

Synopse der Stellungnahmen zum Vorentwurf des VEP 2030*plus*

Zum Zeitpunkt 27. Dezember 2020 lagen zum Vorentwurf des VEP 2030*plus* insgesamt neunzehn, zum Teil ausführliche Stellungnahmen vor. Sie wurden von folgenden, am Runden Tisch vertretenen Institutionen abgegeben.

1. ADAC Niedersachsen / Sachsen Anhalt e.V.,
2. ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Sachsen-Anhalt e.V.,
3. DB Regio AG Südost,
4. Dezernat I, Umweltamt
5. Dezernat II, Fachbereich Finanzservice,
6. Dezernat III, Gewerbeimmobilienservice,
7. Dezernat IV, Fachbereich 40 Schule und Sport,
8. Dezernat VI Stadtentwicklung, Bau und Verkehr,
9. Dezernat VI, Fachbereich 66 Tiefbauamt,
10. Industrie- und Handelskammer Magdeburg,
11. Kreishandwerkerschaft Elbe Börde,
12. Transportwerk | Magdeburger Hafen,
13. marego Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH,
14. Polizeiinspektion Magdeburg,
15. Seniorenbeirat Magdeburg,
16. MBV Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG,
17. NASA Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH,
18. Stadtratsfraktion B'90 / Die Grünen,
19. Wissenschaftlicher Beirat, Herr Prof. Dr.-Ing. Zadek.

Außer von der Stadtratsfraktion Bündnis '90/Die Grünen lagen Stellungnahmen von den übrigen, im Stadtrat vertretenen Fraktionen – auch nach mehrmaliger Bitte – bis zum Jahresende 2020 nicht vor.

Alle Stellungnahmen werden im Folgenden weitgehend wörtlich, zum geringen Teil in verkürzter Form wiedergegeben. Insgesamt liegen mit ihnen 192 mehr oder weniger ausführliche und teils sehr präzise Einzelkommentare vor. Von diesen wurden 107 teilweise oder ganz übernommen und in den Vorentwurf zum VEP 2030*plus* eingearbeitet. 88 Kommentare wurden nach sorgfältiger Abwägung und Begründung nicht übernommen.

Der folgenden tabellarischen Zusammenstellung sind alle Stellungnahmen sowie sämtliche darin enthaltenen Kommentaren einschließlich der Abwägungsergebnisse zu entnehmen.

Allen Beteiligten sei an dieser Stelle für ihre bisherige konstruktive Mitwirkung bei der Erarbeitung sowie für ihre Sorgfalt bei der Durcharbeitung des seit Beginn des Jahres 2020 vorliegenden Vorentwurfs zum VEP 2030*plus* besonders gedankt.

