Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt



otto sichert mobilität für magdeburg

Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*

Dokumentation des Arbeitsprozesses am Runden Tisch 2012 - 2017

ottostadt magdeburg

Impressum

Text | Layout | Redaktion | Bearbeitung:
planungsgruppe epUrban
Erhart Pfotenhauer, Folke Hanfeld

im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
– Abt. Verkehrsplanung

Fotos/Abbildungen:
Umschlag (Foto Stadtplanungsamt),
Abbildungen 3- 6, 8, 10, 22,-24, 27, 28 (Grafik epUrban),
Abbildungen 11 – 14, 19, 29 (Grafik Stadtplanungsamt)
Abbildung 34 (Deutsche Bahn), Abbildung 35 (Landeshauptstadt Magdeburg)
Fotos 7, 18, 21, 26, 30-32 (Stadtplanungsamt),
Foto 33 (Falcon Crest | Deutsche Bahn),
Foto 36 (oben links/unten links: Landeshauptstadt Magdeburg; oben rechts: Hans-Joachim Ströh, Magdeburg 2009; unten rechts: Copenhagenize Design Co.)

© planungsgruppe epUrban, Berlin

Berlin | Magdeburg Mai 2017

Inhalt

Auf dem Weg zum VEP 2030*plus* 4

Verfahrenskonzept 5

Runder Tisch – Besetzung und Arbeitsweise 6

Bearbeitung und Bausteine des VEP 2030*plus* 8

Zeitliche Abfolge der Bearbeitung 9

Baustein 1:
Bestandsanalyse 10

Baustein 2:
Ziele 11

Baustein 3:
Szenarien 13

Baustein 4:
Maßnahmen | Handlungskonzept 16

Baustein 5:
Vorentwurf des VEP 2030*plus* 19

Abschließendes Fazit 20

Quellen 24

Anhang 1: Arbeitsvereinbarung 25

Anhang 2: Mitglieder des Runden Tisches 27

Anhang 3: Ideenbaltt / Online-Fragebogen 29

Anhang 4: Flyer zum Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr 33

Anhang 5: Flyer zum öffentlichen Dialog anlässlich des Rathausfestes 35

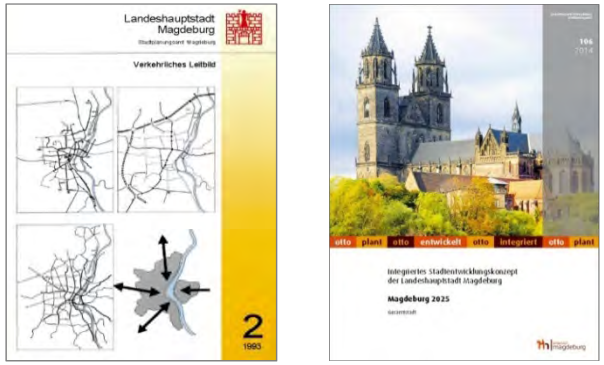


Abb. 1: Verkehrliches Leitbild 1993 | ISEK 2014



Abb. 2: Vorliegende Teilkonzepte: Tempo 30-(1995), Verkehrskonzeption Innenstadt (1997), Radverkehrskonzeption (2005), Nahverkehrsplan (2011)

Auf dem Weg zum VEP 2030plus

Zentraler Anlass zur Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für die Landeshauptstadt Magdeburg ist die erforderliche Fortschreibung des Verkehrlichen Leitbilds von 1993. Die darin formulierten Zielfelder besitzen zwar bis heute unverminderte Gültigkeit. Allerdings erweist sich eine Aktualisierung in Verbindung mit der Erarbeitung eines VEP aus mehreren Gründen als notwendig. Besondere Priorität hat dabei die erforderliche inhaltliche Bündelung der bereits vorliegenden verkehrlichen Teilkonzepte in einem übergeordneten Planwerk. Ebenso wichtig sind auch dessen Verzahnung mit anderen bereits vorliegenden bzw. in Bearbeitung befindlichen Fachplänen sowie die Nutzung der Synergieeffekte einer gesamtstädtischen Verkehrsplanung.

Die Fortschreibung des verkehrlichen Leitbildes wird in Verbindung mit dem Auftrag zur Erarbeitung eines VEP am 07. März 2002 vom Stadtrat beschlossen.[1])

Weiterer aktueller Anlass für den Verkehrsentwicklungsplan ist die Vorlage des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) mit den darin formulierten strategischen Zielsetzungen für die Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg. Sie werden zur wichtigen Handlungsgrundlage für Verwaltung und Politik. Im ISEK ist u.a. auch der Leitbildbaustein "Magdeburg – kompakte Stadt der kurzen Wege" zur Umsetzung einer stadtverträglichen Mobilität und zur Minderung der Klimabelastung verankert. Die fachliche Übersetzung dieses Leitbausteins in ein konkretes Handlungskonzept ist eine der maßgeblichen Anforderungen an den Verkehrsentwicklungsplan, die im Rahmen einer Themenwerkstatt zum ISEK im Oktober 2012 ausführlich erörtert wird.
Last but not least sind – wie in vielen anderen deutschen und europäischen Großstädten – folgende Gründe ausschlaggebend für die Erarbeitung eines integrierten und auf einen längeren Planungshorizont ausgerichteten Planwerks zur künftigen Mobilitätsentwicklung:

- Veränderte Mobilitätsprofile im Zuge des demographischen Wandels, vor allem beim motorisierten Individualverkehr (MIV), im Verein mit veränderten Anteilen bei der Verkehrsmittelwahl im Radverkehr und im öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV), insbesondere in Innenstadtlagen.
- Strukturwandel des städtischen Wirtschaftsverkehrs speziell im Bereich der City-Logistik.
- Wachsender Handlungsdruck zur CO_2-Minderung auf globaler, nationaler und kommunaler Ebene angesichts des fortschreitenden Klimawandels. Gleiches gilt für die notwendige drastische Senkung gesundheitsschädlicher NO_x-(Stickoxid)-Emissionen.
- Luftreinhalte- und Lärmminderungspläne mit strengen Vorgaben für Grenzwerte u.a. im Stadtverkehr.
- Vermehrte verkehrs- und mobilitätsrelevante Regelungen der Europäischen Union.
- Zunehmende Bestandsorientierung mit dem Fokus auf Sanierung, Unterhaltung und Ersatz veralteter Infrastrukturanlagen anstelle von Neubauvorhaben.
- Innovationen in der Informationstechnologie und dadurch bedingter Einfluss auf individuelle Mobilitätsentscheidungen ebenso wie auf die Entwicklung neuer Formen von Verkehrssteuerung und -management.

[1]) Stadtratsbeschluss SR1670-47(III) 02 vom 07.03.2002

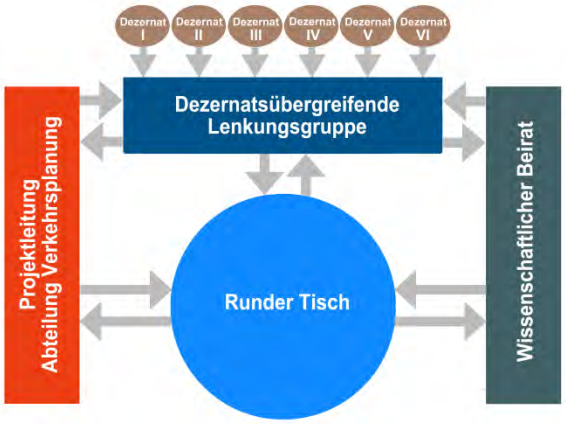


Abb. 3: Verfahrensstruktur und beteiligte Gremien



Abb. 4: Regelmäßige Information über die Arbeit des Runden Tisches

Verfahrenskonzept

Die Umsetzung des Stadtratsbeschlusses von 2002 und der Start der Verkehrsentwicklungsplanung verzögern sich bis ins Jahr 2012. Ausschlaggebend dafür sind die begrenzten Ressourcen der Stadtverwaltung. Priorität haben zunächst Planung und Realisierungsvorbereitungen für die drei zentralen Magdeburger Infrastruktur-Projekte: Die zweite Nord-Süd Verbindung der Straßenbahn, die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee sowie der Ersatzneubau des Strombrückenzuges.

Schließlich wird von der Landeshauptstadt als erster Schritt 2011 ein Gutachten zum Thema "Vorbereitende Schritte zur Einrichtung eines Runden Tisches und Entwicklung erster Arbeitsbausteine" in Auftrag gegeben. Sein Ergebnis umfasst Vorschläge zur Strukturierung des VEP-Bearbeitungsprozesses sowie zu Einrichtung, Besetzung und Aufgaben der wichtigsten Begleitgremien:

Dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe

Eine Lenkungsgruppe soll die verwaltungsinterne Koordination bei der Bearbeitung des Planwerks gewährleisten. In ihr sind alle Dezernate vertreten. Ziel ist neben einer möglichst raschen Information über den jeweils aktuellen Bearbeitungsstand, die Vorbereitung der Sitzungen des Runden Tisches sowie die Abstimmung evtl. notwendiger Zwischenentscheidungen auf kürzest möglichem Weg.

Wissenschaftlicher Beirat

Ein Wissenschaftlicher Beirat berät die Landeshauptstadt Magdeburg und den Runden Tisch im gesamten VEP-Prozess hinsichtlich Strukturierung und Methodik der Bearbeitung, Bewertung von Zwischenergebnissen, Anforderungen bezüglich weiterer Bearbeitungsschritte sowie innovativer Ansätze und Mobilitätsstrategien.

Runder Tisch

Ein als Runder Tisch bezeichnetes Gremium soll den gesamten VEP-Prozess als Kooperationsplattform unter Leitung eines fachlich erfahrenen Moderators begleiten. Als Teilnehmer werden Vertreter von Verbänden, Verkehrsträgern, lokaler Wirtschaft, Kommunalpolitik und städtischen Fachämtern vorgeschlagen. Für die Erarbeitung des Planwerks im fachlichen Diskurs wird damit dem Runden Tisch besondere Bedeutung beigemessen.

Regelmäßige Information / Unterwegsbeschlüsse

Mit Blick auf das zügige Vorankommen im VEP-Prozess ist die Einbindung der politischen Gremien und der Verwaltungsspitze in jede Arbeitsphase notwendig. Neben der Unterrichtung des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt nach jeder Sitzung des Runden Tisches betrifft dies vor allem die periodische Information der zuständigen Fachausschüsse. Wichtig sind darüber hinaus "Unterwegsbeschlüsse" des Stadtrats zu wichtigen Zwischenergebnissen (z.B. zu den Zielen des VEP), um deren Verbindlichkeit für die weitere Bearbeitungsstationen gewährleisten zu können.

