive, realisierte, physische und geografische Ortsveränderung
Verkehrsarbeit	Produkt aus Verkehrsmenge (Anzahl der Fahrten) und dem zurückgelegten Weg dieser Menge bei der Ortsveränderung
Verkehrskultur	individuelles Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Verkehrsraum im Kontext rechtlicher oder gesellschaftlicher Normen, vor allem mit Blick auf Rücksichtnahme, Kooperation und Wirkungen auf die Verkehrssicherheit
Verkehrsmittel	nach ihrer Funktion differenzierte Verkehrsdienstleistungen (bspw. Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr oder Individualverkehr)
Verkehrsverhalten	Gesamtheit der individuellen Handlungsoptionen unter Beachtung der verfügbaren Verkehrsinformationen zur Durchführung von Ortsveränderungen

1 Einführung

Mit dem Beschluss des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2025 (ISEK 2025 – Teil A; Beschlussnummer 1984-68(V)13) wurden im Oktober 2013 die planerischen Grundlagen für die künftige Stadtentwicklung abschließend definiert und festgeschrieben.

Aufbauend auf dem Flächennutzungsplan (FNP) und dem ISEK 2025 erarbeitet die Landeshauptstadt Magdeburg zu deren thematischer Vertiefung den Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus* (VEP). Der VEP soll darüber hinaus die Ziele, Strategien und Maßnahmen bereits vorhandene sektorale Verkehrskonzeptionen auf Kompatibilität prüfen und als ein übergeordnetes Planwerk bündeln um Synergieeffekte nutzbar zu machen.

Der Planungshorizont 2030*plus* (*plus* = 2030 und darüber hinaus) gewährleistet einerseits eine hinreichend verlässliche Vorhersage der Verkehrsentwicklung im Kontext der aus heutiger Sicht zu erwartenden Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie unterschiedlicher Maßnahmen Szenarien. Andererseits steht ein angemessener Wirkungszeitraum für die zu erarbeitenden Ziele, Strategien und Maßnahmen des VEP zur Verfügung.

Die Erarbeitung des VEP orientiert sich an den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung (Ausgabe 2013) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und erfolgt in fünf inhaltlich aufeinander aufbauenden, aber thematisch trennbaren Bausteinen.

Nachdem die Bestandsanalyse (Baustein 1) im Dezember 2013 fertiggestellt wurde, werden die Ziele (Baustein 2) der Verkehrsentwicklungsplanung definiert. Darauf aufbauend sollen mit Hilfe einer Stärken-Schwächen-Analyse und verschiedener Szenarien (Baustein 3) die weitere Verkehrsentwicklung abgeschätzt werden und damit die integrierten Strategie- und Maßnahmenpläne des VEP (Baustein 4) entwickelt werden. Abschließend werden die Bausteine 1 bis 4 zum VEP 2030*plus* zusammengefasst (Baustein 5).

1.1 Vorgehensweise und Methodik

Aufgrund der modularen Bearbeitung des VEP beschäftigt sich der Baustein 2 ausschließlich mit den planerischen Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Landeshauptstadt Magdeburg bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus.

Unter Beachtung der zu erwartenden Rahmenbedingungen und der im ISEK 2025, im Vorentwurf des Flächennutzungsplans 2025 (FNP 2025) sowie im Neuen Energie- und Klimaschutzprogramm der Landeshauptstadt Magdeburg (Beschlussnummer 545-23(V)-10) definierten planerischen Grundsätze werden in diesem Baustein des VEP die übergeordneten Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung für die Landeshauptstadt Magdeburg erarbeitet.

Hierzu wurde ein zweifach abgestuftes System aus Oberzielen und konkretisierenden Unterzielen entwickelt.

Ober- und Unterziele sind innerhalb der gleichen Ebene nicht hierarchisch gegliedert, sondern stehen gleichberechtigt nebeneinander. Die durchgehende und fortlaufende Nummerierung der Ober- und Unterziele dient ausschließlich der verbesserten Zuordnung und Handhabbarkeit, stellt aber **keine** Priorisierung der Inhalte dar.

Die Ziele (Baustein 2) basieren auf den Empfehlungen des Runden Tisches (Stand 05.02.2014 und 04.03.2014) und sollen durch Beschluss des Stadtrates zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des VEP 2030*plus* bestimmt werden.

Der Stadtratsbeschluss der Ziele (Baustein 2) wird nicht nur Richtschnur für das künftige Verwaltungshandeln sein. Er soll auch dazu beitragen, die große Zahl an Verkehrsträgern, Mobilitätsdienstleistern und Unternehmen sowie die Bürger der Landeshauptstadt Magdeburg anzuregen, gemeinsam an der Verwirklichung dieser Ziele zu arbeiten.

2 Vorgaben aus dem Vorentwurf zum Flächennutzungsplan 2025 und integrierten Stadtentwicklungskonzept 2025

2.1 Grundzüge aus dem Vorentwurf des Flächennutzungsplans 2025

Der Flächennutzungsplan (FNP) ist auf der gesamtstädtischen Ebene die planungsrechtlich verbindliche Grundlage für die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die Art der Bodennutzung. Hierbei können bspw. Flächen für Wohn-, Bildungs-, Industrie-, Gewerbe- und Verkehrsflächen wie auch Freiflächen und naturräumliche Funktionen unterschieden werden, die in ihrer räumlichen und funktionalen Beziehungen zueinander dargestellt sind.

Der FNP 2025 der Landeshauptstadt Magdeburg wird auf Basis des ISEK 2025 und parallel zum VEP 2030*plus* erarbeitet, wodurch eine inhaltliche und planerische Verknüpfung der drei Planwerke gewährleistet werden soll.

Im Sinne der kommunalen Selbstbindung sollen die im ISEK 2025 formulierten städtebaulichen Leitlinien (vgl. 2.2) mit dem FNP 2025 umgesetzt werden. Die Leitsätze und Ziele der Verkehrsentwicklung korrespondieren mit diesen Leitlinien und ergänzen diese.

Grundlegende Zielstellung des FNP 2025 soll die Beschränkung des Flächenverbrauchs durch eine auf die Innenentwicklung fokussierte Siedlungsentwicklung sein. Hierzu sollen unter Berücksichtigung der Auswirkungen der demografischen Entwicklung (vgl. Anhang) vorhandene Flächen um- bzw. nachgenutzt werden, um den Siedlungskörper zu verdichten und die Effizienz von Infrastrukturen zu verbessern.

Darüber hinaus sollen weitere Planungsschwerpunkte im Schutz des bestehenden Grünsystems und in der Verbesserung der städtischen Lebensbedingungen gesetzt werden. Dabei soll die Elbe als zentrales Element der Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg stärker in den Fokus genommen werden, um die Potenziale der „Stadt am Fluss“ noch besser nutzen zu können.

2.2 Leitbild aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2025 (ISEK 2025)

Das ISEK 2025 definiert auf gesamtstädtischer Ebene die grundlegenden Zielstellungen der Landeshauptstadt Magdeburg in Hinblick auf die langfristig orientierte Stadtentwicklung.

Im Hinblick auf die Verkehrsentwicklungsplanung wurde im ISEK 2025 kein eigenständiges Leitbild zum Thema Verkehr formuliert. Dieses ist im Sinne eines integrierten Planungsansatzes in den einzelnen Leitbildbausteinen und dessen Zielen enthalten ist (vgl. ISEK 2025).