Stellungnahmen zum VEP 2030plus von Mitgliedern des Runden Tisches

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
1 ADAC Niedersachsen / Sachsen Anhalt e.V.	6–7, 57	Der ADAC begrüßt die grundlegende Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Magdeburg, eine progressive Verkehrswende einzuleiten, die trotz eindeutiger Fokussierung auf den Umweltverbund, die Notwendigkeit und Bedeutung des motorisierten Verkehrs in all seinen Facetten für die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger anerkennt und gleichermaßen gewillt ist, auch den MIV und Wirtschaftsverkehr zukunftsorientiert auszurichten.	Siehe u.a. Kapitel "Szenarien" (Empfehlung für ein Vorzugsszenario).	
	7, 83	Folgerichtig ist es, den stark begrenzten Verkehrsraum in der Stadt neu zu verteilen. Hier bedarf es einer ganzheitlichen Herangehensweise. Entscheidend ist daher eine Priorisierung der Verkehre auf bestimmten Routen.	Siehe Kapitel "Einführung" (Ergebnisse des VEP 2030plus in Kurzform) sowie Kapitel "Strategien" (Straßenraumgestaltung).	
	37 ff.	Aus unserer Sicht hängt die Verkehrsentwicklung ganz wesentlich davon ab, wie stark das Oberziel 5 "„Städtebauliche Integration des Verkehrs" in Verbindung mit dem Oberziel 4 "„Erhöhung der Verkehrssicherheit für einen nachhaltigeren Verkehr.." in Magdeburg in Zukunft gelebt wird.	In diesem Sinn sind die "Szenarien" (Szenario 1 und 2) in Verbindung mit den "Strategien" als Basis künftiger verkehrspolitischer Entscheidungen angelegt.	
	65, 66 ff., 71 ff., 101	Voraussetzung für die erfolgreiche Abstimmung der verschiedenen Verkehrsarten ist es, multimodale Wegeketten zu ermöglichen. Sogenannte Mobilitätsstationen als Bestandteil der Förderung von Multimodalität sind aus unserer Sicht ein vielversprechendes Konzept für die städtische Mobilität.	Siehe Kapitel "Strategien" (Vernetzte Mobilität): <i>VeMo_06</i> , <i>VeMo_08</i> ; Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft: <i>MoZu_02</i> ; Mobilitätsmanagement: <i>MMA_13</i> sowie <i>Pilot_06</i> .	
	55, 64	Der Preis für Parkraum spiegelt in der Regel nicht mehr die Knappheit der Ressource „öffentlicher Raum“ wider. Daher ist aus Sicht des ADAC der größere Gestaltungsspielraum grundsätzlich richtig, allerdings müssen die Kommunen auch mehr Verantwortung übernehmen als nur an der Preisschraube zu drehen.	Siehe Kapitel "Strategien" (Vernetzte Mobilität): <i>VeMo_09</i> .	
	67, 76	Anreize – wie z.B. ein Mobilitätspaket (<i>VeMo_09</i>) schaffen mehr Akzeptanz als die Einführung einer grundsätzlichen Gebührenpflicht im Sinne einer Verdrängungsmaßnahme (<i>MIV_15</i>).		Anreize allein werden nicht ausreichen, um vertraute Mobilitätsgewohnheiten zu verändern; daher wird eine Kombination von Push- u. Pull-Maßnahmen nötig sein.

55, 64	Der ADAC fordert daher ein ganzheitliches Parkraummanagement, das bedarfsgerecht und sozialverträglich ist.		Ja, aber ... was ist sozialverträglicher – ein Parkplatz mit angemessenen Gebühren zum Preis eines Kurzstreckentickets für den ÖPNV oder ein ÖPNV-Abonnement mit multimodalen Nutzungsmöglichkeiten?
76	Die Idee eines integrierten Mobilitätskonzepts (<i>MIV_12</i>) in Stadtteilen mit erheblichem Parkdruck sollte gerade im Hinblick auf den ruhenden Verkehr konkretisiert werden. Quartiersgaragen können eine wichtige Komponente darstellen (<i>MIV_14</i>).	Ggf. auch als kurzfristig umsetzbares Pilotprojekt geeignet.	
76	Ruhenden Verkehr bei gleichzeitig geringem Flächenverbrauch effizienter abwickeln, im besten Fall mit unterirdischen Stellplätzen.		Tiefgaragen kommen ausschließlich auf privaten Grundstücken in Frage; im Rahmen des VEP 2030plus entsprechen sie als kostenaufwendige Parkplatzlösung weder den beschlossenen Zielen, noch sind sie aus finanziellen Gründen eine realistische Option.
66 ff.	Stationsbasiertes CarSharing ist für einen nachhaltigen Stadtverkehr sinnvoll. Mehr Menschen können so auf den eigenen Pkw verzichten, was wiederum die Parkraumsituation entlastet. Das Free-Floating Car-Sharing hingegen erhöht sogar den innerstädtischen Parkdruck, da die Fahrzeuge nicht an einem bestimmten Punkt geparkt werden müssen.	Siehe Kapitel "Strategien" (Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft): <i>MoZu_03</i> .	
76	Auf eine Obergrenze für Parkgebühren sollte nicht verzichtet werden, denn Mobilität muss bezahlbar bleiben. Die Gebührenanpassung darf immer nur bedarfsweise und abhängig vom Parkdruck erfolgen.		Zum Thema Gebührenanpassung siehe oben (Stichwort "sozialverträglich"); der Begriff ist relativ: Je attraktiver Alternativenangebote im Verein mit restriktiven Maßnahmen, umso geringer der Parkdruck (zum Thema Ruhender Verkehr siehe die Beispiele Paris, Zürich, Pontevedra [Spanien]).
10, 66	Die Digitalisierung als Oberbegriff bietet unzählige Verknüpfungsmöglichkeiten für den Verkehr. Dies beginnt bei einem verbesserten Informationsangebot für ÖPNV-Nutzer, geht über die Planung multi-modaler Wegeketten inkl. Ticketing und endet bei der Einrichtung intelligenter Verkehrsinfrastruktur. Die Digitalisierung von Mobilität hat damit viele Facetten und bietet dem Verkehrssystem Effizienz- und Sicherheitsgewinne.	Siehe Kapitel "Anlass / Zeithorizont / Rahmenbedingungen" sowie "Strategien" (Multimodalität durch vernetzte Mobilitätsangebote).	

