

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> – Der Oberbürgermeister –		<b>Drucksache</b> <b>DS0124/18</b>	<b>Datum</b> 18.10.2018
<b>Dezernat: VI</b>	<b>Amt 61</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzung</b> <b>Tag</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Der Oberbürgermeister	30.10.2018	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Umwelt und Energie	20.11.2018	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	29.11.2018	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	29.11.2018	öffentlich	Beratung
Stadtrat	06.12.2018	öffentlich	Beschlussfassung

<b>Beteiligungen</b> <b>FB 02</b>	<b>Beteiligung des</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
	<b>RPA</b>		x
	<b>KFP</b>		X
	<b>BFP</b>		X

### **Kurztitel**

### **Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus - Beschluss der Maßnahme (Baustein 4)**

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat nimmt das Integrierte Maßnahmenkonzept (Baustein 4) (Anlage 1) zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat bestimmt als Basis der abschließenden Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2030*plus* das Szenario 1 als Zielszenario, um im nächsten und letzten Schritt das Handlungskonzept (Baustein 5) und den Gesamtentwurf des VEP 2030*plus* fertigzustellen.

## Finanzielle Auswirkungen

<b>Organisationseinheit</b>		<b>Pflichtaufgabe</b>	X	ja		nein
<b>Produkt Nr.</b>	<b>Haushaltskonsolidierungsmaßnahme</b>					
		ja, Nr.		X		nein
<b>Maßnahmebeginn/Jahr</b>	<b>Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt</b>					
	JA		NEIN			

## A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

## B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
<b>gesamt:</b>					
20...					
<b>für</b>					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

### C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

--

Buchwert in €:

--

Datum Inbetriebnahme:

--

Anlage neu

JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Sachbearbeiter Herr Schröter	Unterschrift AL / FBL Frau Grosche
--------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r)	Unterschrift Dr. Scheidemann
---------------------------------------	------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	13.12.2018
-----------------------------------	------------

**Begründung:****1 Einführung / Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2030plus**

Mit Beschluss-Nummer 1670-47(III)02 zur Drucksache DS0720/01 (Inhalt: Überarbeitung der ÖPNV-Konzeption der Landeshauptstadt Magdeburg, Punkt 5: „Die Landeshauptstadt Magdeburg überarbeitet unter Berücksichtigung der Einzelkonzepte das verkehrliche Leitbild.“) wurde die Verwaltung im Jahr 2002 beauftragt, das Verkehrliche Leitbild 1993 fortzuschreiben und einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufzustellen. Zur inhaltlichen Vorbereitung des VEP wurden in den folgenden Jahren verschiedene sektorale Verkehrskonzepte erarbeitet, die nunmehr in einem übergeordneten Planwerk, dem VEP 2030*plus*, gebündelt werden sollen.

Nach Beratung mit den Beigeordneten empfahl der Oberbürgermeister im August 2012 die Einrichtung des Runden Tisches einschließlich der begleitenden Gremien (Dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe und Wissenschaftlicher Beirat). Aufgabe dieser Gremien war es, die unter der Federführung des Stadtplanungsamtes, Abteilung Verkehrsplanung erfolgende Bearbeitung des VEP 2030*plus* beratend zu unterstützen.

Mit den Informationen I0313/12, I0047/13, I0005/14, I0086/15, I0299/15, I0159/16, I0293/16, I0191/17 und I0082/18 sowie der Drucksache DS0012/14 wurde regelmäßig über den Fortgang des Arbeitsprozesses und dessen vorläufige Ergebnisse berichtet. Alle Informationen sowie die Berichte über den Bearbeitungsfortgang (Newsletter) zum VEP 2030*plus* sind im Internet unter: [www.magdeburg.de](http://www.magdeburg.de) (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) verfügbar.

**2 Aufgabe und Ziele des Runden Tisches und dessen Begleitgremien**

Der Runde Tisch dient als zentrales Arbeits- und Diskussionsforum und übt eine beratende Funktion im Vorfeld kommunalpolitischer Beschlüsse aus. Die Entscheidungsbefugnis liegt jedoch ausschließlich beim Oberbürgermeister sowie dem Stadtrat und seinen Fachausschüssen als demokratisch legitimierten Entscheidungsgremien der Landeshauptstadt Magdeburg.