Nach Beratung mit den Beigeordneten bestätigt der Oberbürgermeister im August 2012 die in dem vorbereitenden Gutachten empfohlene Vorgehensweise und befürwortet die Einrichtung der begleitenden Gremien einschließlich des Runden Tisches.[2])

[2]) Drucksache DS0281/12 vom 09.08.2012

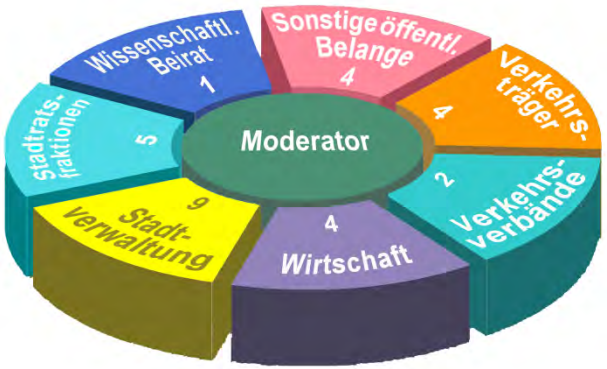


Abb. 5: Besetzung des Runden Tisches

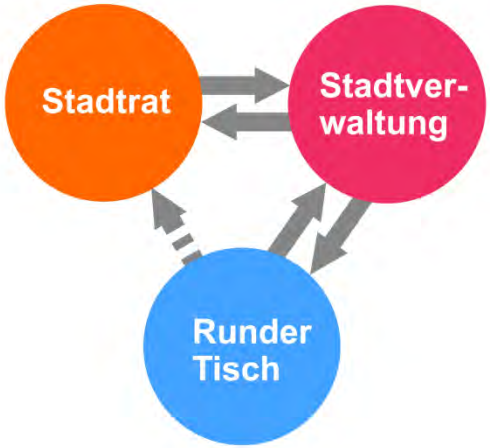


Abb. 6: Rolle des Runden Tisches im Zusammenspiel mit Verwaltung und Stadtrat

Runder Tisch – Besetzung und Arbeitsweise

Besetzung

Der Runde Tisch konstituiert sich im Herbst 2012. Er begleitet den VEP-Bearbeitungsprozess über dessen gesamte Laufzeit hinweg. An seiner Auftaktsitzung am 26.11. 2012 nehmen folgende Institutionen bzw. deren Vertreter teil:

◇ Stadtratsfraktionen
SPD,
CDU / Bund für Magdeburg,
DIE LINKE/Tierschutzpartei,
Bündnis 90/Die Grünen,
FDP.

◇ Stadtverwaltung
Beigeordneter Dezernat VI,
Leiter Stadtplanungsamt,
Abteilungsleitung Verkehrsplanung,
Leiter Tiefbauamt,
Vertreter Dezernat I, Leiter Umweltamt,
Beigeordneter Dezernat II,
Vertreter Dezernat III,
Vertreter Dezernat IV, Fachbereich Schule und Sport,
Vertreter Dezernat V, Stabsstelle Jugend, Soziales.

◇ Wirtschaft
Industrie- und Handelskammer Magdeburg,
Handwerkskammer Magdeburg,
Magdeburger Hafen GmbH,
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure.

◇ Verkehrsverbände
Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC),
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC).

◇ Verkehrsträger
Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG
Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego),
Nahverkehrsservice Sachsen Anhalt GmbH (NASA),
Deutsche Bahn AG.

◇ Sonstige öffentliche Belange
Behindertenbeauftragter,
Seniorenbeirat,
Beirat für Integration und Migration,
Polizeidirektion Sachsen-Anhalt-Nord.

◇ Wissenschaftlicher Beirat
Vorsitzender

Arbeitsvereinbarung

Zur konstituierenden Sitzung liegt der Entwurf einer Arbeitsvereinbarung vor. Sie wird einstimmig angenommen. Wichtiger Punkt darin ist die Selbstverpflichtung zu offenem Informationsaustausch, Vertraulichkeit und Fairness. Priorität hat die Suche nach Konsens – jedoch nicht um jeden Preis. Dissense sollen bis in den politischen Entscheidungsprozess hinein transportiert werden.

Arbeitsweise

Einvernehmen besteht über die Rolle des Runden Tisches als Beratungsgremium im Vorfeld politischer Entscheidungen. Die Kooperation von Stakeholdern aus allen Bereichen der Stadtgesellschaft und ein stringentes Arbeitsprogramm sind Basis für seine ergebnisorientierte Arbeit über die gesamte Projektlaufzeit hinweg.
Die unabhängige Moderation sorgt hierbei für die Einhaltung klarer Regeln, für zielgerichtetes Vorankommen, für die Zusammenfassung wichtiger Arbeitsergebnisse und nicht zuletzt für den kontinuierlichen Ausgleich unterschiedlicher Interessen am Runden Tisch.

Aufgabenfelder

Die Mitglieder des Runden Tisches repräsentieren ein weitgefächertes Spektrum an spezifischer Sachkenntnis und verkehrspolitischem Engagement wie auch an lokalpolitischer Kompetenz. Die Summe all dieser Qualitäten gewährleistet die Erörterung unterschiedlicher Gesichtspunkte der komplexen Materie des Verkehrsentwicklungsplanes auf hohem Niveau.

Seine Bearbeitung kann so von der Erfahrung aller beteiligten Akteure profitieren. Der Runde Tisch bietet dafür ein Forum und eröffnet zugleich die Chance, auf jenen reichen Erfahrungsschatz an Lokalkenntnis und Sachwissen zurückgreifen zu können. Dies betrifft insbesondere

- die Abwägung von Analyse-Befunden und Rahmenbedingungen für den VEP aus Sicht der jeweiligen, am Runden Tisch vertretenen Institutionen,
- interne Informationen und Zielvorstellungen, die nach Einschätzung der Vertreter der jeweiligen Institution für den Bearbeitungsprozess des VEP von Bedeutung sein und auf kurzem Weg eingespeist werden können,
- die Erörterung von Problemen und Handlungserfordernissen im Bereich der Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg aus jeweils unterschiedlicher Perspektive sowie Hinweise auf eigene hausinterne Analysen, Prognosen und strategische Positionen der jeweiligen Institutionen,
- Beurteilung kurz-, mittel- oder langfristiger Strategien der Verkehrsentwicklung entsprechend der Einschätzung der einzelnen Interessenvertreter,



Abb. 7: Mitglieder des Runden Tisches nach der konstituierenden Sitzung am 26.11.2012

- Diskussion der aktuellen Zwischenergebnisse aus der laufenden Bearbeitung des VEP,
- Beurteilung der zentralen Maßnahmenschwerpunkte und des entsprechenden Handlungsbedarfs,
- Anforderungen an eine notwendige Verzahnung von Verkehrsentwicklungsplanung und städtebaulicher Planung,
- Verständigung über künftige Prioritäten bei der Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung,
- Hinweise auf jeweils eigene Vorrangprojekte der Mobilitätsentwicklung im Innenstadtbereich, in den angrenzenden Stadtteilen und den Stadtrandbereichen,
- Verständigung auf Maßnahmen des Monitoring und der Erfolgskontrolle im Zuge der Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung,
- Diskussion möglicher Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit bzw. der Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung.



Abb. 8: Die fünf Bausteine des VEP 2030*plus*



Abb. 9: VEP-Newsletter 01, 02, 04 (2013 – 2016) (www.Magdeburg.de – Stichwort 'Verkehrsentwicklungsplan')

Bearbeitung und Bausteine des VEP 2030*plus*

Planungshorizont

Als Planungshorizont für den VEP wird – ähnlich wie für den Flächennutzungsplan (FNP) und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) – zunächst ein Zeitraum bis 2025 und darüber hinaus festgelegt. Damit soll eine für alle drei Planwerke abgestimmte Entwicklungsperspektive gewährleistet werden. Bedingt durch mehrere gravierende Verzögerungen im Verlauf der Bearbeitung erweist sich jedoch eine Erweiterung der zeitlichen Perspektive des VEP über 2030 hinaus und damit die veränderte Bezeichnung VEP 2030*plus* als sinnvoll.

Bausteine

In Anlehnung an die Empfehlungen des vorbereitenden Gutachtens und analog zu vergleichbaren Projekten in anderen Städten gliedert sich der zunächst auf einen Zeitraum von zwei Jahren bis Ende 2014 angelegte Bearbeitungsprozess des VEP 2030*plus* in fünf inhaltlich aufeinander aufbauende Bausteine

1. Bestandsanalyse,
2. Ziele,
3. Szenarien-Entwicklung,
4. Maßnahmen und integriertes Handlungskonzept

sowie als Zusammenfassung der Bausteine 1 – 4

5. Vorentwurf des VEP 2030*plus* .

Jeder der Bausteine wird mit einem ausführlichen Arbeitsbericht abgeschlossen, der zugleich als Grundlage für die verwaltungsinterne Information sowie die Unterrichtung der politischen Gremien dient und der und danach als Download im Internet verfügbar ist.

Bearbeitungsprozess

Die Bearbeitung des VEP 2030*plus* startet mit der Konstituierung des Runden Tisches. Die Projektleitung wird von der Abteilung Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt wahrgenommen. Wegen begrenzter finanzieller Ressourcen erfolgt auch die gesamte inhaltliche Bearbeitung verwaltungsintern durch ein – in der Abteilung Verkehrsplanung angesiedeltes – Arbeitsteam.

Zu den Aufgaben der Projektleitung gehört – neben der inhaltlichen Bearbeitung – die Koordination der Arbeit in den Begleitgremien, die regelmäßige Unterrichtung des Oberbürgermeisters, der Fachausschüsse und des Stadtrates über die vorliegenden Zwischenergebnisse sowie die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit.

Die Bearbeitung der einzelnen Bausteine erfolgt in enger Kooperation und Abstimmung vor allem mit dem Runden Tisch und der Lenkungsgruppe, in periodischen Abständen auch mit dem Wissenschaftlichen Beirat. Neben dem nicht öffentlichen Abstimmungsprozess in den Begleitgremien kommt der Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung bereits im frühen Stadium des Projekts und über dessen gesamte Laufzeit hinweg besondere Bedeutung zu. Von der ersten Arbeitsphase an sind aktuelle Informationen verfügbar sowohl über die Internetseite www.Magdeburg.de, Stichwort 'Verkehrsentwicklungsplan' als auch über regelmäßig erscheinende Newsletter.

Die aktive Beteiligung der Öffentlichkeit u.a. im Rahmen einer Werkstatt-Ausstellung und eines öffentlichen Dialogs liefert zudem wertvolle Anregungen zu konkreten Maßnahmevorschlägen für den VEP 2030*plus*.

Zeitliche Abfolge der Bearbeitung

Nach seiner konstituierenden Sitzung im November 2012 tritt der Runde Tisch im Zeitraum zwischen Februar 2013 und März 2017 zu insgesamt 14 Arbeitssitzungen zusammen. In Blöcken von jeweils drei bis fünf Sitzungen werden die Ergebnisse aus der Bearbeitung der einzelnen Bausteine eingehend erörtert und von den Mitgliedern des Runden Tisches um eigene fachliche Beiträge ergänzt.

In den Jahren 2013 und 2014 muss der Sitzungsturnus zweimal für längere Zeit unterbrochen werden. Zum ersten Mal ist dies erforderlich wegen der enormen Arbeitsbelastung der Planungsverwaltung im Zuge der Bewältigung der Folgen des Elbe-Hochwassers im Juni 2013. Eine zweite insgesamt neunmonatige Unterbrechung ab April 2014 ist bedingt durch die Kommunalwahl, die Neukonstituierung der politischen Gremien und damit auch einen Wechsel der Fraktionsvertreter am Runden Tisch.