10, 62 ff.	Es geht z.B. darum, eine adaptive Netzsteuerung in Abhängigkeit von einem aktuellen und prognostizierten Verkehrsaufkommen auf den Haupt- und Nebenstraßen mit ständig anpassender Schaltung zu implementieren, um Stauereignisse zu verhindern und Halte- und Wartezeiten für alle Verkehrsmittel zu reduzieren.	Siehe Kapitel "Anlass / Zeithorizont / Rahmenbedingungen".	
62	Es bedarf verkehrsabhängig stark differenzierbare Programme, die vor allem auch auf längerfristige Verkehrsbehinderungen und -einschränkungen reagieren können. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit mithilfe eines intelligenten Verkehrsmodells die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu erhöhen und sicherheitsrelevante Ableitungen für den Verkehrsablauf zu treffen.	Siehe Kapitel "Strategien" (Verkehrsmanagement).	
92-94	Zweifelsfrei bedarfs es eines erheblichen Investitionsaufwands, um die Infrastruktur flächendeckend intelligent und zukunftsfähig zu machen. Im Hinblick auf die Sicherheits- und Effizienzgewinne im Verkehr und vielfältigen Anwendungsfelder kann die Technologie einen umfassenden Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten.	Unbestritten ist der hohe Investitionsaufwand für die schrittweise Implementierung der Verkehrswende. Die Aufwendungen für die Infrastrukturanpassungen sind dabei jedoch nicht allein für die Digitalisierung erforderlich. Priorität haben besonders das Mobilitätsmanagement, Marketingstrategien für umweltfreundliche Verkehrsarten, verbesserte und miteinander vernetzte Mobilitätsdienstleistungen, attraktive Angebote im öffentlichen Personennahverkehr und der schrittweise Umbau des Wirtschaftsverkehrs unter den Gesichtspunkten Klimaneutralität sowie Einsparung von Zeit, Wegen und Transportvolumen.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
2 ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad- Club Sachsen-Anhalt e.V.	87/90	Warum werden unter Maßnahmen für Radfahrende auch das Parken für Radfahrende, aber beim MIV zwei unterschiedliche Kategorien (ruhender Verkehr) geführt?		Die Unterteilung in Fahrverkehr und Parken beim MIV hat strategische Gründe, da mit der Steuerung des ruhenden Verkehrs deutliche Effekte auf die Nutzung privater Autos auszulösen sind.
	90	Maßnahme Nr. 107 "Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker u. Freie Straße" – Wieso ist diese als langfristige Maßnahme geplant, obwohl sie günstig und einfach umsetzbar wäre? Sie bietet u.E. die Möglichkeit einer entspannten Route Richtung Reform über Hopfengarten.		Die Diskussion der Maßnahmen erfolgte am Runden Tisch und wurde mit der Fachverwaltung abgestimmt.
	101	Pilot_02 Einrichtung von Fahrradschleusen in Form speziell eingefärbter, ausgeweiteter Radaufstellstreifen mit vorgelagerten Schutzstreifen an einem oder zwei Standorten mit höherem Verkehrsaufkommen - je nach spezieller Situation, in Kombination mit gesonderter LSA gesicherter Linksabbiegerspur für den Radverkehr. Das Projekt findet sich in der Maßnahmenliste unter Maßnahmen mit hoher Priorität, Nummer 35 (Kosten 1 – 5 Mio. EUR).	Das ist zutreffend, denn einige der Pilotprojekte wurden aus der Reihe der Maßnahmen übernommen.	
	101	Was soll das beschriebene Pilotprojekt genau sein? In der ERA 2010 ist eine Fahrradschleuse immer signalisiert. Aus unserer Sicht geht es darum, einen Standard zu finden, mit dem man sicher und nachvollziehbar links abbiegen kann und der auf den Großteil der signalisierten Kreuzungen in der Stadt übertragbar ist. Das Vorhaben "verbessert" die Situation derjenigen, die schon Rad fahren, stellt aber kein Angebot dar, welches Menschen dazu bringt, das Rad zu nutzen. Das Ziel des VEP2030 <i>plus</i> ist eine Stärkung des Umweltverbundes. D.h, die Maßnahmen sollen Anreize bieten zum Umstieg auf ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Anreize, die entstehen, wenn es einfach und ohne Angst zu nutzen ist.	Die LSA-Sicherung ist benannt; siehe "Vorgeschlagene Projekte".	
	101	Wenn man ein wirkliches Pilotprojekt schaffen möchte, sollte man eine oder zwei Kreuzungen zu Schutzkreuzungen umbauen.		Das einzig wirkliche Pilotprojekt gibt es nicht aber Alternativ-Optionen. Über die Auswahl alternativer Pilotprojekte kann noch Einvernehmen getroffen werden.
	97	Maßnahme Nr. 29 Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (zwischen Anna-und Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege und separate Radverkehrsanlagen. Betreffen die geschätzten Gesamtkosten von 10 Mio. EUR die Erstellung eines Gesamtkonzeptes oder ist damit der Umbau vor 2025 gemeint?	Letzteres ist gemeint; die Maßnahme wurde umbenannt: Anstatt "Gesamtkonzept" heißt sie jetzt "Umgestaltung".	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