Der Runde Tisch ist mit Vertretern von Verwaltung, Stadtratsfraktionen, Verkehrsunternehmen, wissenschaftlichen Facheinrichtungen, Interessenverbänden und Wirtschaft sowie mit Vertretern sonstiger öffentlicher Belange besetzt. Seine Aufgabe besteht darin, die lokalen fachlichen und politischen Kompetenzen zu bündeln, deren spezifisches Wissen zeitlich und räumlich zusammenzuführen und seine Mitglieder aktiv in den Bearbeitungsprozess zum VEP 2030*plus* einzubinden.

Mit der Diskussion am Runden Tisch wurde sichergestellt, dass eine große Zahl unterschiedlicher, die Verkehrsentwicklungsplanung betreffender fachlicher Beiträge und Expertisen fortlaufend und vor allem frühzeitig in den Arbeitsprozess eingebracht wurden.

Die Qualifikation der Mitglieder des Runden Tisches und deren Bereitschaft zur Kooperation und gemeinsamer Verantwortung haben sich während des Bearbeitungsprozesses als wertvolle Ressource und damit als unverzichtbar erwiesen. Dank dem am Runden Tisch versammelten Fachwissen konnte die Projektleitung auf einen großen strategischen und planungspraktischen Erfahrungsschatz zurückgreifen. Dies bot die Chance zur Erarbeitung und frühzeitigen

Abstimmung der einzelnen Bausteine und damit eines auf breitem Konsens beruhenden VEP 2030*plus*.

Insbesondere die Einbeziehung der Vertreter aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen in die Arbeit des Runden Tisches hat es ermöglicht, bereits im Vorfeld kommunalpolitischer Entscheidungen zum VEP 2030*plus* kontroverse Positionen ebenso wie verkehrspolitische Strategien zu erörtern und sich auf allseits akzeptierte Kompromisse zu verständigen.

### **3 Integriertes Maßnahmenkonzept (Baustein 4) – Grundlage / Bewertung / Fazit**

Im Jahr 2013 konnte die Erarbeitung der Bestandsanalyse (Baustein 1) (vgl. I0005/14) abgeschlossen werden. Mit dem Beschluss der Ziele des VEP 2030*plus* (Baustein 2) durch den Stadtrat im Jahr 2014 (SR 207-007(VI)2014 zur DS0012/14) sind grundlegende Weichenstellungen für die kommunale Verkehrsplanung mit dem Planungshorizont 2030 und darüber hinaus erfolgt. Des Weiteren wurde im Vorgriff auf die abschließende Bewertung der Szenarien (Baustein 3) und der Maßnahmen (Baustein 4) mit der I0293/16 das Szenario I „Stärkung des Umweltverbundes“ durch den Runden Tisch als Zielszenario vorgeschlagen. Es spiegelt sich in den „Politischen Schwerpunkten aus Sicht des Oberbürgermeisters und der Beigeordneten für den Zeitraum bis 2022 in der Landeshauptstadt Magdeburg“ (vgl. Information I0114/16) wider.

Das integrierte Maßnahmenkonzept umfasst insgesamt 113 Maßnahmen sowie ein bisher knapp gefasstes Handlungskonzept. Beides ist Ergebnis eines mehrstufigen und intensiven Abstimmungs- und Bewertungsprozesses mit zahlreichen Beteiligten.

Grundlage der Bewertung waren – neben einer größeren Zahl von Maßnahmenempfehlungen unterschiedlicher beteiligter Fachämter der Stadtverwaltung – sowohl die im Rahmen eines öffentlichen Beteiligungsprozesses gewonnenen knapp 6.000 Maßnahmenvorschläge als auch weitere Empfehlungen des Runden Tisches VEP 2030*plus*.

Seine Bausteine orientieren sich an den folgenden elf überbergreifenden Leitthemen des VEP2030*plus*.