Bezogen auf den VEP sind im ISEK 2025 vor allem folgende Leitbilder und Leitbildbausteine von Bedeutung:

Magdeburg – Geschichtsträchtige, weltoffene Stadt an der Elbe

- Stadt am Fluss: attraktive Zugänge zur Elbe und urbane Ufer im innenstadtnahen Bereichen gestalten.
-

Magdeburg – Nachhaltige Stadtentwicklung im demografischen Wandel

- Kompakte Stadt der kurzen Wege: Nutzungsdichte in der Innenstadt und entlang des schienengebundenen Nahverkehrs intensivieren, in peripheren Räumen ausdünnen, Nutzungsmischung ausbauen.
 - Effiziente Stadt: Flächenmanagement und Flächenrecycling betreiben.
 - Klimagerechte und ökologische Stadt: Energieverbrauch senken; Kreislaufwirtschaft, Nutzung nachwachsender Rohstoffe und regenerativer Energien fördern.
-

Magdeburg – Stadt der Wirtschaft

- Industrie- und Logistikstandort: Logistikzentrum ausbauen, ortsansässige Betriebe und Branchenschwerpunkte fördern, Altstandorte reaktivieren.
-

Magdeburg – Grüne Stadt

- Grüne Stadt aus Tradition: stadthistorische Bezüge bewahren. Grünsystem erhalten, ausbauen und mit der Landschaft vernetzen.
 - Grüne Stadt – gesunde Bürger: Lebensbedingungen verbessern und negative Auswirkungen des Klimawandels dämpfen.
 - Grüne Stadt am Fluss: Fluss- und Bachläufe in das Netz der Erholungs- und Erlebnissräume sowie Frischluftbahnen einbeziehen.
-

Magdeburg – Stadt zum vielfältigen, attraktiven Leben

- Familienfreundlich Leben: Familienfreundliches Umfeld durch attraktive Wohnquartiere mit entsprechender Infrastruktur schaffen.
-

Magdeburg – Regionales Zentrum und Einheit aus eigenständigen Identitäten

- Region als Einheit: Zentrale Funktionen im Verdichtungsraum ausbauen.
 - Mobile Stadt: Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt und zwischen Stadt- und Ortsteilen optimieren
-

Tab. 2-1: relevante Leitbilder und Leitbildbausteine des ISEK 2025

Insgesamt wurde im ISEK 2025 u.a. eine vorrangig auf die **Weiterentwicklung sowie die räumliche und funktionale Nachverdichtung und Vernetzung bestehender Infrastrukturen** innerhalb des bebauten Siedlungsbereiches ausgerichtete Stadtentwicklung festgeschrieben. Dabei sollen die **Stärkung des Umweltverbundes** und die **Sensibilisierung der Menschen bezüglich der Wirkungen ihres persönlichen Verkehrsverhaltens** besonders im Fokus stehen.

Neben den infrastrukturellen Ansätzen sollen bei der künftigen Stadt- und Verkehrsentwicklung die Belange der **Wohnumfeldgestaltung** und die **Förderung der Nahmobilität** besondere Beachtung erfahren.

Im Hinblick auf den Wirtschaftsstandort Magdeburg liegt ein Fokus auf der **stadtverträglichen Gestaltung der Wirtschaftsverkehre** im gesamten Stadtgebiet und die Sicherung der bestehenden und ggf. entstehenden Industrie- und Gewerbestandorte.

3 Ziele

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bestandsanalyse (Baustein 1) und der Vorgaben des ISEK 2025, des Neuen Energie- und Klimaschutzprogramms (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13)) sowie der zu erwartenden Rahmenbedingungen (vgl. Anhang) wurden 7 Ober- und 47 Unterziele erarbeitet.

Die nachfolgend aufgeführten Ziele lassen sich gedanklich den übergeordneten Themenfeldern Chancengleichheit, Finanzierbarkeit, Mobilitätsqualität, Sicherheit, Stadtqualität, Umwelt und Wirtschaft zuordnen.

Die Diskussion von Strategien und Maßnahmen zur Umsetzung der definierten Ziele wird erst im Rahmen der Bearbeitung des Bausteins 4 erfolgen. Sie war noch nicht Bestandteil dieses Arbeitsschrittes.

Oberziel		Unterziel	
1	Verkehrsentwicklung durch chancengleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen.	1.1	Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln ungeachtet individueller Mobilitätseinschränkungen.
		1.2	Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen.
		1.3	Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr mit Blick auf die Schaffung barrierefreier Wegeketten.
		1.4	Barrierefreier Ausbau der Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad- / Fußverkehr) unter Berücksichtigung der Belange von Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen.
		1.5	Gewährleistung einer attraktiven Tür-zu-Tür Reisezeit unter Beachtung der umweltpolitischen Ziele.
		1.6	Angebotsverbesserung beim ÖPNV vor allem in zentrumsfernen Bereichen sowie in vereinzelten Fällen bei der Feinerschließung.
		1.7	Beachtung der Belange aller Verkehrsarten bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen

Oberziel		Unterziel	
2	Verkehrsentwicklung durch Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.	2.1	Dimensionierung von Verkehrsanlagen nach strengen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenkriterien.
		2.2	Präferenz von Bestandsentwicklung und Qualifizierung bestehender Verkehrsinfrastruktur gegenüber Neubau.
		2.3	Angebotsverbesserung im ÖPNV bei Steigerung der Produktivität und Wirtschaftlichkeit.

Oberziel		Unterziel	
3	Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – „Stadt der kurzen Wege“.	3.1	Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Magdeburg im schienengebundenen Fernverkehr.
		3.2	Sichere Einbindung der Landeshauptstadt Magdeburg in das Fernbus-Netz sowie Kanalisierung des Fernbus-Verkehrs auf ausgewählte Verkehrsachsen und zentrale Haltepunkte
		3.3	Langfristige Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Magdeburg im ÖPNV.
		3.4	Sicherung der Erschließung von Wohnquartieren mittels motorisierten Individualverkehrs (MIV) entsprechend den Prinzipien der Verkehrsvermeidung und der Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen für die Bewohner
		3.5	Weiterentwicklung des Tarifsystems im ÖPNV, zwecks multi- und intermodaler Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger sowie Reduzierung der Nutzungshemmnisse.
		3.6	Abstimmung bestehender SPNV-Angebote mit dem ÖSPV auch in den Tagesrand- und Nachtzeiten im Interesse eines durchgängig hohen Mobilitätsstandards.
		3.7	Bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Bike & Ride- und Park & Ride-Angeboten in Kooperation mit dem Umland.
		3.8	Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kooperation mit dem Umland.

		3.9	Sicherung von Trassenkorridoren und Flächen für alle Verkehrsarten.
		3.10	Weiterentwicklung, Erhalt und Ertüchtigung des innerstädtischen und innenstadtnahen Radverkehrsnetzes.
		3.11	Einrichtung diebstahlsicherer und witterungsgeschützter Radabstellanlagen an Schnittstellen mit dem ÖPNV und an öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Einrichtungen.
		3.12	Sicherstellung einer verlässlichen ÖPNV-Anbindung der Wirtschaftsstandorte.
		3.13	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte auch mittels Fuß- und Radverkehr.
		3.14	Stadtverträgliche und bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs
		3.15	Stärkung der Nahmobilität

Oberziel		Unterziel	
4	Verkehrsentwicklung durch Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten.	4.1	Senkung der Verkehrsunfälle mit getöteten und verletzten Personen um 50 % (Basisjahr 2011) / Vision Zero (keine Verkehrstoten und Schwerverletzten).
		4.2	Beseitigung von Unfallhäufungsstellen.
		4.3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.
		4.4	Verbesserung der Verkehrskultur und der Öffentlichkeitsarbeit.
		4.5	Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten.
		4.6	Sichere, gut beleuchtete und städtebaulich integrierte Wege, insbesondere Schul- und Spielwege.
		4.7	Sichere Gestaltung der Zuwege und Aufenthaltszonen des ÖPNV.
		4.8	Stärkung der Verkehrsunfallkommission.