3 DB Regio AG Südost	69	Vertiefende Einbeziehung von SPNV Leistungen (ENORM = Elektro-Netz-Nord = S-Bahnlinie S 1 Wittenberge – Magdeburg) bei der Betrachtung von Pendelströmen in die und aus der Stadt.		Szenarien und Maßnahmen des VEP betreffen vorwiegend das Verkehrssystem der LH Magdeburg. Dagegen wird in den Strategien auch der stadt-regionale Verkehrsverbund in den Blick genommen z.B.: ÖPV_11, ÖPV_15 – 18.
	70	Schaffung von ÖPNV-Schnittstellen unter Berücksichtigung von möglichem Schienenersatzverkehr mit Bus infolge baubedingter Ausfälle → Nutzung von Haltestellen der MVB, beispielhaft ZOB Magdeburg.	Siehe Kapitel "Strategien" (Öffentlicher Personenverkehr) ÖPNV_17.	
	63	Großveranstaltung in der GETEC Arena oder im Stadion, Anbindung durch SPNV zum ÖPNV, Anreise bei Fußballspielen erfolgt verstärkt mit dem SPNV, Einbeziehung eines polizeilichen Sicherheitskonzepts.	Siehe Kapitel "Strategien" (Verkehrsmanagement) VMa_06.	
	70	Bei Ansiedlung von Firmen im Magdeburger Umland (Amazon) Anbindung SPNV und ÖPNV, Schaffung von Haltestellen zur An- und Abreise.	Siehe Kapitel "Strategien" (Öffentlicher Personenverkehr) ÖPNV_19.	
	69	Verknüpfung von marego und MDV Nord hinsichtlich eines übergreifenden Ticketangebotes für Ein- und Auspendler.	Siehe Kapitel "Strategien" (Öffentlicher Personenverkehr) ÖPNV_13.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
4 Dezernat I, Umweltamt	95	Zu hinterfragen ist die Schlussfolgerung, dass eine Verbesserung des Verkehrsflusses dem Umweltverbund diene (letzter Anstrich zu Szenario 1). Eine "Beschleunigung des Verkehrs bedeutet praktisch die Beschleunigung des MIV und führt damit zu Wettbewerbsvorteilen gegenüber dem Umweltverbund. Dies bedeutet wiederum eine Verkehrsverlagerung zum MIV und damit eine weitere Belastung der Verkehrsinfrastruktur ebenso wie der Stadtgebiete mit Lärm und Unfallgefahr (wenn man mal die Schadstoffe weglässt).	Das ist z.T. zutreffend. Die Betonung liegt aber auf allen Verkehrsarten – also auch ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. Wörtlich zitiert wird hier die vom Stadtrat am 16. 05.2019 beschlossene und auf dessen ausdrücklichen Wunsch hinzugefügte Maßnahme. Die zitierte Passage wurde jetzt dennoch um den Halbsatz ergänzt: "... hier insbesondere derjenigen (Verkehrsarten) des Umweltverbundes."	
	40 87 ff.	Zu bedauern aber nun wohl nicht zu ändern sind eine Reihe nicht gemachter Vorschläge. (Nord-Süd-Radtrasse östlich parallel zum Breitem Weg / Lüneburger und Lübecker Str.).	Diese Vorschläge wurden nicht gemacht und deshalb auch nicht aufgelistet. Die genannte Maßnahme ist aber als wichtiges Vorhaben im FNP benannt (siehe Tabelle 11). Es bleibt daher der Verwaltung überlassen, die Umsetzung dieser und anderer Maßnahmen dem Stadtrat zum Beschluss vorzuschlagen.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
5 Dezernat II, Fachbereich Finanzservice	7	Kapitel "Einführung" (Neue Herausforderungen) Absatz 1 – Welches ist das klassische Instrumentarium der Verkehrsplanung?	Ergänzt: Netzplanung, Infrastrukturplanung und -ausbau.	
	86 87 ff.	Aktuell werden 117 Maßnahmen aufgeführt. Ehemals waren es nur 113 Maßnahmen. Welche Maßnahmen sind hinzugekommen.	Entspr. Stadtratsbeschluss v. 16.05. 2019 wurden nach Streichung einer Maßnahme folgende weitere hinzugefügt: 1. Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester, 2. Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung / Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten, 3. Bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit sollen alternative Knotenpunktformen (insbesondere Kreisverkehre) geprüft werden, 4. Bedarfsgerechte Sanierung von Gehwegen, 5. Konzept für eine Radverbindung unter Nutzung der Baustraßen und Revisionswege der 2. Nord-Süd-Verbindung, insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg.	
	16	Bei Bevölkerungsentwicklung muss lauten 2011-2018 statt 2017.	Wurde korrigiert.	
	38	Worauf bezieht sich die Fußnote, letzter Absatz?	Wurde durch einen Hinweis ergänzt.	
	48 - 50	Die Angaben sind für Leserinnen und Leser nicht nachprüfbar.	Es handelt sich um Annahmen, die den Szenarien zugrunde gelegt werden. Die Erläuterungen auf Seite 47 wurden jedoch präzisiert.	
	56	Woher stammen die Bewertungsmaßstäbe 10% CO ₂ -Emission und 15% Verkehrsleistung?	Die Grafik wurde um eine entsprechende Erläuterung ergänzt.	
59	"Der zeitliche Horizont des integrierten Handlungskonzepts entspricht dem des VEP 2030plus" Was soll hiermit ausgedrückt werden, da das Handlungskonzept Teil des VEP 2030plus ist?	Die Formulierung wurde präzisiert.		