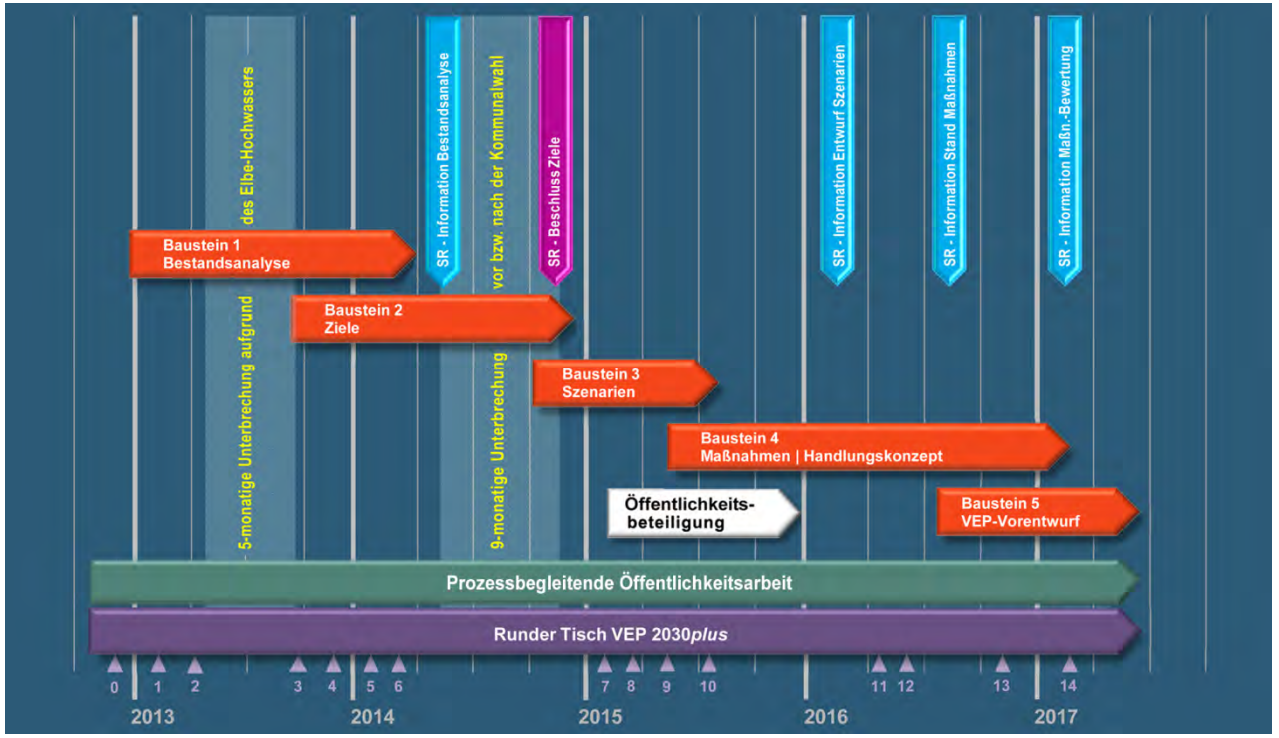


Abb. 10: Sitzungsfolge des Runden Tisches und Zeitschiene (blau: Information Stadtrat / lila: Stadtratsbeschluss)

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

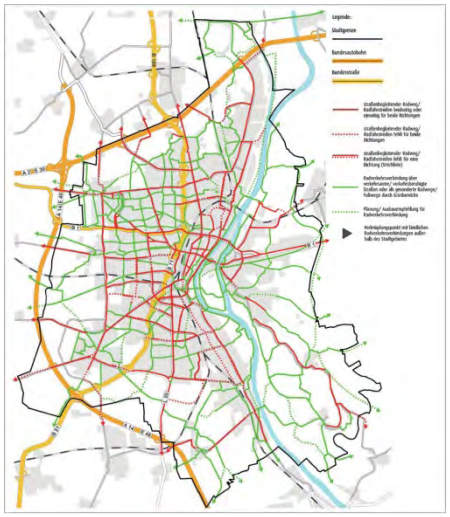


Abb. 11: Radwegenetz

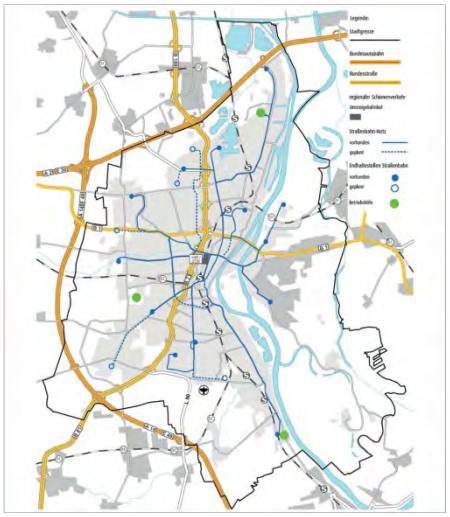


Abb. 12: ÖPNV-Netz (Bus/Tram)

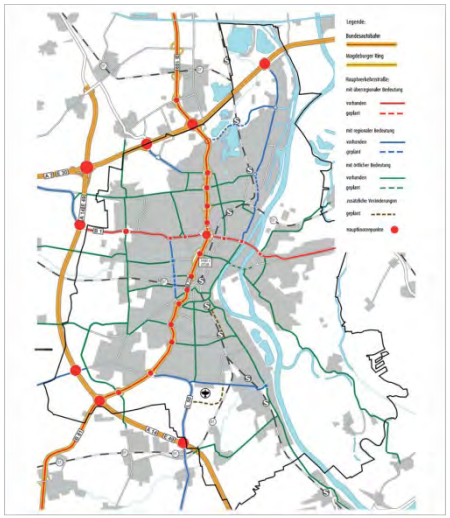


Abb. 13: Hauptstraßennetz

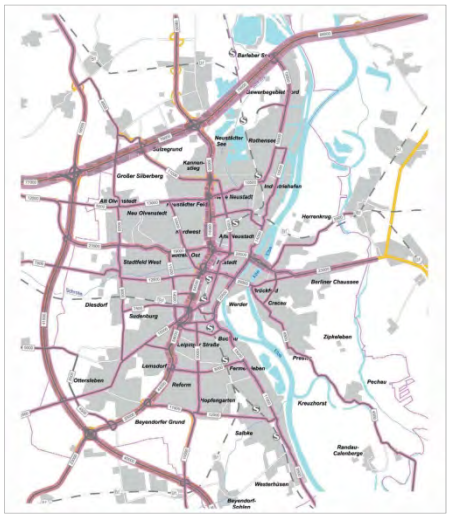


Abb. 14: Belastung Hauptstraßennetz



Abb. 15: Bestandsanalyse

Baustein 1: Bestandsanalyse

Unterbrochen durch die mehrwöchige Zwangspause infolge der Ereignisse im Zusammenhang mit dem Elbe-Hochwasser im Juni 2013 befasst sich der Runde Tisch im Zeitraum zwischen Februar und September 2013 mit der Bestands- und Defizit-Analyse. Auf dem Programm von zwei Arbeitssitzungen (19.02., 16.04.) stehen die Präsentation und vertiefende Erörterung der Arbeitsmethodik sowie der von der VEP-Projektgruppe jeweils vorgelegten Zwischenergebnisse. Nach entsprechender Überarbeitung wird das Ergebnis mit dem Runden Tisch am 17.09.2013 abschließend diskutiert.

Baustein 1 umfasst die Untersuchung der Rahmenbedingungen und Fakten der Mobilitätsentwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg innerhalb des Zeitraumes zwischen 1993 und 2011. Zentrales Thema ist die Analyse und – gemeinsam mit allen am Runden Tisch vertretenen Institutionen – die Bewertung von Bestand und Mängeln des Verkehrssystems. Dazu zählen die wichtigsten Verkehrsarten (Fuß- / Radverkehr, ÖPNV, MIV, Ruhender Verkehr sowie Wirtschaftsverkehr einschließlich Schiffs- und Luftverkehr). Einbezogen werden auch die Themen Elektromobilität, Multimodaler Verkehr, Barrierefreiheit im Verkehrssystem, Verkehrssicherheit, Verkehrsmanagement, Umwelt- und Umfeldauswirkungen des Verkehrs sowie Verkehrskultur.

Ergebnis der Analysephase ist ein Bericht, der mit den Begleitgremien und dem Runden Tisch abgestimmt ist. Nach seiner Fertigstellung im Dezember 2013 wird er am 18.02.2014 dem Büro des Oberbürgermeisters zugeleitet und am 24.04.2014 vom Stadtrat zur Kenntnis genommen.[3])

[3]) Information I0005/14 vom 20.02.2014



DS0012/14 – Anlage 2

otto sichert Mobilität für Magdeburg

Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*

Verkehr 2030plus

landeshauptstadt magdeburg

Baustein 2 – Leitlinien und Ziele

abgestimmte Empfehlung des Runden Tisches zum VEP 2030*plus*

Abstimmungstand: 05.02 / 04.03.2014
(6. Arbeitssitzung Runder Tisch)

Redaktionsstand: 13.05.2014
(Anlage zum Protokoll zur 6. Arbeitssitzung des Runden Tisches)

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt

An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Abb. 16: Zielpapier Endfassung



Landeshauptstadt Magdeburg
– Der Oberbürgermeister –

Drucksache DS0012/14

Datum 29.07.2014

Dezernat: VI | **Amt 61**

Öffentlichkeitsstatus öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	26.08.2014	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Umwelt und Energie	21.10.2014	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	23.10.2014	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	30.10.2014	öffentlich	Beratung
Stadtrat	04.12.2014	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus - Beschluss der Ziele (Baustein 2)

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

Die Ziele (Baustein 2) (Anlage 1) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030*plus* werden beschlossen und zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanungsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2030*plus* bestimmt.

Abb. 17: Beschlussvorlage Ziele DS0012/14

Baustein 2: Ziele

Die gemeinsame Erarbeitung der Ziele für die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg am Runden Tisch erstreckt sich über einen Zeitraum von rund sechs Monaten. Im Rahmen von insgesamt vier Sitzungen (17.09. und 20.11.2013 sowie 14.01. und 04.03.2014) werden Leitbilder, Ziele und Strategien eingehend und teilweise kontrovers erörtert.

Nach Beratungen mit der Lenkungsgruppe und dem Wissenschaftlichen Beirat verständigt man sich auf ein möglichst einfaches System von Zielen und Leitbildern, bei dem Aussagen zu Strategien und Maßnahmen zunächst ausgeklammert bleiben sollen. Referenzbasis sind dabei auch die Zielvorgaben zum Vorentwurf des Flächennutzungsplans und des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts.

Auf der Grundlage gemeinsamer Überlegungen wird ein erster Entwurf für ein Zielsystem erarbeitet, der auf einem zweifach abgestuften System aus Oberzielen und konkretisierenden Unterzielen besteht. Auf der Basis von sieben Leitbild-Bausteinen werden insgesamt 7 Oberziele und 47 Unterziele benannt.

Die sieben Oberziele lauten:

1. Chancengleicher und diskriminierungsfreier Zugang für alle Menschen zur Mobilität in Magdeburg.
2. Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.
3. Ein Maximum an Mobilität bei einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr in einer Stadt der kurzen Wege.
4. Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten.
5. Städtebauliche Integration des Verkehrs.
6. Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas.
7. Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr.

Nach intensiver interner Rückkoppelung liegt zur 5. Arbeitssitzung des Runden Tisches am 14.01.2014 der – mit Ausnahme dreier kleinerer Dissense – einvernehmlich abgestimmte Entwurf eines Zielpapiers vor. Dieser Entwurf ist zusammen mit den vom Oberbürgermeister der Landeshauptstadt im Februar 2014 angeregten Ergänzungen Gegenstand einer abschließenden Diskussion im Rahmen der 6. Arbeitssitzung des Runden Tisches am 04.03.2014.

Die endgültige Fassung des Zielpapiers – weiterhin mit 7 Ober- jetzt aber 45 Unterzielen – soll nach übereinstimmender Auffassung der Mitglieder des Runden Tisches dem Stadtrat noch vor der für den 25.05.2014 anberaumten Kommunalwahl zur Beschlussfassung zugeleitet werden.

Wegen der erforderlichen Vorlaufzeiten und des laufenden Wahlkampfs kann die Beratung der entsprechenden Vorlage in den Fachausschüssen schließlich aber erst nach Konstituierung des neuen Stadtrats im Oktober 2014 und der politische Beschluss der Ziele durch den Stadtrat erst danach am 04.12.2014 erfolgen. [4])

[4]) Stadtratsbeschluss SR207-007(VI)14 vom 04.12.2014



Abb. 18 Sitzung des Runden Tisches

Szenarientyp	Vorteile	Nachteile
Verbales Szenario	– Große Bandbreite darstellbar – Hoher Detaillierungsgrad	– Keine Daten zu Verkehrsmengen – Wirksamkeitsanalyse beeinträchtigt
Extremszenario	– Fokussierung auf geringe Anzahl veränderter Parameter – Sehr hoher Detaillierungsgrad	– Sehr kleiner Streubereich – Ggf. geringere Treffergenauigkeit bei makroskopischen Analysen
Trendszenario	– Fortschreibung des Status Quo; nur geringe Anpassung der Parameter – Hohe Treffergenauigkeit	– Wenig Innovationsdruck, keine grundlegenden Veränderungen – Geringe Streuung zu den Extremszenarien

Abb. 19: Bewertung unterschiedlicher Typen möglicher Szenarien



Abb. 20: Arbeitsbericht Szenarien

Baustein 3: Szenarien

Szenarien ermöglichen eine Zukunftsprojektion unter jeweils variablen Prämissen. Sie sind nicht zu verwechseln mit Planungsalternativen. Die Szenarientechnik erlaubt vielmehr mittels jeweils unterschiedlicher Annahmen die Simulation alternativer Entwicklungsmodelle im Vorfeld konkreter Planungen. In der kommunalen Praxis werden Szenarien gewöhnlich auf Basis eines Verkehrsmodells unter Einbeziehung unterschiedlicher Variablen berechnet.