Oberziel		Unterziel	
5	Verkehrsentwicklung durch Städtebauliche Integration des Verkehrs.	5.1	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Gestaltung von Straßen und Plätzen; Aufwertung des Wohnumfeldes mit Blick auf dessen bessere Nutzbarkeit.
		5.2	Präferenz von Innen- und Quartiersentwicklung.
		5.3	Neue bauliche Entwicklungen vorrangig entlang vorhandener und künftiger Achsen des schienengebundenen ÖPNV.
		5.4	Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie deren gute Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbunds.
		5.5	Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes unter Einbeziehung einer intelligenten Verknüpfung umweltgerechter neuer Mobilitätsformen.

Oberziel		Unterziel	
6	Verkehrsentwicklung bei Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas.	6.1	Enge Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung lokaler Klimaziele.
		6.2	Senkung verkehrsbedingter Klimagasemissionen (CO ₂) entsprechend des Grundsatzbeschlusses Neues Energie- und Klimaschutzprogramm (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13).
		6.3	Senkung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen entsprechend des Grundsatzbeschlusses Neues Energie- und Klimaschutzprogramm (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13).
		6.4	Minderung der verkehrsbedingten Lärmbelastung insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen mit hohem Anwohneranteil entsprechend des Lärmaktionsplanes für die Landeshauptstadt Magdeburg.
		6.5	Förderung alternativer Antriebsarten.
		6.6	Schutz vorhandener Grünzüge und stadtklimatisch relevanter Flächen vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und Eingriffen sofern kein Ausgleich stattfindet.

Oberziel		Unterziel	
7	Verkehrsentwicklung zur Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr.	7.1	Bündelung des Straßen-Güterfernverkehrs auf geeigneten Verkehrsachsen und Nutzung der Potenziale des Verkehrsmanagements.
		7.2	Entwicklung durchgängiger Gütertransportketten und Intensivierung der Kooperation von Verkehrsträgern im Bereich des Wirtschaftsverkehrs sowie Optimierung der Abwicklung des kleinteiligen Wirtschaftsverkehrs insbesondere in den zentralen Versorgungsbereichen.
		7.3	Erhalt und bedarfsgerechte Anpassung des Vorrangnetzes für den Schwerverkehr und Schwerlastverkehr.

4 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Papier sollen die Leitlinien und Ziele (Baustein 2) zum VEP 2030*plus* als wichtiger Meilenstein des Bearbeitungsprozesses festgelegt werden.

Die Ziele (Baustein 2) basieren auf den Empfehlungen des Runden Tisches (Stand 05.02.2014 und 04.03.2014) und sollen durch Beschluss des Stadtrates zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des VEP 2030*plus* bestimmt werden.

Der VEP 2030*plus* soll als grundlegendes Handlungsprogramm dazu beitragen, Mobilität und Verkehr in Magdeburg für alle Menschen dauerhaft zu gewährleisten, dessen Finanzierbarkeit zu sichern und die verkehrsbedingten störenden Umfeld- und Umwelteinflüsse, insbesondere in den hochverdichteten urbanen Stadträumen, zu mindern.

Die vorgeschlagenen Ziele (Baustein 2) stellen hierfür einen ausgewogenen Mittelweg zwischen der Sicherung der jahrzehntelangen Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrsqualität auf der einen Seite und der zwingend erforderlichen zukunftsweisenden Ausrichtung der Verkehrsentwicklung auf der anderen Seite dar.

Auf Grundlage dieser vorgeschlagenen Ziele (Baustein 2) sollen in den nächsten Arbeitsschritten konkrete Strategien und Maßnahmen entwickelt werden. Deren inhaltliche Ausrichtung wird es sein, auch künftig individuelle, bezahlbare Mobilität für alle zu ermöglichen, den Wirtschaftsstandort Magdeburg weiterzuentwickeln und die Finanzierbarkeit der (Verkehrs-) Infrastrukturen zu sichern.

Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*



Baustein 2 – Ziele

Anhang

(Stand: 24.06.2014)

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt

An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

stadtplanungsamt@magdeburg.de

A	Anhang	
1	Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene	22
1.1	Finanzen.....	22
1.2	Umwelt.....	23
1.2.1	Umgebungsärmrichtlinie.....	23
1.2.2	Europäische Abgasnormen für Kraftfahrzeuge.....	24
1.2.3	Luftschadstoffe und Feinstaub	24
2	Rahmenbedingungen auf Ebene der Bundesrepublik Deutschland	25
2.1	Finanzen.....	25
2.1.1	Schuldenbremse.....	25
2.1.2	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Entflechtungsgesetz und Regionalisierungsgesetz	25
2.1.3	Länderfinanzausgleich, Finanzausgleichsgesetz (FAG) und Solidarpakt II	26
2.2	Umwelt.....	27
2.2.1	Verkehrslärm / „Schienenbonus“	27
2.3	Verkehr	27
2.3.1	Bundesverkehrswegeplan 2015.....	27
2.3.2	Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens.....	28
2.3.3	Ausweitung Lkw-Maut / Einführung Pkw-Maut	29
2.3.4	Barrierefreiheit im ÖPNV.....	29
2.3.5	Förderung der Elektromobilität.....	29
2.3.6	Feldversuch mit Lang-Lkw	30
3	Rahmenbedingungen auf Ebene des Landes Sachsen-Anhalt	30
3.1	Finanzen.....	30
3.1.1	Schuldenbremse.....	30
4	Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene	31
4.1	Bevölkerung und Demografie.....	31
4.2	Finanzen.....	33
4.3	Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg	33
	Quellenverzeichnis	35

Rahmenbedingungen der künftigen (Verkehrs-) Entwicklung

Die künftige gesellschaftliche, städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg wird nicht nur durch die Akteure vor Ort und die beschlossenen kommunalen Entwicklungskonzepte bestimmt, sondern auch maßgebend durch Vorgaben auf europäischer, Bundes- und Landesebene beeinflusst.

Um die Leitsätze und Ziele der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus definieren und deren Umsetzbarkeit absichern zu können, müssen neben den zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben bspw. auch die zu erwartenden demografischen, wirtschaftlichen, finanziellen und verkehrlichen Entwicklungen Berücksichtigung finden.

Nachfolgend werden die wesentlichsten Rahmenbedingungen, deren Wirkung die künftige Verkehrsentwicklung unmittelbar tangieren oder in Zukunft tangieren können, dargestellt. Diese Rahmenbedingungen umgrenzen gleichzeitig auch den verfügbaren planerischen, technischen und/oder finanziellen Entwicklungsraum für die Landeshauptstadt Magdeburg.

Weiterführende (sektorale) Entwicklungskonzepte und/oder Maßnahmenpläne wie bspw. das Logistikkonzept und der Intelligente Verkehrssysteme (IVS)-Rahmenplan des Landes Sachsen-Anhalt oder das Klimaschutzprogramm (Beschlussnummer 545-23(V)10) der Landeshauptstadt Magdeburg finden im Rahmen der Erarbeitung des Bausteins 2 (Leitlinien und Ziele) zunächst nachrangige Beachtung. Deren Strategien und Maßnahmen sollen aber für die Bausteine 3 (Szenarien) und 4 (Maßnahmen) in den Arbeitsprozess integriert werden.