59	"Bequeme, schnelle und sichere Mobilität auf zwei Rädern". Was ist unter "bequeme Mobilität" zu verstehen?		Bequem heißt auf genügend breiten und gut sowie ohne Umwege befahrbaren Radverkehrsanlagen fahren können.
70	Die Aussage, Absatz 2 ist zweifelhaft, und angesichts der bestehenden Baustellensituation sollte der Passus ggf. gestrichen werden.		Die Aussage ist wortwörtlich aus der Bestandsanalyse übernommen.
76	"Der Bau neuer Erschließungsstraßen ist weitestgehend zu vermeiden." (<i>MIV_06</i>) Entspricht dies tatsächlich der bestehenden Lage angesichts der geplanten und im Bau befindlichen Erschließungsgebiete?		Nein, aber es ist Teil der Strategie, dass sich künftige städtebauliche Vorhaben der LHMD in erster Linie auf bereits erschlossene Quartiere bzw. Grundstücksflächen konzentrieren sollen.
76	<i>MIV_08</i> und <i>MIV_09</i> können zusammengefasst werden.		Nein, Straßentypen nach RAST 06 und Straßenklassifizierungen nach RIN sind unterschiedliche Kategorien und sollten nicht vermischt werden.
76	Welche Maßnahmen zur Freihaltung der Bürgersteige von parkenden Autos wären beispielsweise zu nennen <i>MIV_13</i> ?	Die Aussage wurde etwas präzisiert in bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen – auf eine weitere Konkretisierung muss im gegebenen Rahmen jedoch verzichtet werden.	
76	Soll tatsächlich eine grundsätzliche Gebührenpflicht für das Parken entsprechend <i>MIV_15</i> eingeführt werden einschließlich der Wohngebiete?		Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum wie auch in Wohngebieten ist eine in vielen deutschen Städten längst gebräuchliche Form der Steuerung des MIV.
69	Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV warum bis 2028?		Bis 2022 wird dies nicht möglich sein, soll aber möglichst vor 2030 umgesetzt sein
79	Kapitel Fußverkehr, zweiter Satz "Selbst ÖPNV-Fahrgäste ebenso wie Menschen hinter dem Steuer oder auf dem Fahrrad legen täglich stets einen Teil ihrer Wege auch zu Fuß zurück" kann ggf. gestrichen werden.		Dieser Satz kennzeichnet einen Teil täglicher Fußwege und ist deshalb nicht zur Streichung vorgesehen.
79/80	Die Punkte <i>Fuß_05</i> , <i>Fuß_07</i> , <i>Fuß_08</i> zusammenfassen.		Hier handelt es sich um jeweils strategische Empfehlungen, weshalb eine Zusammenlegung nicht sinnvoll ist.
82	Ist Schneeräumung auf Radwegen entsprechend <i>Rad_13</i> tatsächlich erforderlich? Hier sollte auf das eigenverantwortliche Handeln der Radfahrer vertraut werden.		Dies ist ein essentielles und strategisch unverzichtbares Handlungserfordernis, um einen sicheren und weitgehend witterungsunabhängigen Radverkehr gewährleisten zu können.
82	Ist die Freigabe sämtlicher geeigneter Einbahnstraßen für die Radverkehrsnutzung im Zwei-Richtungsverkehr tatsächlich auch aus polizeilicher Sicht empfehlenswert?		Ja, zumal dies der bewährten Praxis in vielen deutschen und europäischen Städten entspricht.