Eine derartige Vorgehensweise ist allerdings bei der Bearbeitung des VEP 2030*plus* nicht möglich. Grund dafür ist die noch nicht abgeschlossene Aktualisierung des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Magdeburg und damit die fehlende Verfügbarkeit entsprechender Daten und Berechnungsgrundlagen.

Nach Beratung mit dem Wissenschaftlichen Beirat und dem Runden Tisch entscheidet man sich daher für eine einfachere Variante. Erarbeitet werden nun drei Szenarien auf der Basis jeweils voneinander abweichender Merkmale der Mobilitätsentwicklung und dafür festzulegender Kennwerte. Für alle Szenarien zusammen gelten gemeinsame Rahmenbedingungen in Bezug auf die Entwicklung der inneren Stadt und des Stadtumlands, die kommunalen Finanzen und die unter anderem davon abhängige Verkehrsfinanzierung sowie die Entwicklung von Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr.

Die Unterschiede der Szenarien ergeben sich im Hinblick auf deren generelle Entwicklungsrichtung sowie verschiedene, darauf basierende Grundannahmen. Diese lassen sich folgendermaßen skizzieren:



Abb. 21: Diskussion der Szenarien am Runden Tisch

◇ Szenario "Prognose Nullfall" basiert auf der Annahme, dass alle bis 2015 bereits beschlossenen kommunalen und überörtlichen Verkehrsmaßnahmen realisiert und deren beabsichtigte bzw. auch nicht beabsichtigte Wirkungen eintreten werden.

◇ Szenario 1 geht von einer veränderten Stadtstruktur in der Folge einer Neuausrichtung der städtischen Standortpolitik insbesondere bei der Neuansiedlung von Wohnen und Gewerbe aus.

◇ Szenario 2 als Fortführung von Szenario 1 bezieht als zusätzliche Entwicklungskomponente Reaktionen auf eine deutliche Erhöhung der Energie- und Mobilitätskosten sowie ein dadurch bedingtes verändertes Umweltbewusstsein und Mobilitätsverhalten mit ein.

Die Ergebnisse der eingehenden Diskussion der Szenarien am Runden Tisch und der daran anschließenden Überarbeitung fließen ein in einen abschließenden Bericht. Dieser wird am 24.11.2015 vom Oberbürgermeister und im Januar 2016 von den zuständigen Fachausschüssen zur Kenntnis genommen. [5])

Um die Wirkungen der Szenarien anhand vorgesehener Kennwerte simulieren zu können, soll in einem weiteren Arbeitsschritt ein Eckwerte-Modell ausgearbeitet werden. Vorgesehen dafür ist eine altersgruppengenaue Auswertung demographischer Daten – sowie darauf aufbauend – die Analyse von Verkehrsmengen. Der dafür erforderliche Arbeitsaufwand erweist sich jedoch vor allem auch angesichts einer lückenhaften Datenbasis als unangemessen hoch.

Anstelle davon erfolgt nun eine Überarbeitung der Szenarien sowie deren begriffliche Präzisierung. Ihre Bezeichnung orientiert sich jetzt an drei unterschiedlichen Entwicklungsoptionen

◇ Szenario 0 "Beschlusslage". Basis ist das gegenwärtige Verkehrssystem (Netzstruktur und Angebote). Zusätzlich dazu wird von der Realisierung sämtlicher im Bau oder in der Planung befindlicher kommunaler und überörtlicher verkehrlicher Maßnahmen ein-

[5]) Information I0299/15 vom 03.11.2015

	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 u. 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.

Abb. 22: Überarbeitete Fassung der Szenarien

Zielerreichung ist ...	Szenario 0 Beschlusslage	Szenario 1 Stärkung Umweltverbund	Szenario 2 Verhaltens-wandel
... nicht gewährleistet	23%	-	-
... nur teilweise gewährleistet	64%	-	-
... größtenteils erreicht	13%	52%	4%
... optimal erreicht	-	48%	96%

Abb. 23: Bewertungsmatrix für die drei Szenarien

schließlich der vom Stadtrat bis 2015 politisch beschlossenen bzw. von Bund und Land zur Realisierung vorgesehenen Maßnahmen (= "Sowieso-Maßnahmen") ausgegangen.

- ◇ Szenario "Stärkung Umweltverbund" entspricht Szenario 0, jedoch mit Akzent auf zusätzlichen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds in Stadt und Region sowie Strategien der Innenentwicklung und einer 'Stadt der kurzen Wege'.
- ◇ Szenario 2 "Verhaltenswandel" setzt aufbauend auf Szenario 1 auf Verhaltenswandel der Verkehrsteilnehmer unter dem Einfluss von Klimaschutz, erhöhten Energie- und Mobilitätskosten sowie einem kritischeren Umweltbewusstsein.

Für die Szenarien werden die bis 2030 erwarteten Entwicklungen skizziert und jeweils spezifische Maßnahmenschwerpunkte für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV definiert. Ihre Bewertung erfolgt nun auf Basis der vom Stadtrat 2014 beschlossenen Ziele unter Einbeziehung von Maßnahmen, die auf die jeweiligen Szenarien zugeschnitten sind. Auf Rechenmodelle und den Einsatz von Kenndaten wird vollständig verzichtet.

Aus der Bewertung resultiert die Empfehlung, die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt am Szenario 1 "Stärkung Umweltverbund" auszurichten.[6]) Dies korrespondiert mit den "Politischen Schwerpunkten aus Sicht des Oberbürgermeisters und der Beigeordneten für den Zeitraum bis 2022 in der Landeshauptstadt Magdeburg" (Pkt. 5 "Stadtklimaverbesserung durch zukunftsfähige Verkehrskonzeptionen"; Information I0114/16).

[6]) Information I0293/16 vom 30.11.2016

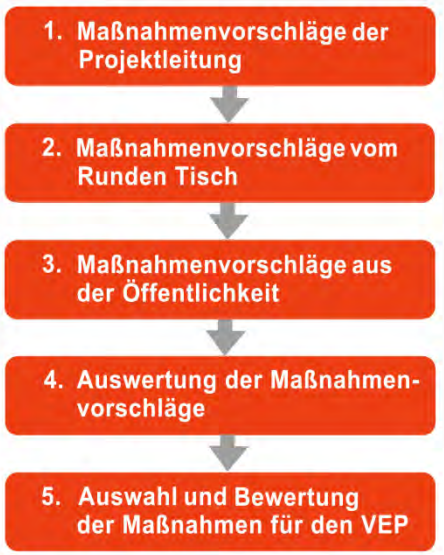
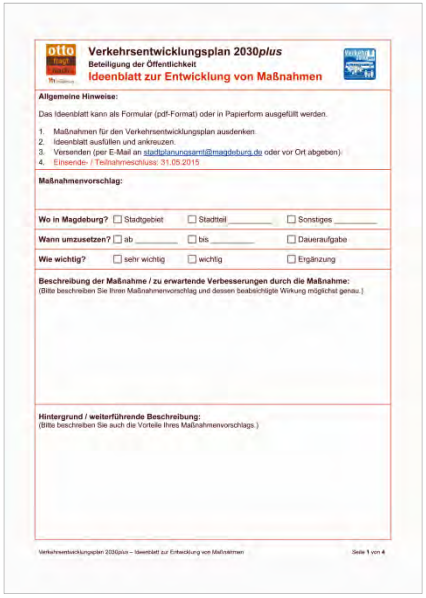


Abb. 24: Maßnahmenkonzept in fünf Stufen



Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*
Beteiligung der Öffentlichkeit
Ideenblatt zur Entwicklung von Maßnahmen

Allgemeine Hinweise:

Das Ideenblatt kann als Formular (pdf-Format) oder in Papierform ausgefüllt werden.

1. Maßnahmen für den Verkehrsentwicklungsplan ausdenken.
2. Ideenblatt ausfüllen und ankreuzen.
3. Versenden (per E-Mail an stadtplanungsamt@magdeburg.de oder vor Ort abgeben).
4. Einsende- / Teilnahmeschluss: 31.05.2015

Maßnahmenvorschlag:

Wo in Magdeburg? ☐ Stadtgebiet ☐ Stadtteil _____ ☐ Sonstiges _____

Wann umzusetzen? ☐ ab _____ ☐ bis _____ ☐ Daueraufgabe

Wie wichtig? ☐ sehr wichtig ☐ wichtig ☐ Ergänzung

Beschreibung der Maßnahme / zu erwartende Verbesserungen durch die Maßnahme:
(Bitte beschreiben Sie Ihren Maßnahmenvorschlag und dessen beabsichtigte Wirkung möglichst genau.)

Hintergrund / weiterführende Beschreibung:
(Bitte beschreiben Sie auch die Vorteile Ihres Maßnahmenvorschlags.)

Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Ideenblatt zur Entwicklung von Maßnahmen — Seite 1 von 4

Abb. 25 Ideenblatt (Seite 1)

Baustein 4: Maßnahmen | Handlungskonzept

Die Entwicklung eines integrierten Maßnahmen- und Handlungskonzeptes hat ein mehrstufiges Arbeitsverfahren zur Grundlage, in das auch die Öffentlichkeit über einen mehrmonatigen Zeitraum hinweg mit einbezogen ist.

◇ In einer ersten Stufe wird im April 2015 von der Projektleitung ein Maßnahmenkatalog zur Diskussion am Runden Tisch vorbereitet. Er umfasst insgesamt 83 Vorschläge. Neben zwölf politisch beschlossenen oder in Durchführung befindlichen, so genannten "Sowieso-Maßnahmen" handelt es sich um weitere 71 Maßnahmenvorschläge, die den sieben Oberzielen zugeordnet sind.

◇ Für die Mitglieder des Runden Tisches besteht in einer zweiten Stufe die Möglichkeit, ergänzend zu dem von der Projektleitung vorgelegten Katalog, bis zu fünf Maßnahmenvorschläge zu jedem der sieben Oberziele zu benennen.

◇ In einer dritten Stufe wird ebenfalls ab April 2015 unter Federführung der Projektleitung und nach Freigabe durch den Oberbürgermeister ein umfangreiches Beteiligungsverfahren in Abstimmung mit dem Runden Tisch vorbereitet. Es folgt dem Ziel, die Öffentlichkeit mittels verschiedener Formate an der Entwicklung des integrierten Maßnahmenkatalogs zu beteiligen. Dabei handelt es sich im Einzelnen um:

- Ideenblatt
  Auf Grundlage eines sowohl in gedruckter Form öffentlich verteilten als auch digital ausfüllbaren Ideenblattes können von Mitte Mai bis Ende Juni 2015 ausführliche schriftliche Maßnahmenvorschläge formuliert werden.
- Online-Befragung im Rahmen des "Magdeburger Bürgerpanel"
  Im August 2015 folgt eine Online-Befragung mittels eines digitalen Fragebogens. Hier besteht die Möglichkeit, nicht nur eigene Vorschläge zu formulieren, sondern auch zu ausgewählten Maßnahme-Vorschlägen Stellung zu nehmen.
- Öffentlicher Dialog zum Rathausfest
  Anlässlich des Rathausfestes am 3.10.2015 können sich die Besucher im Rahmen einer Ausstellung an einem Stand des Stadtplanungsamtes über den VEP 2030*plus* informieren. Hier besteht überdies die Möglichkeit, sowohl zu den Maßnahmen-Nennungen aus den Ideenblättern Stellung zu nehmen als auch eigene Vorschläge zu formulieren. Für persönliche Gespräche stehen Fachleute aus der städtischen Planungsverwaltung und aus stadteigenen Unternehmen als Ansprechpartner bereit.
- Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr
  Schließlich bietet eine öffentliche Veranstaltung mit Vertretern aus der Wirtschaft, von Interessenverbänden und Verwaltung Ende Oktober 2015 weitere Gelegenheit zur Diskussion. Hier werden vor allem Maßnahmen erörtert, die für den Wirtschaftsverkehr im Rahmen des VEP 2030plus besondere Beachtung finden sollten.