1 Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene

1.1 Finanzen

Mit dem Ende des Jahre 2013 wurde die Förderperiode 2007 – 2013 der Europäischen Union (EU) beendet. Seitens der EU wurde eine neue Förderperiode für den Zeitraum 2014 bis 2020 angekündigt, deren Budget, inhaltliche Ausrichtung sowie Förderbedingungen zum jetzigen Zeitpunkt (Stand: März 2014) aber noch nicht abschließend bekannt gegeben und in nationales Recht überführt wurden.

Es ist jedoch zu erwarten, dass aufgrund der seit 1990 erzielten infrastrukturellen und wirtschaftlichen Verbesserungen in den neuen Bundesländern der Bundesrepublik Deutschland (BRD) künftig vergleichsweise weniger Fördermittel für die neuen Bundesländer zur Verfügung stehen werden.

Erklärung: Bislang wurden Regionen im Zielfeld „Konvergenz“ besonders gefördert, deren Bruttoinlandsprodukt pro Kopf weniger als 75,0 % des EU-Durchschnitts umfasste. Durch die EU-Osterweiterungen 2004 und 2007 ist die durchschnittliche Wirtschaftskraft in der EU insgesamt zurückgegangen, wodurch einige Regionen der neuen Bundesländer bereits heute überdurchschnittliche Wirtschaftsleistungen erbringen. Demzufolge würden die betreffenden Regionen künftig keine Förderung aus dem Zielfeld „Konvergenz“ (oder eines entsprechenden Nachfolgeprogramms) erhalten können.² Für den Zeitraum nach 2020 wurde seitens der EU noch keine weitere Förderperiode in Aussicht gestellt, sodass unklar bleibt, ob und zu welchen Bedingungen ab 2021 europäische Finanzmittel zur Verfügung stehen werden.

1.2 Umwelt

1.2.1 Umgebungslärmrichtlinie

Die Europäische Gemeinschaft (EG) hat zum Schutz der Gesundheit des Menschen vor unerwünschten oder gesundheitsschädlichen, anthropogen verursachten Geräuschen im Freien im Jahr 2002 die Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) erlassen.

Die Umgebungslärmrichtlinie schreibt für alle Mitgliedsstaaten der EU, die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten und im Bedarfsfall die Aufstellung von Lärmaktionsplänen vor.

Zur Gewährleistung einer europaweiten Vergleichbarkeit der Ergebnisse wurden einheitliche Kriterien, harmonisierte Lärmindizes (Tag-Abend-Nacht-Index (L_{DEN}), Nachtlärmindex (L_{NIGHT})) und Bewertungsmethoden definiert. Die Festlegung von zulässigen Lärmimmissionsgrenzwerten ist jedoch den Mitgliedsstaaten vorbehalten.

Gemäß den Regelungen der Umgebungslärmrichtlinie war als erste Umsetzungsstufe die Erstellung der strategischen Lärmkarten bis Juni 2007 und die Erarbeitung der ggf. erforderlichen Lärmaktionspläne u.a. für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6,0 Mio. Fahrzeugen / Jahr und für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Züge / Jahr bis Juli 2008 abzuschließen.

Die daran anschließende zweite Umsetzungsstufe umfasste die Lärmkartierung und ggf. Lärmaktionsplanung für alle Hauptverkehrsstraßen (Verkehrsaufkommen > 3,0 Mio. Fahrzeugen / Jahr) und alle Haupteisenbahnstrecken (Verkehrsaufkommen > 30.000 Züge / Jahr) und war bis Juni 2012 bzw. Juli 2013 abzuschließen.

Künftig sind die **strategischen Lärmkarten** sowie die darauf aufbauenden **Lärmaktionspläne** bei bedeutsamen Entwicklungen im Planungsgebiet, aber **spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und** erforderlichenfalls **fortzuschreiben**.

Die Umgebungslärmrichtlinie wurde mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 25.06.2005 und den darin beschlossenen Ergänzungen der §§47a bis 47f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie dem Erlass der 34. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über die Lärmkartierung; 34. BImSchV) in nationales Recht überführt.

In Ergänzung der Umgebungsrichtlinie sind durch die Mitgliedsstaaten der EU nationale Grenzwerte zu definieren, deren Überschreitung die Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen begründet und die Erarbeitung von Lärmaktionsplänen erfordert (Auslöseschwelle).

Als Auslöseschwelle wird in der Bundesrepublik Deutschland für den Tag-Abend-Nacht-Index (L_{DEN}) der Wert von 65 Dezibel (A) und für den Nachtlärmindex (L_{NIGHT}) der Wert von 55 Dezibel (A) empfohlen.³

Dieser Empfehlung hat sich u.a. das Land Sachsen-Anhalt angeschlossen und deren Werte als Auslösewerte der Lärmaktionsplanung bestimmt.⁴

1.2.2 Europäische Abgasnormen für Kraftfahrzeuge

Die EG limitiert zum Schutz der Gesundheit des Menschen vor gesundheitsschädlichen, anthropogen verursachten Luftschadstoffen u.a. den Ausstoß von Abgasen durch Kraftfahrzeuge.

Durch die europäischen Abgasnormen (Euro-Norm) werden Grenzwerte für die Emission von Kohlenstoffmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (HC) und Schwebstaub (PM) definiert, deren Einhaltung für alle Kraftfahrzeuge verbindlich ist.

Mit der Verordnung 715/2007/EG vom 20.06.2007 wurden zum 31.07.2008 die europäischen Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 eingeführt und somit die fortwährende Begrenzung des zulässigen Abgasausstoßes weitergeführt.

Die Emissionsgrenzwerte der Abgasnorm Euro 5 sind seit dem 01.01.2011 für alle neu zu zulassenden Kraftfahrzeuge bindend.

Für neu zu zulassende Lastkraftwagen (Lkw) und Busse wird ab dem 01.01.2014 die Abgasnorm Euro 6 verbindlich. Ab dem 01.09.2015 gilt die Abgasnorm Euro 6 dann auch für neu zu zulassende Personenkraftwagen (Pkw).

Im Sinne einer andauernden Verminderung der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen ist bis zum Erreichen des Planungshorizontes (2030_{plus}) eine weitere Verschärfung der Abgasnormen zu erwarten.

1.2.3 Luftschadstoffe und Feinstaub

Die EG hat 1999 zum Schutz der Gesundheit des Menschen vor gesundheitsschädlichen Luftschadstoffen, die Richtlinie 1999/30/EG erlassen. Die Richtlinie definiert Mindestanforderungen an die Güte der Luftqualität, ausgedrückt in Grenzwerten für die Konzentration bestimmter Schadstoffe in der Luft.

Nach einer mehrjährigen Übergangsregelung sind die definierten schadstoffspezifischen Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei (vgl. Tabelle 1-1) spätestens seit 01.01.2010 durch die Mitgliedsstaaten zu gewährleisten.

Die Richtlinie 1999/30/EG wurde mit der 39. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen; 39. BImSchV) mit gleichen Emissionsgrenzwerten in nationales Recht überführt.

Aufgrund des Gefährdungspotenzials für die Gesundheit des Menschen ist bis zum Jahr 2025 mit einer weiteren Verschärfung der Luftschadstoffgrenzwerte, insbesondere des PM₁₀-Grenzwertes (inhalierbarer Feinstaub) und ggf. mit der Einführung eines PM_{2,5}-Grenzwertes (lungengängiger Feinstaub) zu rechnen.

Anmerkung: PM_{2,5}-Werte müssen nach der Richtlinie 1999/30/EG erfasst und an die Europäische Kommission übermittelt werden. Ein Grenzwert für die Konzentration von PM_{2,5} in der Luft ist nicht definiert.