	82	Ist die Erstellung und Umsetzung eines Wegeleitsystems (<i>Rad_15</i>) für den Radverkehr nicht bereits Bestandteil des touristischen Leitfadens?		Radverkehr betrifft auch Gäste der Stadt, die auf dem Rad unterwegs sind.
	65, 67	In der Vergangenheit gab es private Anbieter von Bike-Sharing-Standorten insbesondere in der Innenstadt. Gibt es hierzu Erfahrungswerte und bekannte Gründe, weshalb diese nicht fortgeführt wurden?		Ziel ist es, einen Wildwuchs alternativer Mobilitätsanbieter zu vermeiden und die diversen Dienstleistungen in einer gemeinsamen Plattform unter Federführung der MVB zusammenzuführen.
	88	"Konzept Radwegeverbindungen unter Nutzung der Revisionswege und Baustraßen 2.N/S-Verbindung" - diese wurde zwar bei den Beratungsrunden angesprochen, war m.E. aber nicht im Maßnahmenbündel der DS0124/18 enthalten. Eine kurze Übersicht, der im Vergleich zum Stand 2018 gestrichenen, veränderten und neu berücksichtigten Maßnahmen wird begrüßt.		Die Maßnahme ist in der vom Stadtrat beschlossenen Fassung enthalten (s.o. Maßnahme Nr. 5).
	88	"Umsetzung von Radschnellverbindungen"; hier ging es bisher statt um die Umsetzung um die Konzepterstellung.		Die Auflistung entspricht dem Stadtratsbeschluss.
	89	Bitte in Kapitel "Maßnahmen" (Die Maßnahmen nach Verkehrsarten) unter ÖPNV bei 2. N/S-Verbindung den Bauabschnitt 2 ergänzen.		Dieser Bauabschnitt ist bereits abgeschlossen und muss deshalb nicht mehr aufgerufen werden.
	86 90	Beim MIV waren bisher nur 12 statt 15 Maßnahmen benannt. Neu hinzugekommen sind: - innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester, - Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen, - Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten. Auf derartige Neuerungen sollte zumindest hingewiesen werden.		Korrekt; eben das war Gegenstand der Beschlussvorlage; siehe dazu auch die Anmerkung oben zu den vom Stadtrat zusätzlich beschlossenen Maßnahmen.
	86, 92	"Sowieso"-Maßnahmen ggf. um SR-Beschluss ergänzen.		Maßgeblich ist der aktuelle Stand nach Stadtratsbeschluss
	88, 97	Bei Maßnahme Nr. 52 Fahrradparkhaus mit Fahrradstation ebenso wie an anderer Stelle geht es allgemein um ein Fahrradparkhaus. Dieses muss aber nicht städtisch sein.		Von einer städtischen Maßnahme ist weder auf Seite 88, noch auf Seite 97 die Rede.
	98	Maßnahme Nr.82 ist unvollständig benannt.	Wurde korrigiert.	
	99	Maßnahme Nr.97: AGIP-Tankstelle ist jetzt TOTAL.	Wurde korrigiert.	
	105	Kapitel "Monitoring und Evaluierung" (Auswahl operationalisierbarer Indikatoren): Punkte 12 und 14 zusammenfassen.		Das betrifft unterschiedliche Sachverhalte: Zum einen, was im Haushalt vorgesehen war, zum anderen, was investiert wurde.