- 1 Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im Zeichen veränderter Mobilitätskultur,
- 2 Elektromobilität als Beitrag zur umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung,
- 3 Verkehrssteuerung und -lenkung mittels intelligentem Verkehrsmanagement,
- 4 Öffentlichkeitsarbeit als umfassende Kommunikationsstrategie zum Thema Mobilität für unterschiedliche Zielgruppen – Bildungseinrichtungen, Unternehmen, Beschäftigte und Bewohner,
- 5 Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Verwaltungen und öffentliche Einrichtungen,
- 6 Qualitätvolle öffentliche Räume für Fußgänger aller Altersgruppen und Mobilitätsprofile sowie ein konfliktfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmer,
- 7 Öffentlicher Nahverkehr im Wandel – Anpassung an veränderte Bedürfnisse und multimodale Mobilitätsbedürfnisse einer mobilen Stadtgesellschaft,
- 8 Sichere und nachhaltige Mobilität auf zwei Rädern – Fahrradstadt Magdeburg,
- 9 Stadtverträglicher motorisierter Verkehr durch Bündelung, Reduzierung von Umweltbeeinträchtigungen, Flächenumverteilung und effiziente Infrastrukturnutzung,
- 10 Steuerung des ruhenden Verkehrs als wichtiger Impuls der Verkehrsentwicklung,
- 11 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr, Standortfaktor eines attraktiven Oberzentrums.

Die Umsetzung dieser Leitthemen erfolgt in 51 organisatorischen, planerischen und baulichen Handlungsfeldern. Zusammen mit den Einzelmaßnahmen bilden sie die Basis des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Magdeburg.

Das Gesamtvolumen, das zur Finanzierung aller 113 Maßnahmen – ungeachtet ihrer Zuordnung zu einem der drei Szenarien – eingesetzt werden müsste, wird auf rund 700 Mio. EUR geschätzt. Davon sind 80 Prozent für die Umsetzung der 17 teuersten Vorhaben erforderlich. Hierzu zählen beispielsweise die im Bau befindlichen Großprojekte wie auch die barrierefreie Umgestaltung des ÖPNV in Magdeburg.

Die Realisierung der – auch weniger kostenintensiven – Maßnahmen erfordert einen Umsetzungszeitraum von mehreren Jahren. Dies macht eine Planung in Jahresscheiben zwingend. Überdies ist zur Finanzierung nicht nur der Einsatz städtischer Haushaltsmittel sondern auch der von Förder- und Drittmitteln nötig.

#### **4 Integriertes Handlungskonzept und Zielszenario**

Grundlage des integrierten Handlungskonzepts ist das Szenario 1 "Stärkung des Umweltverbundes".

Es entspricht den Leitlinien der "Politischen Schwerpunkte aus Sicht des Oberbürgermeisters und der Beigeordneten für den Zeitraum bis 2022 in der Landeshauptstadt Magdeburg" (vgl. Information I0114/16).

In diesem Sinne orientieren sich Maßnahmenauswahl und integriertes Handlungskonzept an dem Ziel, mit einem geringstmöglichen Investitionsaufwand ein Optimum an Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaverträglichkeit sowie einen wesentlichen Beitrag zu einer zukunftsorientierten Mobilität in der Landeshauptstadt Magdeburg zu gewährleisten.

Das integrierte Handlungskonzept dient dazu, die strategischen Schwerpunkte für den VEP 2030*plus* zu benennen. Dabei werden alle, dem Szenario 1 zuzuordnende Maßnahmen einbezogen – von ihnen auch zwölf Maßnahmen, die für einzelne Bausteine des Handlungskonzepts besondere Bedeutung haben. Ergänzend dazu sind kleinere Pilotprojekte benannt, die die Ausrichtung des VEP 2030*plus* unterstützen.

Neben investiven Maßnahmen ist überdies eine Reihe von Kooperationsvorhaben von Bedeutung, an denen die MVB oder andere Akteure beteiligt sind. Hinzu kommt eine größere Anzahl von Aufgaben, die die Koordination, Planung und Umsetzung verschiedener Maßnahmen betreffen.

Das integrierte Maßnahmenkonzept soll zusammen mit der Kurzfassung des integrierten Handlungskonzepts (Baustein 4) (Anlage 1) vom Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen und zur Basis der abschließenden Bearbeitung des VEP 2030*plus* bestimmt werden. Im nächsten und letzten Schritt erfolgt die Ausarbeitung des Handlungskonzepts (Baustein 5) und zusammen damit die Fertigstellung des Vorentwurfs zum VEP 2030*plus*.

#### **Anlagen:**

Anlage 1 Baustein 4 – Integriertes Maßnahmenkonzept Stand: September 2018

Anlage 2 Übersicht Investitionen Stand: Oktober 2018