	Schwefeldioxid	Stickstoffoxide	Feinstaub	Blei
	SO ₂	NO ₂	PM ₁₀	Pb
1-Stunden-Grenzwert*	350 µg/m ³	200 µg/m ³	-	-
zul. Überschreitung	24 mal/Jahr	18 mal/Jahr	-	-
1-Tages-Grenzwert*	125 µg/m ³	-	50 µg/m ³	-
zul. Überschreitung	3 mal/Jahr	-	35 mal/Jahr	-
Jahresgrenzwert*	-	40 µg/m ³	40 µg/m ³	0,5 µg/m ³
zul. Überschreitung	-	-	-	-

* Mittelwert über den Beurteilungszeitraum

Tabelle Anhang 1-1: Luftschadstoffimmissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit (seit 01.01.2010 ohne Einschränkungen gültig)

2 Rahmenbedingungen auf Ebene der Bundesrepublik Deutschland

2.1 Finanzen

2.1.1 Schuldenbremse⁵

Das Grundgesetz (GG) der Bundesrepublik Deutschland (BRD) regelt in Artikel 109, Absatz 3, dass der Bund und die Länder ihre Haushalte „grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen“ haben („Schuldenbremse“).

Für den Bund ist diese Maßgabe erfüllt, wenn die jährliche Nettokreditaufnahme den Wert von 0,35 % des Bruttoinlandproduktes (BIP) nicht überschreitet. Ausnahmen sind bei „Naturkatastrophen oder außergewöhnlichen Notsituationen“ möglich.

Gemäß Artikel 143d GG kann der Bund noch bis zum 31.12.2015 von den Regelungen des Artikel 109, Absatz 3 GG abweichen, muss jedoch das Haushaltsdefizit jährlich absenken. Ab dem Haushaltsjahr 2016 sind die Vorgaben der „Schuldenbremse“ zu erfüllen.

2.1.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Entflechtungsgesetz und Regionalisierungsgesetz

Der Bund gewährt mit dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) den Ländern für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden finanzielle Beihilfen.⁶

Im Rahmen der Föderalismusreform im Jahr 2006 wurden die Regelungen des GVFG angepasst und die finanziellen Beihilfen des Bundes eingestellt.

Im Gegenzug gewährt der Bund auf Grundlage des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) bis zum 31.12.2019 finanzielle Beihilfen im Sinne des GVFG.⁷

Bis zum Ablauf des Haushaltsjahres 2013 stehen jährlich rund 1.335,5 Mio. EUR für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung von denen 3,8354749 % bzw. rund 51,2 Mio. EUR auf das Land Sachsen-Anhalt entfallen. Für den Zeitraum 2014 bis 2019 ist der Zuwendungsbetrag des Bundes neu festzulegen. Die Mittel werden dann aber keiner Zweckbindung für den Verkehr unterliegen.

Mit Ablauf des Jahres 2019 entfallen die Zuwendungen des Bundes aus dem EntflechtG sofern sich Bund und Länder nicht auf eine Weiterführung des Programms verständigen.

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) wurde der ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert und die Kompetenzen für den ÖPNV auf die Bundesländer übertragen.

Zur Sicherung des ÖPNV und insbesondere des SPNV werden im Rahmen des RegG finanzielle Beihilfen des Bundes (Regionalisierungsmittel) in Höhe von jährlich 6.675 Mio. EUR gewährt (Stand 2008, jährlicher Zuwachs in Höhe von 1,5 vom Hundert bis 2014). Von diesem Mitteln stehen dem Land Sachsen-Anhalt 5,03 % zu.

Für den Zeitraum ab 2015 ist in Analogie zu den vorherigen Mittelzuweisungsperioden mit einer Verringerung des Finanzvolumens aus dem RegG zu rechnen, die sich insbesondere in den Neuen Bundesländern auswirken könnte.

Somit könnte sich das bestehende strukturelle Finanzierungsdefizit der Verkehrsinfrastrukturen, wie im Abschlussbericht der Daehre-Kommission (Dezember 2012) dargelegt, sowohl auf Bundes- Landes- und kommunaler Ebene weiter verschärfen. Inwieweit die Vorschläge zur „Nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ der Bodewig-Kommission (September 2013) und der darauf aufbauende, einstimmige Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 02.10.2013 durch die Bundesregierung aufgegriffen und umgesetzt werden bleibt abzuwarten.

2.1.3 Länderfinanzausgleich, Finanzausgleichsgesetz (FAG) und Solidarpakt II

Als Länderfinanzausgleich wird die Umverteilung finanzieller Mittel zwischen im weiteren Sinne dem Bund und den Ländern sowie im engeren Sinne zwischen den Ländern verstanden. Der Länderfinanzausgleich ist in Artikel 107 GG⁸ und im Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz, FAG)⁹ geregelt und dient dazu, die Länder mit den Finanzmitteln auszustatten, die zur Erfüllung der übertragenen Aufgaben erforderlich sind.

Zur Finanzierung der teilungsbedingten Sonderlasten und zum Abbau der infrastrukturellen Defizite erhalten die neuen Bundesländer vom Bund im Rahmen des Länderfinanzausgleiches besondere Ergänzungszuweisungen (**Solidarpakt I und II**).

Die Regelungen des Solidarpakts II gelten bis einschließlich zum Jahr 2019 und haben ein finanzielles Gesamtvolumen von 156.500 Mio. EUR, von denen 15,733214 % bzw. rund 24.622,5 Mio. EUR auf das Land Sachsen-Anhalt entfallen. Die jährlichen Zuwendungen werden seit dem Jahr 2005 schrittweise abgesenkt und im Jahr 2019 letztmalig bereitgestellt.

Gleichwohl der Länderfinanzausgleich im Grundgesetz verankert ist und somit als dauerhaftes Instrument zur Finanzierung der Länder zur Verfügung steht, sind die Regelungen des

FAG sowie die besonderen Ergänzungszuweisungen im Rahmen des Solidarpaktes II nur bis zum 31.12.2019 gültig.

2.2 Umwelt

2.2.1 Verkehrslärm / „Schienenbonus“

Zur Berücksichtigung der „[...] Besonderheiten des Schienenverkehrs ...“ wird mit der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) gemäß §43, Absatz 1, Satz 2 BImSchG der Beurteilungspegel für Schienenwege mit einem Abschlag in Höhe von 5 Dezibel (A) berechnet.^{10,11}

Dieser sogenannte „Schienenbonus“ beruht auf wissenschaftlichen Studien der 1970/1980er Jahre und der Annahme, dass Schienenverkehrslärm weniger störend wahrgenommen wird, als Straßenverkehrslärm.¹² Eine solche Annahme ist nicht mehr haltbar, zumal der Schienenverkehrslärm, insbesondere in urbanen Räumen eine wesentliche Lärmemissionsquelle darstellen kann (vgl. Bestandsanalyse, 4.15.3.4).

Als Folge des „Schienenbonus“ wird bei der schalltechnischen Beurteilung von baulichen Maßnahmen an Schienenwegen, der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in dessen Umfang deutlich gemindert bzw. aufgrund der nicht eintretenden Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen.

Zur Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm hat der Gesetzgeber die Änderung des § 43, Absatz 1, Satz 2 BImSchG und die Abschaffung des „Schienenbonus“ beschlossen. Ab dem 01.01.2015 entfällt der „Schienenbonus“ für Schienenbahnen und ab dem 01.01.2019 für Straßenbahnen bei baulichen Vorhaben an Schienenwegen, deren Planfeststellungsverfahren bis dahin noch nicht eröffnet wurde.^{13,14,15}

2.3 Verkehr

2.3.1 Bundesverkehrswegeplan 2015¹⁶

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag von 2009 vereinbart, die Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung, auf welcher der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als Investitionsrahmenplan basiert, fortzuschreiben. Die Arbeiten am BVWP 2015 haben bereits begonnen, das Planwerk soll bis 2015 vorgelegt werden.