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
6 Dezernat III, Gewerbeimmobilienservice	70	Im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Personenverkehr ist zu prüfen, ob eine leistungsfähige Anbindung des Gewerbegebietes über eine Verlängerung der Straßenbahntrasse von Sudenburg über Ottersleben bis zum Eulenberg erfolgen kann.	Bei 15 Mio. EUR/km Straßenbahn entspräche das mit etwa 70 – 90 Mio. EUR einer sehr kostenaufwendigen Lösung. Die Formulierung wird dennoch übernommen, auch wenn aus finanziellen Gründen problematisch (siehe ÖPV_19).	
	73	Mit Blick auf die "Alternativen Antriebe" ist die Strategie <i>AltAn_01</i> auch für den Standort Eulenberg umzusetzen, um den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auch im neuen Industrie- und Gewerbegebiet zu ermöglichen. Nur so kann die Zukunftsfähigkeit des Gewerbegebietes sichergestellt werden.		Innerhalb dieses Kapitels wurden keine einzelnen Standorte bzw. Gebiete benannt.
	78	Die Umsetzung der Strategie <i>WiV_05</i> , zwecks Ausweisung von Sammelstellplätzen, ist für den Standort Eulenberg zu prüfen.		Auch in diesem Kapitel wurden einzelne Standorte bzw. Gebiete nicht benannt.