Im Ergebnis dieser unterschiedlichen Beteiligungsformate liegen schließlich zusammen knapp 6.000 Maßnahmenempfehlungen zum VEP 2030*plus* vor.



Abb. 26: Open-Air-Ausstellung und aktive Bürgerbeteiligung anlässlich des Rathausfestes am 03.10. 2015

◇ Eine vierte, sich über mehrere Monate erstreckende Arbeitsstufe ist erforderlich, um die von den unterschiedlichen Beteiligten benannten Maßnahmen-Empfehlungen auszuwerten. Gut 560 Vorschläge aus den Ideenblättern stammen von den Mitgliedern des Runden Tisches, von der Projektleitung sowie Bürgerinnen und Bürgern. Weitere ca. 60 Empfehlungen liegen vor aus dem öffentlichen Dialog beim Rathausfest. Die weitaus größte Zahl von etwa 5.000 Maßnahmen-Nennungen ist Ergebnis der Online-Befragung. Die Auswertung dieser unvorhergesehen großen Zahl an Vorschlägen erfolgt in mehreren Schritten. Als Ergebnis kann zur 11. Sitzung des Runden Tisches im April 2016 ein umfangreicher Abschlussbericht vorgelegt werden.

Auf der Grundlage dieses Berichts wird gemeinsam mit dem Runden Tisch das weitere Vorgehen zur Auswahl und der Bewertung der für den VEP 2030*plus* schließlich relevanten Maßnahmen innerhalb einer fünften Verfahrensstufe erörtert.

◇ Schwerpunktthema dieser, sich insgesamt bis zum Jahresende 2016 erstreckenden fünften Stufe ist die endgültige Auswahl und die Bewertung der verkehrlichen Maßnahmen in mehreren Etappen.

- Erstes Etappenziel bis zum Sommer 2016 ist die Überprüfung der Maßnahmenempfehlungen auf Mehrfachnennungen, Redundanzen und Plausibilität. Zu diesem Zweck erfolgt eine Feinauswertung des Gesamtpakets in vier thematisch unterschiedlichen Arbeitsgruppen des Runden Tisches.
- Zweites Etappenziel ist eine weitere Filterung, deren Resultat in einem Paket von 148 Maßnahmen besteht.



Abb. 27: Überprüfung der Maßnahmenempfehlungen nach thematischen Schwerpunkten und übergreifenden Themen in vier Arbeitsgruppen des Runden Tisches

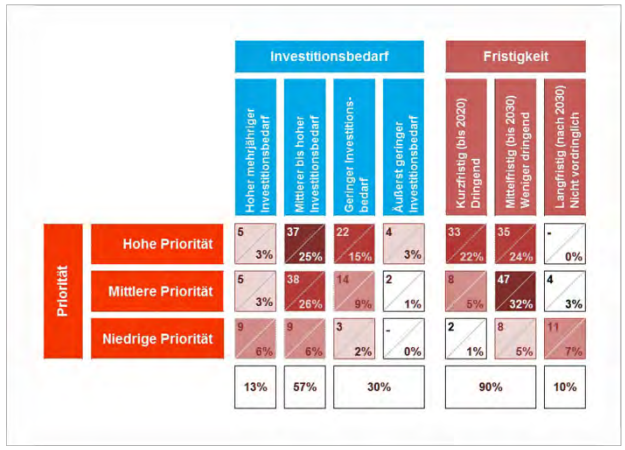


Abb. 28: Matrix zur Maßnahmenbewertung nach Prioritäten, Kosten und Fristigkeit

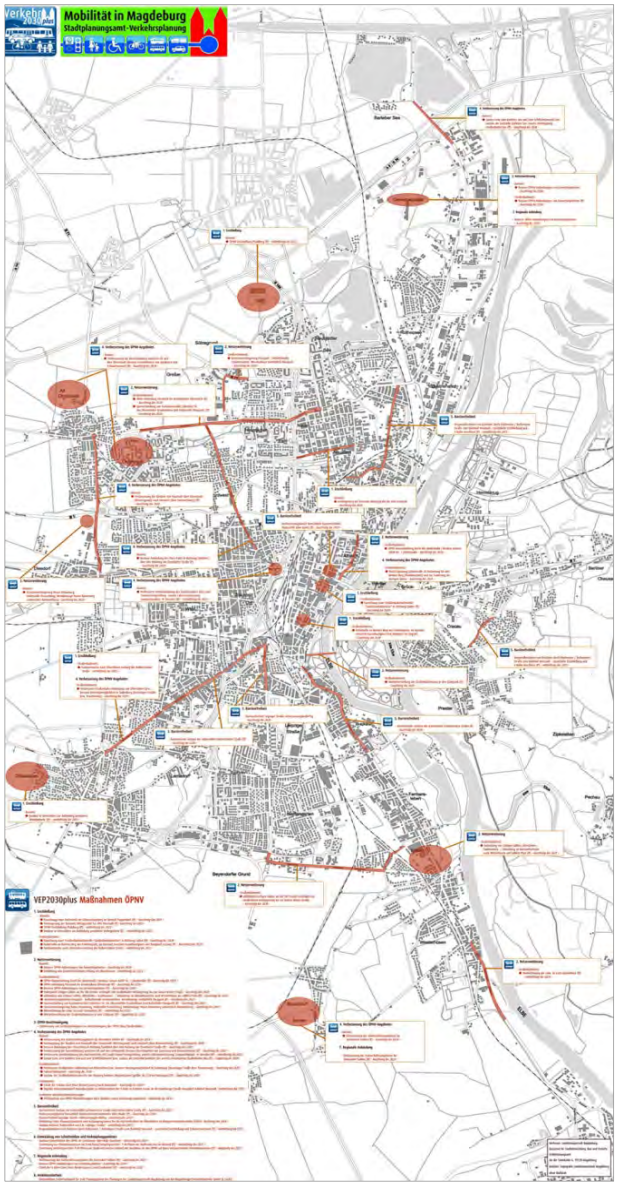


Abb. 29: Kartierung der verbindlichen Maßnahmen (hier zum Thema ÖPNV)

- Drittes Etappenziel ist die Bewertung dieses Maßnahmenpakets, die sich an einem gemeinsam vereinbarten Leitfaden mit folgenden Stationen orientiert:
  - Aktualisierung der bereits im April 2015 vorgelegten politisch beschlossenen bzw. im Planungsprozess befindlichen "Sowieso-Maßnahmen",
  - "Verortung" der VEP-relevanten Maßnahmen in vier großformatigen Karten zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personen-Nahverkehr, motorisierter Verkehr/Straße. Ziel ist die bessere Veranschaulichung sowie die Vermeidung evtl. einander überlagernder bzw. sich widersprechender Maßnahmen,
  - Überprüfung nach Kompatibilität mit Zielen und Szenarien,
  - Unterscheidung nach kurz- bzw. mittelfristig und langfristig relevanten Maßnahmen,
  - Bewertung nach Priorität und Kostenrelevanz,
  - Zuordnung entsprechend groben Kosten- und Wirkungsklassen,
  - Zuordnung nach investiven ("harten") bzw. organisatorischen ("weichen") Maßnahmen,
  - Abgleich mit vorliegenden Fachplänen (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan etc.).

Analog zu den vorhergehenden Bearbeitungsphasen des VEP 2030*plus* wird das Bewertungsergebnis einfließen in eine Informationsvorlage zum integrierten Maßnahmen- und Handlungskonzept. Nach Kenntnisnahme durch den Oberbürgermeister soll sie im Rahmen der turnusmäßigen Unterrichtung der politischen Gremien in den Fachausschüssen erläutert werden.



Abb. 30: Runder Tisch unter Vorsitz des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Dr. Dieter Scheidemann (unten rechts)

Baustein 5: Vorentwurf des VEP 2030plus

Die Zusammenfassung der Bausteine 1 – 4 sowie die Ausformulierung des integrierten Handlungskonzepts und der Empfehlungen zur künftigen Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt Magdeburg sind Gegenstand des Bausteins 5. Seine Bearbeitung wird im laufenden Jahr 2017 abgeschlossen sein.

Das Handlungskonzept dient dazu, die zur Umsetzung des Vorzugsszenarios wichtigsten Maßnahmen der kommenden anderthalb Jahrzehnte zu benennen. Dazu zählen neben den "Sowieso-Maßnahmen" auch die zur Implementierung der Ziele vorrangigen kommunalen – wie auch die von anderen Maßnahmenträgern umzusetzenden – Vorhaben. Diese betreffen die gesamte Bandbreite der Mobilitätsentwicklung. Das Maßnahmenspektrum umfasst hierbei investive wie auch nicht-investive Maßnahmen.

Das integrierte Maßnahmen- und Handlungskonzept ist eng verzahnt mit einer Mobilitätsstrategie. Sie betrifft nicht nur die kontinuierliche Evaluierung im Zuge der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes. Mit darin einbezogen ist auch dessen fortlaufende Abstimmung mit der Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung wie auch mit den Luftreinhalte-und Lärmaktionsplänen.

Wichtige Impulse für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans sind innovative Pilotprojekte. Hierbei sollte auch die Öffentlichkeit einbezogen werden. Mit Blick auf die bisherige fruchtbare Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt ist hier auch die fortlaufende Berichterstattung über die einzelnen Umsetzungsschritte des VEP 2030*plus* zu empfehlen.



Abb. 31: Der Runde Tisch als Kooperationsplattform

Abschließendes Fazit

Der Runde Tisch als Kooperationsplattform

In der Verkehrsentwicklungsplanung haben sich Runde Tische als Arbeits- und Diskussionsforen mit unterschiedlicher Bezeichnung und Zusammensetzung etabliert. Das breit gefächerte Interessensspektrum der Beteiligten bietet die Chance, eine große Bandbreite an Lokalkenntnis, Ideen und Fachwissen in den laufenden Arbeitsprozess einspeisen zu können. Dies trifft auch für den Runden Tisch VEP 2030*plus* zu. Wie in anderen Städten sind es auch hier die jeweiligen fachlichen Sichtweisen einzelner Persönlichkeiten, die die Arbeit dieses Gremiums in besonderer Weise prägen. Das betrifft nicht nur ihr spezifisches Sachwissen in Bezug auf die Besonderheiten der Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt, sondern vor allem auch die Kenntnis der lokalen verkehrspolitischen Prioritäten.

Charakteristisch für die Arbeit am Runden Tisch ist überdies das hohe Maß an Verantwortung bei allen Beteiligten, insbesondere ihr Engagement für die Angelegenheiten ihrer Stadt. Hervorzuheben ist darüber hinaus die Bereitschaft jedes Einzelnen, unter Inkaufnahme eines hohen Zeitaufwands an ehrenamtlicher Arbeit und trotz zweier größerer "Zwangspausen" eigene Beiträge zu jeder der zahlreichen Zwischenstationen im Bearbeitungsprozess zu leisten.

