	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 von Klimaschutz, erhöhten Energie- und Mobilitätskosten sowie einem kritischeren Umweltbewusstsein. Indikatoren: Deutliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens insbesondere in Bezug auf Kostenbewusstsein sowie die Wahl energiesparender 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 (Kanalisierung 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 abnehmender 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 Hauptrouten 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.

	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. Umsetzung stadtweiter Schulradwegepläne. Ausbau eines gesamtstädtischen Netzes von Radstationen an allen wichtigen Schnittstellen sowie Etablierung von Radrouten für E-Bikes. Umsetzung eines "Magdeburger Sicherheitsstandards im Radverkehr".
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 Burger 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 elektromobile Dienstfahrzeuge