Gleichwohl der Investitionsrahmenplan des Bundes für die Jahre 2015 bis 2030 mit Stand vom Juli 2013 noch nicht vorliegt, sind die strategischen Grundzüge des BVWP 2015 bereits bekannt.

Vor dem Hintergrund sich weiter reduzierender finanzieller Spielräume beabsichtigt der Bund künftig verstärkt die Qualität und die Substanz der bestehenden Verkehrsnetze zu sichern und dem Bestandserhalt den Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben einzuräumen.

Aus- und Neubauvorhaben werden streng am tatsächlichen Bedarf ausgerichtet und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung noch stärker differenziert.

Außerdem hat der Bund angekündigt, dass ein Großteil der verfügbaren Mittel (rund 70 %) für den Erhalt sowie den Aus- bzw. Neubau von überregional bedeutsamen Bundesautobahnen (Hauptachsen) aufgewendet werden soll.

In diesem Zusammenhang wurde darauf verwiesen, dass alle Vorhaben des BVWP 2003, die bis 2015 nicht begonnen wurden, für den BVWP 2015 erneut bewertet werden.

Es ist davon auszugehen, dass im Sinne der vorgenannten strategischen Grundzüge ein Großteil der Maßnahmen des BVWP 2003 nicht als vordringlicher Bedarf eingestuft oder gänzlich aus dem BVWP 2015 entfallen werden.

2.3.2 Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens

Neben den Veränderungen der bspw. planerischen, emissionsrechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen werden im Planungshorizont auch verschiedene Entwicklungstrends im individuellen Mobilitätsverhalten zu beobachten sein. Dabei können gegensätzliche Entwicklungstrends zeitlich und räumlich nebeneinander stattfinden und somit die Pluralisierung der individuellen Lebensstile weiter ausdifferenzieren:

Ein Trend wird in der ansteigenden Motorisierung von Gesellschaftsteilen gesehen, die bislang unterdurchschnittlich häufig den MIV selbst genutzt haben. Hierzu zählen bspw. Frauen und Menschen mit Migrationshintergrund.¹⁷

Ein weiterer Trend wird in der (lebenslangen) Beibehaltung gewohnter, individueller Mobilitätskonzepte erwartet. Demzufolge sollen Menschen, deren Mobilität vorrangig im MIV begründet liegt, tendenziell öfter bis ins hohe Alter mit dem Pkw fahren und weniger häufig auf alternative Verkehrsangebote umsteigen. Gleichermäßen könnte dies aber auch bedeuten, dass Menschen deren Mobilität auf den ÖPNV, Rad- und/oder Fußgängerverkehr fokussiert ist, eine tendenziell stärkere, lebenslange Affinität zum Umweltverbund haben werden.

Im Gegensatz zu den erstgenannten Entwicklungstendenzen wird ein weiterer Trend in der schwindenden Bedeutung des privaten Pkw-Besitzes gesehen, die insbesondere bei jungen Menschen in urbanen Räumen ausgeprägt sein soll. Diese Gruppe soll den eigenen Pkw nicht weiter als erstrebenswertes Statussymbol ansehen und ihre individuelle Mobilität stärker auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) bzw. gemeinschaftliche Verkehrsangebote (Car- / Bike-Sharing) ausrichten.

Durch den demografischen Wandel bedingt soll bis mindestens 2035 der Anteil der Senioren (Altersklasse über 65 / 67 Jahre und älter) an der Bevölkerung überproportional zu nehmen, der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter (15 bis 65 Jahre) hingegen abnehmen. Da Senioren deutlich weniger mobil sind nimmt voraussichtlich vor allem der Kfz-Verkehr in Städten weiter ab.

Vor dem Hintergrund der weltweit zunehmenden Motorisierung und begrenzter Ölreserven werden die Energiepreise voraussichtlich kaum sinken, was gleichfalls dämpfend auf die Entwicklung der Verkehrsarbeit im MIV wirken kann.

2.3.3 Ausweitung Lkw-Maut / Einführung Pkw-Maut

Auf Grundlage des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) und nachgeordneter Verordnungen wird seit 2005 bundesweit eine Gebühr für die Nutzung der Bundesautobahnen (Straßenbenutzungsgebühr oder Maut) erhoben, die alle Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen im Güterkraftverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 Tonnen (Lkw-Maut) umfasst.¹⁸

Zum 01.08.2012 wurde die Straßenbenutzungsgebühr auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen ausgedehnt. Hiervon sind u.a. auch die Bundesstraße 189 (zwischen BAB 2, Anschlussstelle Magdeburg-Zentrum und Wolmirstedt) und die Bundesstraße 81 (zwischen Magdeburger Ring, Anschlussstelle Osterweddingener Chaussee und Egel) tangiert.¹⁹

Die Bundesregierung der 18. Legislaturperiode hat in ihrem Koalitionsvertrag angekündigt, die Straßenbenutzungsgebühren für Lkw auf alle Bundesstraßen auszuweiten und weiter zu entwickeln sowie eine europarechtkonforme Straßenbenutzungsgebühr für Pkw einzuführen.²⁰ Darüber hinaus ist zu erwarten, dass bis 2025 alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen mautpflichtig sein werden.²¹

2.3.4 Barrierefreiheit im ÖPNV

Das zum 01.01.2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG)²² legt fest, dass bis zum **01.01.2022** eine **vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV** zu erreichen ist.

Abweichend davon können im Nahverkehrsplan, der durch den jeweiligen Aufgabenträger des ÖPNV aufzustellen bzw. fortzuschreiben ist, Ausnahmen zugelassen werden, sofern diese „konkret benannt und begründet werden“.

2.3.5 Förderung der Elektromobilität

Die Bundesregierung hat sich mit dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität im Jahr 2009 das Ziel gesetzt, Deutschland zum weltweiten Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu entwickeln. Hierfür sollen u.a. bis zum Jahr 2020 rund 1 Millionen Elektrofahrzeuge und bis 2030 über 5 Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland auf die Straße gebracht werden.²³

Bis zum Jahr 2025 ist mit einer weiteren Marktdurchdringung der Elektromobilität, vor allem im Radverkehr (Pedelecs, etc.) zu rechnen. Inwieweit Elektro-Automobile einen höheren Anteil innerhalb der Fahrzeugflotte erreichen können, bleibt abzuwarten. Wahrscheinlich wird deren Entwicklung jedoch maßgebend durch die Reichweite und Haltbarkeit der Akkumulatoren, die Anschaffungs- und Ersatzkosten sowie die Bereitstellung von Infrastrukturen (bspw. Ladestationen) beeinflusst werden.

2.3.6 Feldversuch mit Lang-Lkw²⁴

Unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und mit wissenschaftlicher Begleitung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird seit dem 01.01.2012 ein bundesweiter fünfjähriger Feldversuch mit Lang-Lkw durchgeführt. Lang-Lkw (umgangssprachlich auch Giga-Liner genannt) sind Lkw mit einer maximalen Länge von 25,25 m und einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen, im kombinierten Güterverkehr von 44 Tonnen.