Dennoch bleibt dahingestellt inwieweit der Runde Tisch ein getreues Abbild der Stadtgesellschaft widerspiegelt. Zwar sind in dem Gremium die Repräsentanten eines breiten Interessensspektrums aus der Landes-



Abb. 32: Projektleitung des VEP 2030*plus* mit der Leiterin des Stadtplanungsamtes – von links nach rechts: Tim Schneider, Heide Grosche, Alexander Kirste, Mario Schröter.

hauptstadt vertreten. Aber eine erweiterte Besetzung des Runden Tisches mit Vertretern der größeren, vor Ort ansässigen Industrie-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen könnte für zusätzliche Impulse zur Entwicklung innovativer Modelle von Güterverteilung, Logistik oder betrieblichem Mobilitätsmanagement sorgen. Indessen nutzen auch in anderen Städten die Repräsentanten der lokalen Wirtschaft wie auch der betreffenden Kammern und Verbände offensichtlich andere Kommunikationskanäle als die eines Runden Tisches, um ihre spezifischen Interessen zu artikulieren und sich für deren Durchsetzung einzusetzen.

Besonders hervorzuheben ist dagegen die regelmäßige Teilnahme von Vertretern der Ratsfraktionen. Sie wird zwar häufig erschwert durch die große Zahl anderweitiger beruflicher und politischer Verpflichtungen. Dennoch ist die aktive Beteiligung der baupolitischen Sprecher zumindest eines Teils der Ratsfraktionen an den Sitzungen des Runden Tisches eine außerordentlich wichtige Voraussetzung für die sachgerechte Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen im Stadtrat ebenso wie in den zuständigen Fachausschüssen.

Kurze Bearbeitungszeit trotz widriger Umstände

Die Bearbeitung der fünf Bausteine des VEP 2030*plus* erstreckt sich über etwa viereinhalb Jahre von 2013 bis Mitte 2017. Abzüglich der beiden, durch die Folgen des Elbe-Hochwassers und den Stillstand im Vorfeld bzw. im Nachgang der Kommunalwahl bedingten Unterbrechungen ergibt sich ein für die Bearbeitung erforderlicher Zeitraum von rund drei Jahren. Verglichen mit anderen Städten ist dies eine verhältnismäßig kurze Zeitspanne. Dies umso mehr, als die Planungsverwaltung aufgrund knapper Finanzmittel auf die externe Vergabe verzichten muss und das Projekt nahezu vollständig in Eigenregie bearbeitet. Die dreijährige Projektlaufzeit umfasst auch die Vorbereitung, Umsetzung und Begleitung der relativ zeitaufwendigen Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich der umfangreichen Auswertung von deren Ergebnissen. Dieses zuletzt genannte Arbeitspaket schlägt allein mit einer Gesamtbearbeitungszeit von neun Monaten zu Buche.

In diesem Kontext erweist sich die Arbeit des Runden Tisches als unverzichtbar und außerordentlich effektiv. Hierbei kommt der Moderation eine wichtige integrierende Rolle zu. Zusammen mit der Erläuterung komplexer Zusammenhänge und eigenen fachlichen Inputs sorgt sie für die straffe Ausrichtung der Diskussion auf die jeweiligen Etappenziele der Projektbearbeitung.

Besonderheiten des "Magdeburger Weges"

1. Das Rad muss nicht neu erfunden werden

Mit dem verkehrlichen Leitbild 1993 und den in den Folgejahren erarbeiteten Teilkonzepten zu einzelnen Verkehrsarten liegen ausgezeichnete Grundlagen für die Verkehrsentwicklungsplanung vor. Deren wichtigste Aufgabe besteht in der Integration dieser Teilkonzepte in einem kohärenten Planwerk. Dabei sind die Spezifika der Magdeburger Verkehrsentwicklung – besondere Bedeutung des industrie-affinen Wirtschafts- und des Logistikverkehrs, weitgehend funktionstüchtiges Netz überörtlicher Verkehrswege, Priorität der drei großen



Abb. 33: Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (Baustelle)

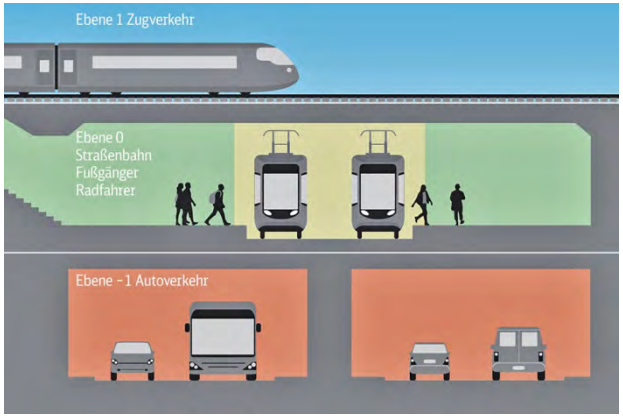


Abb. 34: Bahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (Schnitt)



Abb. 35: Neue Strombücke (Computergrafik)

Infrastrukturprojekte (Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, Ersatzneubau Strombrückenzug, Ausbau der zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn) – essentielle Vorgaben für den VEP 2030*plus*. Wesentliche Neuinvestitionen in das Verkehrssystem sind darüber hinaus in den kommenden Jahren – mindestens bis 2020 – nicht zu stemmen. Dies gilt umso mehr angesichts des beträchtlichen Investitionsbedarfs für den Unterhalt und die Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur.

2. Auch sparsame Methoden sind zielführend

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Magdeburg folgt nicht dem methodischen Mainstream. Ausschlaggebend dafür ist vor allem das Gebot des sparsamen Umgangs mit begrenzten Mitteln. Es sind überdies lokale Spezifika wie z.B. der große Anteil einer jungen studentischen Klientel und eine an vertraute Mobilitätsmuster gewöhnte Bevölkerung, die in den Planungsprozess einzubeziehen sind.

Vor allem aber stehen grundlegende Hilfsmittel wie ein Verkehrsmodell auf neuestem Stand zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht zur Verfügung. All dies fordert die Entwicklung kreativer Alternativen. Und diese erweisen sich der Aufgabe als durchaus angemessen. Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse müssen den Vergleich mit denen aus anderen Städten nicht scheuen.

3. Strategische Neuausrichtung mit Augenmaß

Ungeachtet der zuvor genannten verkehrspolitischen Prioritäten steht aus Sicht der überwiegenden Zahl der Teilnehmer des Runden Tisches eine auf das Vorzugsszenario ausgerichtete Mobilitätsstrategie auf der Agenda. Auch wenn es sich bei den Resultaten der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht um repräsentative Umfrage-Ergebnisse handelt, so ergibt sich hier dennoch als deutliches Fazit ein offensichtlicher Verbesserungsbedarf vor allem im Bereich des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Mit der zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn befindet sich ein in letzterer Hinsicht wichtiges Schlüsselprojekt bereits in der Umsetzung.

Ungeachtet dessen ist über die ambitionierten aktuellen Verkehrsprojekte hinaus und im Hinblick auf den mit 15 bis 20 Jahren begrenzten zeitlichen Horizont des VEP 2030*plus* eine Strategie des maßvollen Umsteuerns realistisch und sinnvoll. Dafür sind Leitlinien und überzeugende Impulse notwendig. Neben den Zielen für die Verkehrsentwicklung zählen dazu Pilotprojekte, die in überschaubarer Zeit und mit begrenztem finanziellem Aufwand umsetzbar sind. Hierbei empfiehlt sich eine Verknüpfung mit übergreifenden Themen des VEP 2030*plus* wie der Verkehrssicherheit und dem Klimaschutz.

Mobilitätsentwicklung als kooperativer Prozess

Mit ihrem, auf Beteiligung und Kooperation bauenden, Verfahrenskonzept für den Verkehrsentwicklungsplan VEP 2030*plus* setzt die Landeshauptstadt Magdeburg ein wichtiges Signal. Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sind bereits heute – und mehr noch in Zukunft – nur zu einem Teil durch kommunale Investitionen zu beeinflussen. Ebenso wichtig ist der Beitrag einer großen Zahl weiterer beteiligter Akteure. Dazu zählen Mobilitätsdienstleister, Industrie, Gesetzgeber, Interessenverbände, lokales Gewerbe, Wirtschaft, Handel und Dienstleistungen sowie nicht zuletzt jeder einzelne Verkehrsteilnehmer. Alle gemeinsam bestimmen sie in erheblichem Maß die Dynamik und Entwicklungsrichtung künftiger Mobilität. Mobilitätsentwicklung ist daher gemeinsame gesellschaftliche Angelegenheit aller Menschen.

Verantwortung und gemeinschaftliches Handeln sind wesentliche Voraussetzungen heutiger und künftiger Mobilitätskultur. Damit ist jeder Verkehrsteilnehmer zugleich auch potentieller Akteur und Mitgestalter von Zukunft. Aus diesem Blickwinkel sind Beteiligung, privates Engagement und Zusammenarbeit, jedoch auch eine kontinuierliche und kluge Öffentlichkeitsarbeit starke Motoren einer sich wandelnden künftigen städtischen Mobilität. Der bereits in seiner Planungsphase auf Kooperation und Beteiligung bauende Verkehrsentwicklungsplan ist in diesem Sinne weitaus mehr als ein bloßes Planwerk. Er ist Grundlage und Wegweiser für künftiges gemeinschaftliches Handeln zur Gestaltung urbaner Mobilität in der Landeshauptstadt Magdeburg.



Abb. 36: Mobilität unter Mitwirkung zahlreicher Akteure

Quellen

Planwerke / Verkehrliche Teilkonzepte

1. Verkehrliches Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg
   Auftraggeber: Magistrat der Landeshauptstadt Magdeburg
   Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. W. Theine (PGT), 1993
2. Tempo 30 – Verkehrsberuhigung in Magdeburg Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt 1995
3. Verkehrskonzeption Innenstadt
   Auftraggeber: Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt
   Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. W. Theine (PGT), 1997
4. Radverkehrskonzeption
   Auftraggeber Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt
   Auftragnehmer: Hans-Dietmar Buschmann / Klaus Eschke, 2005
5. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2010 mit Stand der Umsetzung Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt, 2011
6. Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg 2025
   Auftraggeber: Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt
   Auftragnehmer: Büro Stephan Westermann, 2014

Beratungsvorlagen Oberbürgermeister / Stadtrat

1. Drucksache DS0720/01 vom 08.11.2001 "Fortschreibung des verkehrlichen Leitbildes" (Stadtratsbeschluss-Nr. 1670-47(III) 02 vom 07.03.2002)
2. Drucksache DS0281/12 vom 09.08.2012 "Einrichtung eines Runden Tisches zum VEP 2025"
3. Drucksache DS0012/14 vom 29.07.2014 "Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* – Beschluss der Ziele (Baustein 2)" (Stadtratsbeschluss-Nr. 207-007(VI) 14 vom 04.12 2014).

Laufende Information zum VEP 2030plus

1. Information I0047/13 vom21.03.2013 "Zwischenstand Runder Tisch" (Kenntnisnahme Ausschüsse 21.03./09.04.2013)
2. Information I0005/14 vom 10.02.2014 " Bestandsanalyse (Baustein 1)" (Kenntnisnahme Stadtrat 24. 04 2014)
3. Information I00086/15 vom 19.03.2015 " Ziele (Baustein 2)" (Kenntnisnahme Stadtrat 25. 06 2015)
4. Information I0299/15 vom 03.11.2015 "Szenarien / Konzept Öffentlichkeitsbeteiligung" (Kenntnisnahme Stadtrat 19.01. 2016)
5. Information I0159/16 vom 15.06.2016 "Stand der Maßnahmen (Baustein 4)" (Kenntnisnahme Stadtrat 15.09. 2016)
6. Information I0293/16 vom 30.11.2016 "Integrierte Maßnahmenpakete (Baustein 4)" (Kenntnisnahme Stadtrat 16.03. 2017)

Anhang 1: Arbeitsvereinbarung

Arbeitsvereinbarung
Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025

1. Der Runde Tisch begleitet den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung als Beratungs- und Arbeitsgremium. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zu deren Bearbeitung wie auch 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 der Sitzungen des Runden Tisches werden in Protokollen festgehalten.
5. Am Runden Tisch nehmen Vertreter aller Stadtratsfraktionen sowie unterschiedlicher Verwaltungsstellen, Verbände und Interessengruppen teil. Jeder hat gleiches Rederecht.
6. Von den Mitgliedern des Runden Tisches wird erwartet, dass sie an allen seinen Sitzungen bis zum Abschluss des Verfahrens teilnehmen. Sie können sich jedoch von einer Person aus ihrer jeweiligen Institution vertreten lassen.
7. Weitere Persönlichkeiten bzw. Institutionen 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 Sitzungsabfolge des Runden Tisches werden Vorschläge der Projektleitung vorgelegt. Sie sind jeweils gemeinsam abzustimmen.
10. Die Sitzungen des Runden Tisches werden ausführlich vorbereitet. Arbeitsmaterialien und Protokolle der jeweils vorhergehenden 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 Verkehrsentwicklungsplans 2025 in "Werkstatt-Sitzungen" mit Experten vertiefend behandelt.
14. Diese Experten nehmen, falls erforderlich, auch am Runden Tisches teil.
15. Alle Mitglieder des Runden Tisches verpflichten sich zu einer an Fairness und Transparenz orientierten Arbeitsweise und dazu, evtl. bestehenden Dissens qualifiziert zu begründen.
16. Sie verpflichten sich auch, alle am Runden Tisch erörterten 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 zur Kenntnis genommen und möglichst berücksichtigt werden. Sie werden den Runden Tisch über solche 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.
19. 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.

Anhang 2: Mitglieder des Runden Tisches

Vorsitz

Dr. Dieter Scheidemann
Beigeordneter Dezernat VI

Projektleitungsteam

Alexander Kirste (bis 2016)
Tim Schneider
Mario Schröter

Moderator

Erhart Pfotenhauer
planungsgruppe epUrban
Berlin

Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats

Prof. Dr. Hartmut Zadek
Otto-von-Guericke-Universität
Magdeburg

Stadtratsfraktionen

SPD – Stadtrat *Martin Rohrßen* (bis 2014)
Stadträtin *Beate Wübbenhorst* (ab 2015)
CDU / Bund für Magdeburg
Stadtrat *Frank Schuster*
DIE LINKE/Tierschutzpartei
Stadtrat *Frank Theile*
Bündnis 90/Die Grünen
Stadtrat *Jürgen Canehl*
FDP – Stadtrat *Hans-Jörg Schuster* (bis 2014)

Stadtverwaltung

Vertreter Dezernat I, Leiter Umweltamt
Rolf Warschun
Beigeordneter Dezernat II
Klaus Zimmermann
Leiter Fachbereich Finanzservice, Dez. II
Dr. Andreas Hartung
Anika Stach
Vertreter Dezernat III
Gerald Gohlke
Ralph Tyszkiewicz
Vertreter Dezernat IV, Fachbereich Schule und Sport
Rosemarie Andrae
Vertreter Dezernat V, Stabsstelle 02
Martin Delius
Leiter Stadtplanungsamt
Heinz-Joachim Olbricht (bis 2015)
Heide Grosche (ab 2016)
Abteilungsleitung Verkehrsplanung
Roswitha Baumgart (bis 2013)
Mario Schröter (ab 2014)
Leiter Tiefbauamt
Thorsten Gebhardt

Wirtschaft

Industrie- und Handelskammer Magdeburg (IHK)
Siegfried Zander, Geschäftsführer
Handwerkskammer Magdeburg (HWK)
Aileen Krickau
Magdeburger Hafen GmbH
*Karl-Heinz Ehrhard*t, Geschäftsführer
Vereinigung der Straßenbau- u. Verkehrsingenieure
Stefan Hörold

Verkehrsträger

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB)
Birgit Münster-Rendel, Geschäftsführerin
Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego)
Bernd Adelmeyer, Geschäftsführer
Nahverkehrsservice Sachsen Anhalt GmbH (NASA)
Christian Bohrt
Deutsche Bahn AG
Matthias Könnecke

Verkehrsverbände

Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC)
Birgit Blaich-Niehaus
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)
Norman Dreimann

Sonstige öffentliche Belange

Behindertenbeauftragter
Hans-Peter Pischner
Seniorenbeirat
Alfred Westphal / *Lothar Günther*
Beirat für Integration und Migration
Abdoul Coulibaly
Polizeidirektion Sachsen-Anhalt-Nord
Erik Nickel / *Volker Rosch*

Anhang 3: Ideenblatt zur Entwicklung von Maßnahmen sowie Online-Fragebogen

Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*

Beteiligung der Öffentlichkeit

Ideenblatt zur Entwicklung von Maßnahmen

Allgemeine Hinweise:

Das Ideenblatt kann als Formular (pdf-Format) oder in Papierform ausgefüllt werden.

1. Maßnahmen für den Verkehrsentwicklungsplan ausdenken.
2. Ideenblatt ausfüllen und ankreuzen.
3. Versenden (per E-Mail an stadtplanungsamt@magdeburg.de oder vor Ort abgeben).
4. Einsende- / Teilnahmeschluss: 31.05.2015

Maßnahmenvorschlag:

Wo in Magdeburg? ☐ Stadtgebiet ☐ Stadtteil _____ ☐ Sonstiges _____

Wann umzusetzen? ☐ ab _____ ☐ bis _____ ☐ Daueraufgabe

Wie wichtig? ☐ sehr wichtig ☐ wichtig ☐ Ergänzung

Beschreibung der Maßnahme / zu erwartende Verbesserungen durch die Maßnahme:
(Bitte beschreiben Sie Ihren Maßnahmenvorschlag und dessen beabsichtigte Wirkung möglichst genau.)

Hintergrund / weiterführende Beschreibung:
(Bitte beschreiben Sie auch die Vorteile Ihres Maßnahmenvorschlags.)

Bekannte Beispiele:

Wer soll die Maßnahme umsetzen? ☐ Stadt ☐ Bürger ☐ Wirtschaft ☐ Anderer _____

Wen soll die Maßnahme erreichen? ☐ Stadt ☐ Bürger ☐ Wirtschaft ☐ Anderer _____

Wer könnte helfen?
(Bitte nennen Sie Personen oder Einrichtungen die bei der Umsetzung ihres Vorschlags behilflich sein können.)

Beabsichtigte Wirkung der Maßnahme:
(Bitte nennen Sie die Ihrer Meinung nach wichtigsten Wirkungen Ihres Maßnahmenvorschlags.)

	sehr wirksam ← 1	2	3	4	5 → unwirksam
Sicherung der Mobilität für alle Menschen	☐	☐	☐	☐	☐
Schaffung / Sicherung von Barrierefreiheit	☐	☐	☐	☐	☐
Förderung des Fußverkehrs	☐	☐	☐	☐	☐
Förderung des Radverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs	☐	☐	☐	☐	☐
Förderung des Auto-Fahrens	☐	☐	☐	☐	☐
Förderung der Elektromobilität	☐	☐	☐	☐	☐
Erhöhung der Verkehrssicherheit	☐	☐	☐	☐	☐
Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen	☐	☐	☐	☐	☐
Minderung der verkehrsbedingten Umweltbelastung	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherung des Wirtschafts- und Güterverkehrs	☐	☐	☐	☐	☐
Verbesserung der Informations- & Wegeleitsysteme	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstige: _____	☐	☐	☐	☐	☐

Persönliche Angaben:

Geschlecht: ☐ Frau ☐ Mann

Alter: ☐ unter 18 ☐ 18 bis 29 ☐ 30 bis 49 ☐ 50 bis 65 ☐ über 65

Wohnort: ☐ Magdeburg (Postleitzahl: _____) ☐ Sonstige: (Postleitzahl: _____)

Bevorzugtes Verkehrsmittel: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ ÖPNV ☐ Auto

Kontaktinformationen (freiwillige Angabe):
(Wenn Sie persönlich darüber informiert werden möchten, wie mit Ihrem Maßnahmenvorschlag umgegangen wurde, teilen Sie uns bitte eine Kontaktmöglichkeit mit. Diese Angaben unterliegen dem Datenschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt und werden **nicht** veröffentlicht (Schwärzung)).

1. Name, Vorname:
2. Firma / Institution:
3. Anschrift:
4. E-Mail-Adresse:

Einwilligungserklärung

Die Angaben zu vorstehender Nr. 1, 2, 3 und 4 (Kontaktinformationen) werden ausschließlich zum Zweck meiner persönlichen Information, wie mit dem Maßnahmenvorschlag umgegangen wurde/wird, erhoben, verarbeitet und genutzt. Eine Übermittlung an Dritte bzw. Veröffentlichung erfolgt **nicht** (Schwärzung dieser Angaben).

Aus der Verweigerung der Einwilligung ergibt sich lediglich, dass ich nicht über das Ergebnis der Prüfung des Maßnahmenvorschlags informiert werde.

Mir ist bekannt, dass die Einwilligung Voraussetzung der vorgesehenen Erhebung, Verarbeitung und Nutzung ist und dass die Einwilligung jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden kann.

Hierin willige ich ein.

_____
Datum, Unterschrift

Ansprechpartner und weitere Informationen

Für Rückfragen und Auskünfte steht Ihnen zur Verfügung:

Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt / Abteilung Verkehrsplanung
An der Steinkuhle 6, 39128 Magdeburg

Telefon: +49 391 540 5352 (Herr Kirste)
Fax: +49 391 540 5292
E-Mail: stadtplanungsamt@magdeburg.de

Weiterführende Informationen zum Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus* sowie das Ideenblatt finden Sie unter www.magdeburg.de (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) oder folgen Sie dem QR-Code.

Reaktion der Landeshauptstadt Magdeburg:
(Jeder Maßnahmenvorschlag wird durch die Projektleitung gesichtet und bewertet. Das Ergebnis der Prüfung wird an dieser Stelle vermerkt und den Einreicher/innen sowie der Öffentlichkeit bekannt gegeben.)

Der Maßnahmenvorschlag wurde:

☐ unverändert in das Maßnahmenpaket (Baustein 4) übernommen.
☐ diskutiert und geändert / verallgemeinert in das Maßnahmenpaket (Baustein 4) übernommen.
☐ diskutiert aber nicht in das Maßnahmenpaket (Baustein 4) übernommen.
☐ Der Maßnahmenvorschlag hat keinen Bezug zum VEP 2030*plus* und bleibt unberücksichtigt.

Begründung:

Seite 1 von 3

I0299/15 - Anlage 3

landeshauptstadt magdeburg

VEP2030plus

Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer,
dieser Bogen wird maschinell ausgewertet. Markieren Sie eine Antwort bitte in der folgenden Weise: ○⊗○ .
Wenn Sie eine Antwort korrigieren möchten, füllen Sie bitte den falsch markierten Kreis und noch etwas darüber hinaus aus, ungefähr so: ○●⊗ .

Ziffern sollen ungefähr so aussehen: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 ; Korrekturen so:

Ist Ihnen der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* bekannt?	○ Ja, der VEP 2030*plus* ist mir bekannt ○ Nein, der VEP 2030*plus* ist mir nicht bekannt

Wie sind Sie auf den VEP 2030*plus* aufmerksam geworden? (Mehrfachantworten möglich.)