Der Feldversuch dient der Erprobung der Fahrzeuge unter realen Bedingungen und findet auf einem definierten Streckennetz, zu denen im Land Sachsen-Anhalt lediglich die Bundesautobahn 2 (von Niedersachsen bis zum Autobahnkreuz Magdeburg) und die Bundesautobahn 14 (vom Autobahnkreuz Magdeburg bis zum Autobahndreieck Nossen) gehören, statt.

Der Feldversuch soll bis zum Jahr 2016 u.a. die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage, die Verkehrssicherheit aber auch die Beanspruchung der Verkehrsinfrastrukturen darstellen.

3 Rahmenbedingungen auf Ebene des Landes Sachsen-Anhalt

3.1 Finanzen

3.1.1 Schuldenbremse²⁵

Das GG der BRD regelt in Artikel 109, Absatz 3, dass der Bund und die Länder ihre Haushalte „grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen“ haben („Schuldenbremse“).

Für die Länder werden keine weiteren Kreditaufnahmen zugelassen. Ausnahmen sind bei „Naturkatastrophen oder außergewöhnlichen Notsituationen“ möglich.

Gemäß Artikel 143d GG können die Länder noch bis zum 31.12.2019 von den Regelungen des Artikel 109, Absatz 3 GG abweichen. Jedoch sind die Haushalte der Länder so aufzustellen, dass ab dem Haushaltsjahr 2020 die Vorgaben der „Schuldenbremse“ erfüllt werden können.

Dementsprechend ist mit einer anhaltenden, ressortübergreifenden Haushaltskonsolidierung seitens der Landesregierung zu rechnen, die darauf abzielen muss, bis zum Jahr 2020 einen dauerhaft ausgeglichenen Haushalt vorlegen zu können.

4 Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene

4.1 Bevölkerung und Demografie

Die Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg bis zum Jahr 2025 wird ausgehend vom Demografiebericht 2012 der Landeshauptstadt Magdeburg ab den Jahren 2015 / 2016 voraussichtlich durch einen geringfügigen Bevölkerungsverlust gekennzeichnet sein, der sich kontinuierlich fortsetzen wird (Wahrscheinlichster Fall) (vgl. Abbildung Anhang 4-1).²⁶ Somit wird die Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg voraussichtlich den prognostizierten Entwicklungstendenzen auf Bundes- und Landesebene folgen.

Im Besten Fall kann sich der Bevölkerungsverlust ab dem Jahr 2017 in einen bis zum Jahr 2020 anhaltenden Bevölkerungsgewinn umkehren und anschließend wieder zu einen geringfügigen Bevölkerungsverlust entwickeln (Bester Fall).²⁷

Im Schlechtesten Fall kann sich der Bevölkerungsverlust kontinuierlich fortsetzen und weiter verstärken (Schlechtester Fall).²⁸

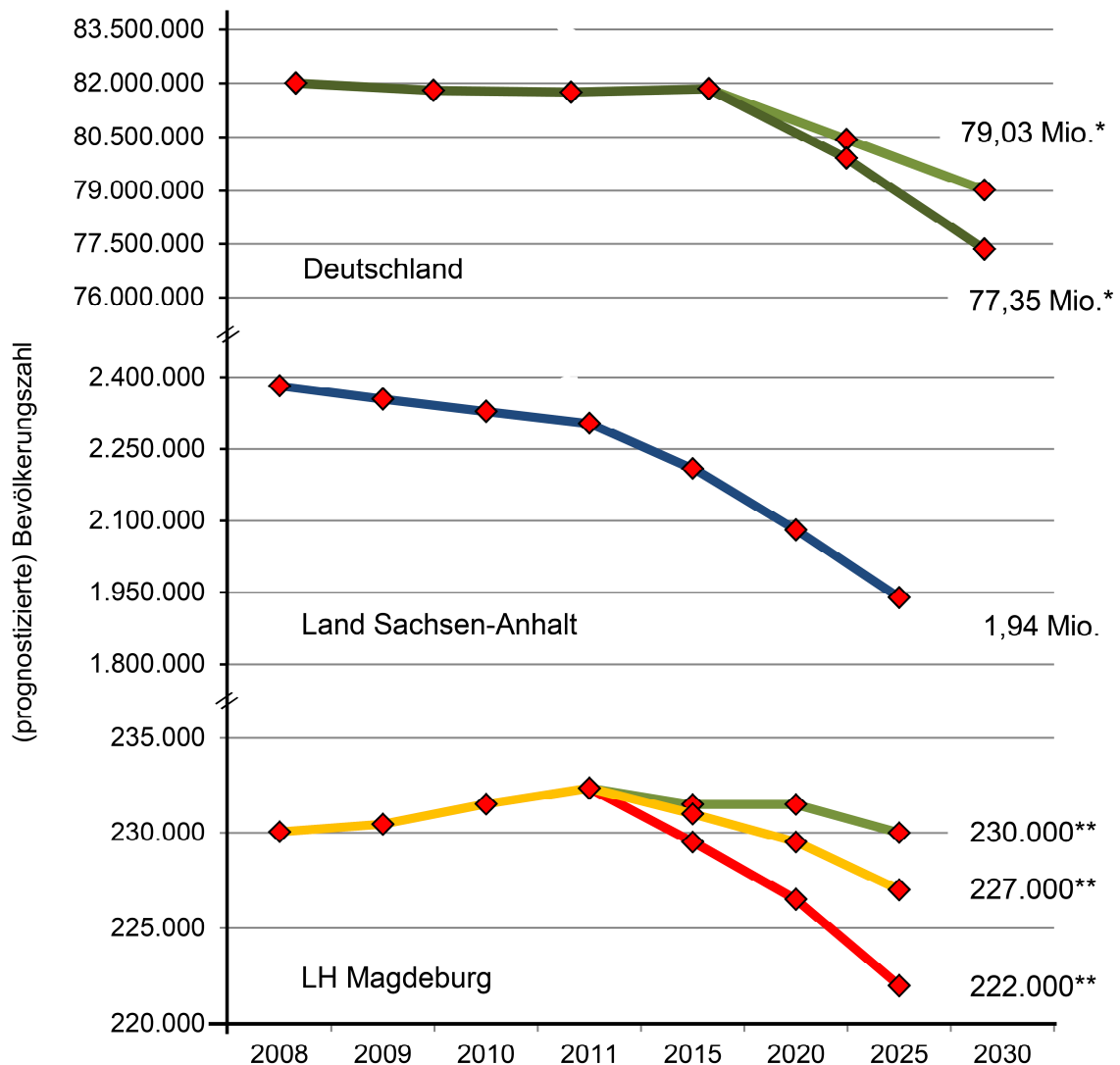
Detaillierter betrachtet wird zunächst ein Bevölkerungswachstum in den Altersklassen unter 20 Jahren und 20 bis unter 65 Jahre erwartet, das im Zeitraum 2015 / 2016 sein Maximum erreichen soll. Anschließend wird sich voraussichtlich ein Bevölkerungsverlust einstellen.²⁹

Eine etwas andere Entwicklung wird in der Altersklasse 65 Jahre und älter erwartet. Deren Entwicklung über den gesamten Zeitraum von 2008 bis 2025 betrachtet positiv verlaufen und zu einem deutlichen Anstieg der Anzahl der hochbetagten Personen führen soll.³⁰

Die Basis des prognostizierten Bevölkerungswachstums der Landeshauptstadt Magdeburg sind optimistische Annahmen bezüglich der Geburtenentwicklung sowie der Zuwanderung junger Menschen im Alter unter 35 Jahren. Es bleibt abzuwarten, ob der Sogeffekt Magdeburgs und seiner Hochschulen weiterhin junge Zuwanderer in dem Ausmaß der letzten Jahre in die Stadt zieht. Die Region Magdeburg als Teilquelle junger Zuwanderer nach Magdeburg versiegt voraussichtlich in den nächsten Jahren aufgrund der geburtenschwachen Jahrgänge seit 1990.³¹

Bevölkerungsprognose für die LH Magdeburg bis zum Jahr 2025 im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland und dem Land Sachsen-Anhalt

(Bevölkerung mit Hauptwohnsitz am Erfassungsort)



* Daten aus der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder, Variante 1 „mittlere“ Bevölkerung (Untergrenze 1-W1 / Obergrenze 1-W2)

**Daten aus dem Demografiebericht 2012 der Landeshauptstadt Magdeburg, Bester Fall / Wahrscheinlichster Fall / Schlechtester Fall

Quelle BRD: Statistisches Bundesamt, 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, 2009

Quelle LSA: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, 5 Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt, 2009

Quelle LH MD: Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik, Magdeburger Statistik, Demografiebericht 2012

Abbildung Anhang 4-1: Bevölkerungsprognose 2025

4.2 Finanzen

Die Landeshauptstadt Magdeburg befindet sich derzeit in einer Phase der Haushaltskonsolidierung, die sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird.

Als Folge der im Jahr 2019 letztmalig bereitzustellenden Finanzmittel im Rahmen des Entflechtungsgesetzes und des Finanzausgleichsgesetzes (mit den Regelungen des Solidarpakt II) (vgl. 2.1.3) und den im Grundgesetz verankerten Schuldenbremsen für den Bund und die Länder (vgl. 2.1.1 und 3.1.1) wird es auch grundlegende Veränderungen in der Finanzierung der Kommunen geben müssen.

Bis sich der Gesetzgeber auf Bundes- und Landesebene über neue Regelungen verständigt hat, bleibt unklar, welche Finanzierungsquellen den Kommunen ab den Jahr 2020 zur Verfügung stehen werden.

Vor diesem Hintergrund werden Handlungsansätze zur anteiligen Finanzierung von Infrastrukturen durch die jeweiligen Nutzer weiter in den Fokus zu rücken sein, um den bedarfsgerechten Erhalt des Infrastrukturvermögens zu sichern.

4.3 Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg³²

Gleichwohl die sich die branchen- und standortbezogenen Entwicklungstendenzen für den Wirtschaftsstandort Magdeburg bspw. im Kontext politischer Entscheidungen auf europäischer und Bundesebene nur schwer vorhersagen lässt, sollen die heute bekannten Entwicklungspotenziale für den Wirtschaftsstandort Magdeburg benannt werden:

Hinsichtlich des Gewerbeflächenbedarfes hat sich in den letzten Jahren ein jährlicher Zuwachs von durchschnittlich bis zu 10 ha eingestellt, der in wirtschaftlich guten Jahren auf bis zu 30 ha anwachsen kann.

Mittelfristig kann davon ausgegangen werden, dass der Zuwachs an Gewerbeflächen im Durchschnitt bis zu 10 ha pro Jahr umfassen kann. Dies begründet sich durch einen weitgehend robusten Mittelstand und einen guten Branchemix am Wirtschaftsstandort, was eine kontinuierliche Gewerbeflächennachfrage begünstigt.

Darüber hinaus ist die Fokussierung des Wirtschaftsstandortes auf Kompetenzen im Bereich Maschinen- und Anlagenbau sowie Logistik als sehr günstig einzuschätzen, da beide Branchenfelder zu den globalen Wachstumsmärkten gezählt werden. Die Nachfrage nach Investitionsgütern in Form von Anlagen und Anlagenkomponenten wird stabil bewertet und auch die Logistikbranche hat bisweilen jährliche Zuwächse zu verzeichnen.

Gleichermaßen wird die Weiterentwicklung der erneuerbaren Energien, insbesondere der Windenergie als eines der größten Gewerbeflächenpotenziale am Wirtschaftsstandort Magdeburg eingeschätzt.

Impressum

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

Konzept, Text und Redaktion: Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
Alexander Kirste

Fachlektorat: Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
Mario Schröter
Tim Schneider

Gestaltung: Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
Alexander Kirste
Mario Schröter (Logo Verkehr 2030*plus*)

Redaktionsstand: 05.02. / 17.02. / 22.04. / 19.05. / 23.06.2014
© Alle Rechte liegen beim Herausgeber.

Quellenverzeichnis

- 1 www.wikipedia.de, Europäische Gemeinschaft, Zugriff am 27.01.2014
- 2 (Quelle: www.bundesregierung.de; Das EFRE-Programm, Zugriff am 27.06.2013)
- 3 Umweltbundesamt, www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html; Zugriff am 27.06.2013
- 4 Landeshauptstadt Magdeburg, Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Magdeburg, überarbeiteter Stand März 2009, Seite 8
- 5 Bundesrepublik Deutschland; Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, in der jeweils gültigen Fassung
- 6 Bundesrepublik Deutschland; Gesetz über die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG), in der jeweils gültigen Fassung
- 7 Bundesrepublik Deutschland; Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) in der jeweils gültigen Fassung
- 8 Bundesrepublik Deutschland; Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, in der jeweils gültigen Fassung
- 9 Bundesrepublik Deutschland; Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz – FAG); in der jeweils gültigen Fassung
- 10 Bundesimmissionsschutzgesetz
- 11 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
- 12 Deutscher Bundestag, Drucksache 17/10771; Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 25.09.2012
- 13 Deutscher Bundestag, Drucksache 17/10771; Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 25.09.2012
- 14 SPD-Fraktion im Bundestag, Pressemitteilung: Abschaffung des Schienenbonus: Verhandlungserfolg für die SPD, 24.04.2013; www.spdfraktion.de/presse/pressemitteilungen ; Zugriff am 11.07.2013
- 15 Deutscher Bundestag, Vermittlungsausschuss, Beschlussempfehlung zu dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 23.04.2013
- 16 Bundesministerium für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr; Bundesverkehrswegeplan 2015; www.bmvbs.de; Stichwort Bundesverkehrswegeplan 2015; Zugriff am 22.07.2013
- 17 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt; Clearingstelle für Verkehr; Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025; Kurzfassung; 2007
- 18 Bundesministerium für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr; Lkw-Maut; www.bmvbs.de; Stichwort Maut; Zugriff am 23.07.2013
- 19 Bundesministerium für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr; Lkw-Maut auf Bundesfernstraßen; www.bmvbs.de; Stichwort Maut Bundesstraßen; Zugriff am 23.07.2013
- 20 Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD
- 21 Volksstimme, Ausgabe Magdeburg; Straßen und Maut: „Die Zeitbombe tickt“, Volksstimme-Interview mit Kommissionschef Karl-Heinz Daehre über marode Verkehrswege und das milliardengroße Finanzloch; 19.03.2013
- 22 Bundesrepublik Deutschland; Personenbeförderungsgesetz (PBefG), in der jeweils aktuellen Fassung
- 23 Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland, Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, August 2009
- 24 Bundesanstalt für Straßenwesen; Feldversuch Lang-Lkw; www.bast.de; Zugriff am 22.07.2013
- 25 Bundesrepublik Deutschland; Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, in der jeweils gültigen Fassung
- 26 Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik, Demografiebericht 2012
- 27 Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik, Demografiebericht 2012
- 28 Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik, Demografiebericht 2012
- 29 Land Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; 5. regionalisierte Bevölkerungsprognose
- 30 Land Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; 5. regionalisierte Bevölkerungsprognose
- 31 Landeshauptstadt Magdeburg, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Teil A; Seite 39
- 32 Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit, Zuarbeit vom 19.11.2013