- ☐ Pressemitteilung / Internetseite der Landeshauptstadt Magdeburg
- ☐ Stadtrats-TV / Drucksachen und Informationen an den Stadtrat
- ☐ Ideenblatt zur Maßnahmenentwicklung
- ☐ Berichterstattung in den lokalen Medien
- ☐ Über Freunde / Bekannte / Kollegen
- ☐ Sonstiges:

In welchen Handlungsfeldern sehen Sie den größten Handlungsbedarf zur Verbesserung / Weiterentwicklung des Verkehrs in Magdeburg bis 2030?

	sehr großer Handlungsbedarf	großer Handlungsbedarf	geringer Handlungsbedarf	kein Handlungsbedarf	keine Angabe
Fußgängerverkehr / Nahmobilität	○	○	○	○	○
Mobilitäts- und Verkehrsfinanzierung	○	○	○	○	○
Motorisierter Individualverkehr (Pkw)	○	○	○	○	○
Öffentlicher Personennahverkehr	○	○	○	○	○
Radverkehr	○	○	○	○	○
Städtebauliche Integration des Verkehrs	○	○	○	○	○
Umwelt- und Umfeldschutz	○	○	○	○	○
Verkehrssicherheit und Verkehrskultur	○	○	○	○	○

Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zu?
(Antwortmöglichkeiten: 1 = volle Zustimmung; 5 = keine Zustimmung)

	1	2	3	4	5	keine Angabe
Magdeburg sollte zu einer Stadt der kurzen Wege entwickelt werden.	○	○	○	○	○	○
In Magdeburg sollte eine barrierefreie Mobilität für alle Menschen möglich sein.	○	○	○	○	○	○
Die Verkehrsangebote und Abstellanlagen im Radverkehr sollten bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.	○	○	○	○	○	○
Die Verkehrsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr sollten bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.	○	○	○	○	○	○
Für den motorisierten Individualverkehr (Verkehr mit eigenem Pkw) sind punktuelle Verbesserungen im Verkehrsablauf erforderlich.	○	○	○	○	○	○
Die Parksituation in Wohngebieten sollte entspannt werden.	○	○	○	○	○	○
Öffentliche Straßenräume sollten zum Verweilen einladen und vielfältige Nutzungen (z. B. Gastronomie, Einzelhandel, Kreativwirtschaft) ermöglichen.	○	○	○	○	○	○
Der Verkehr im MIV sollte leiser und flüssiger werden.	○	○	○	○	○	○
Die Taktung im ÖPNV sollte kürzer (häufiger) sein.	○	○	○	○	○	○
Die Verkehrsmittel der Zukunft sollten umweltfreundlich und klimaneutral (kein Ausstoß von Treibhausgasen) sein.	○	○	○	○	○	○

0.1

MUSTER
nicht ausfüllen!

Seite 2 von 3

der Projekte für den motorisierten Individualverkehr (MIV, Verkehr mit

	sehr erforderlich	erforderlich	wenig erforderlich	nicht erforderlich	keine Angabe
an den	○	○	○	○	○
en	○	○	○	○	○
im Zuge des	○	○	○	○	○
rger Ring)	○	○	○	○	○
nbindung an	○	○	○	○	○

der Projekte für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?

	sehr erforderlich	erforderlich	wenig erforderlich	nicht erforderlich	keine Angabe
	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○

en fußläufigen Verkehr / die Nahmobilität umgesetzt werden?

en Radverkehr umgesetzt werden?

en ÖPNV umgesetzt werden?

en MIV umgesetzt werden?

en Wirtschaftsverkehr umgesetzt werden?

0.2

MUSTER
nicht ausfüllen!

Seite 3 von 3

Meinung nach für die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 von Bedeutung?
läge:

zter Ressourcen können
zeitig) umgesetzt werden.
hmen vollständig nach
ie 1 für die höchste
vergeben Sie jede Zahl

Antworten zu, in jedes

- ☐ Weiterentwicklung des fußläufigen Verkehrs / der Nahmobilität
- ☐ Weiterentwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- ☐ Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- ☐ Weiterentwicklung des Radverkehrs
- ☐ Weiterentwicklung des Umweltverbundes (Gesamtheit aus Fußgängerverkehr, Radverkehr und ÖPNV)
- ☐ Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs

○ keine Angabe

tische Auswertung noch ein paar allgemeine Angaben zu Ihrer Person.

○ weiblich ○ männlich

○ unter 18 Jahre ○ 50 bis 65 Jahre
○ 18 bis 29 Jahre ○ über 65 Jahre
○ 30 bis 49 Jahre

○ in Magdeburg
○ anderswo, und zwar in:

ksam geworden? (Mehrfachantworten möglich.)

ndeshauptstadt Magdeburg
nationen an den Stadtrat

n

0.3

MUSTER
Nicht ausfüllen!

Anhang 4: Flyer zum Workshop
Logistik und Wirtschaftsverkehr zum
Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*

otto beteiligt sich

Sehr geehrte Unternehmerinnen und Unternehmer,

die inhaltliche Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030*plus* befindet sich in einem fortgeschrittenem Stadium. Als finales



Arbeitspaket werden aktuell die konkreten Handlungsansätze und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Magdeburger Verkehrssystems definiert. Hierbei kommt dem Wirtschaftsverkehr eine zentrale Bedeutung zu.
Ich freue mich sehr, Sie zum Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr einladen zu können, um mit Ihnen gemeinsam die künftigen Entwicklungsbedarfe im Wirtschaftsverkehr zu diskutieren.

Dr. Lutz Trümper
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg

Programm

09:30 Uhr	Empfang & Begrüßung der Gäste
10:00 Uhr	Eröffnung des Workshops Dr. Dieter Scheidemann Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
10:10 Uhr	Einführung: VEP 2030*plus* Mario Schröter Leiter der Abteilung Verkehrsplanung
10:20 Uhr	Impulsvortrag: Entwicklungstendenzen im Wirtschaftsverkehr Erhart Pfotenhauer epUrban, Berlin
10:30 Uhr	Diskussion #1 Anpassungsbedarfe im Bestand? Moderation: Tino Grosche
11:00 Uhr	Diskussion #2 Potenziale im Wirtschaftsverkehr?
11:45 Uhr	Kaffeepause
12:00 Uhr	Diskussion #3 Anforderungen der Wirtschaft an (Verkehrs-)Infrastrukturen?
12:45 Uhr	Zusammenfassung Tino Grosche / Mario Schröter
12:55 Uhr	Schlusswort Dr. Dieter Scheidemann
13:00 Uhr	Ausklang bei einem Mittagsimbiss





otto beteiligt sich

Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr
zum Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*

Datum: Mittwoch, 28. Oktober 2015
Uhrzeit: 10.00 bis 13.00 Uhr
Ort: Katharinenturm Magdeburg
(Großer Konferenzraum)
Breiter Weg 31, 39104 Magdeburg

ottostadt magdeburg

Eine Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung
Wissenschaftsjahr 2015
Zukunftsstadt

Anhang 5: Flyer zum öffentlichen Dialog anlässlich des Rathausfestes am 03.10.2015

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2030*plus*

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* ist das grundlegende Planwerk zur künftigen Verkehrsentwicklung. Es stellt die beabsichtigten verkehrlichen Entwicklungen und die hierfür erforderlichen Handlungsansätze sowie Maßnahmen auf städtischer Ebene dar. Die Projektleitung obliegt dem Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt in einem offenen Diskussionsprozess am Runden Tisch zum VEP 2030*plus*. Zur wissenschaftlich-methodischen Begleitung wurde ein wissenschaftlicher Beirat allen Beteiligten zur Seite gestellt. Die Bestandsanalyse (Baustein 1) und die Ziele (Baustein 2) sind durch den Stadtrat bestätigt. Die Szenarien (Baustein 3) und die Maßnahmen (Baustein 4) werden aktuell unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet.

Meine Beteiligung ist gefragt !

Die Öffentlichkeit hat mit dem Ideenblatt und der Internet-Befragung eine Vielzahl von Maßnahmevorschlägen unterbreitet. Diese wurden ausgewertet, einer Zielbewertung unterzogen und gelistet. Nunmehr sollen die Maßnahmen durch die Öffentlichkeit hinsichtlich deren Dringlichkeit bewertet werden, um eine Priorisierung erarbeiten zu können.

otto fragt nach

ottostadt magdeburg

Noch mehr Fragen ?
Noch mehr Antworten !

Weiterführende Informationen, Newsletter, aktuelle Arbeitsstände sowie Kontaktmöglichkeiten zur Projektleitung erhalten Sie unter dem Stichwort „Verkehrsentwicklungsplan“ im Internetauftritt der Landeshauptstadt Magdeburg (**www.magdeburg.de**) oder über den QR-Code.

Besuchen Sie uns auf dem Rathausfest !
Wann: 03. Oktober 2015
Uhrzeit: 11.00 bis 18.00 Uhr
Wo: Hartstraße / Ecke Alter Martkt



Impressum

Herausgeber: Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Magdeburg
An der Steinkuhle 6 · 39128 Magdeburg
Telefon: 0391 / 540 54 24, Fax: 0391 / 540 52 92
Titelfoto: Verkehr@dreamline2015-Fotolia.com
Fotos: Stadtplanungsamt

Druck:
1. Auflage (Stand 10/2015)

GEFÖRDERT VOM Bundesministerium für Bildung und Forschung

Mobilität in Magdeburg

Zukunftsstadt MAGDEBURG

Eine Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung
Wissenschaftsjahr 2015
Zukunftsstadt

LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG
Stadtplanungsamt



otto beteiligt sich

Verkehr 2030plus

Öffentlicher Dialog zum Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*
24. Rathausfest Magdeburg
Wann? 03. Oktober 2015
Wo? Alter Markt, Magdeburg

ottostadt magdeburg

Eine Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung
Wissenschaftsjahr 2015
Zukunftsstadt

otto beteiligt sich

Liebe Magdeburgerinnen und Magdeburger, Pendlerinnen und Pendler, Freunde und Gäste der Ottostadt,



ich freue mich, Sie noch einmal zur Mitarbeit am Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* einladen zu dürfen. In der finalen Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen die aus Ihren Vorschlägen und Ideen entworfenen Maßnahmen öffentlich diskutiert und bewertet werden. Ziel ist es, eine Reihenfolge zur Priorität einzelner Maßnahmen abzuleiten. Selbstverständlich können Sie auch weiterhin neue Ideen in die Diskussion einbringen. Ich darf Sie herzlich einladen:

Besuchen Sie uns am 03. Oktober 2015 auf dem Rathausfest !

Kommen Sie mit Experten sowie der Projektleitung ins Gespräch und gestalten Sie Magdeburgs Zukunft mit.

Dr. Lutz Trümper
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg

Programm Vormittag

11.00 Uhr **Eröffnung & Grußwort**
Dr. Dieter Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

11.30 Uhr **Dialog #1**
Unterwegs mit Bus und Bahn: Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Magdeburg
Birgit Münster-Rendel Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG

12.15 Uhr **Pause**

12.30 Uhr **Dialog #2**
Verkehrsmittel der Zukunft: Ist Elektromobilität die Lösung?
Martin Kraft
ILM Institut für Logistik & Materialflusstechnik
Otto von Guericke Universität Magdeburg

13.15 Uhr **Pause**

13.30 Uhr **Dialog #3**
„mit´s Rad nach Stadt!": Entwicklungspotenziale im Radverkehr
Norman Dreimann
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Regionalverband Magdeburg

Programm Nachmittag

14.15 Uhr **Pause**

14.30 Uhr **Dialog #4**
Ein Alltag ohne Auto? - Ist das möglich? Strategien zur Weiterentwicklung des Individualverkehrs
Karl-Heinz Richter
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

15.15 Uhr **Pause**

15.30 Uhr **Dialog #5**
Wie kann die Stadtplanung den Verkehr beeinflussen? Das Spannungsfeld zwischen Stadtgestaltung und Verkehrsplanung
Heide Grosche
Leiterin Stadtplanungsamt

16.15 Uhr **Offene Diskussion zum VEP 2030*plus***
Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes
Mario Schröter
Abteilungsleiter Verkehrsplanung / Projektleitung VEP 2030plus

18.00 Uhr **Veranstaltungsende**

Wir freuen uns auf Ihren Besuch !