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
7 Dezernat IV, Fachbereich 40 Schule und Sport	97	Maßnahme Nr. 55 "LSA / Zebrastreifen / Geschwindigkeitsreduzierung vor Schulen": Zebrastreifen" oder Fußgängerüberwege werden weder von der kommunalen Arbeitsgruppe "Schulwegsicherung" noch im Runderlass zur Schul- und Spielwegsicherung im Land Sachsen-Anhalt (MBI. LSA 10/1997) zur Sicherung von Schul- und Spielwegen empfohlen.	Die Formulierung wurde verändert und Zebrastreifen durch Querungshilfen ersetzt.	
	119	Fachbegriffe, Definition "Schulradwegplan": Konzept für die gefahrlose Erreichbarkeit von Haupt- und weiterführenden Schulen per Fahrrad". Es muss korrekt heißen: "Konzept für die gefahrlose Erreichbarkeit weiterführender Schulen per Fahrrad".	Die Formulierung wurde korrigiert.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
8 Dezernat VI Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	7	Es ist zu prüfen, inwieweit die Bündelung des motorisierten Individualverkehrs ausschließlich auf dem übergeordneten Netz vorfahrtberechtigter Straßen die Voraussetzungen der europäischen Stadt entsprechend der Leipzig Charta erfüllt.		Die Leipzig Charta erwähnt zwar nicht explizit das Prinzip der Bündelung von Verkehrsströmen, fordert jedoch, dass". Verkehrsplanung und -führung in Innenstadtgebieten verstärkt darauf gerichtet werden, negative Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren.
	10	Mit Blick auf eine klimaschonende Verkehrsentwicklung wird die intensive stadt-regionale Zusammenarbeit besonders im Mobilitäts- und Logistiksektor gefordert. Hierbei wird auf den ÖPNV abgestellt, ohne den Verkehrsverbund marego zu erwähnen.	Die betreffende Textpassage wurde um den Hinweis auf den Verkehrsverbund erweitert.	
	14	Als Bezugsjahr wird das Jahr 2018 benannt, da Daten für das Jahr 2019 noch nicht zur Verfügung stehen und das Jahr 2020 ebenso wenig datenrelevant ist. Gleichwohl erscheint ein Hinweis notwendig, dass die mittel- und langfristigen Folgen der Covid-19-Pandemie noch nicht abgeschätzt werden können.		Bearbeitungsstand des VEP 2030 <i>plus</i> ist Dezember 2019. Deshalb ist ein Hinweis betreffs Covid-19 allenfalls in der Drucksache zu erwähnen, in deren Anlage der VEP 2030 <i>plus</i> dem Stadtrat zur Beschlussfassung zugeleitet wird.
	20	Die Aussagen der Pendler-Statistik werden als Indiz für eine sich leicht abschwächende Bedeutung der Stadt als zentraler Arbeitsort gewertet. Dann aber müsste ergänzt werden, ob die Zahl der Arbeitsstellen in der Stadt gleichbleibend oder sinkend ist.	Der gesamte Absatz wurde unter Beachtung des Hinweises neu formuliert.	
		In der Analyse des Mobilitätsverhaltens wird nicht auf die Auswirkungen der Baustellen eingegangen.		Die Analyse des Verkehrsverhaltens basiert auf Zahlen des SrV, also auf Haushaltsbefragungen. Anhaltspunkte zu Baustellen sind dieser Statistik nicht zu entnehmen.
	21 ff.	Die bei den Szenarien angenommene demografische Entwicklung geht von einer leicht sinkenden Einwohnerzahl aus. Ist dies belegt durch Zahlen des Amtes für Statistik?		Die den Szenarien (S. 48 ff.) zugrunde liegenden Zahlen sind Annahmen auf Basis der Bevölkerungsprognose.
	60 ff.	Bei den Handlungsgrundsätzen ist fraglich, ob tatsächlich eine derart umfangreiche Anzahl zweckmäßig ist. Dies gilt beispielsweise für die Handhabung der sogenannten Eltern-Taxis.		Die Handlungsempfehlungen sind Bausteine einer Gesamtstrategie. Ihre überwiegende Zahl entspricht dem derzeitigen Diskussionsstand. Zu bedenken ist der zeitliche Horizont des VEP weit über 2030 hinaus. Was die "Eltern-Taxis" betrifft, so gibt es dazu in etlichen deutschen Städten inzwischen vorbildliche Ansätze. Hier sollte die LHMD nicht zurückstehen.

	73	Im Kapitel "Alternative Antriebe" wird dargelegt, dass die Stadt in Abstimmung mit den zuständigen Versorgungsunternehmen darauf hinwirkt, ausschließlich regenerativ erzeugten Strom für Antriebszwecke an Ladesäulen einzusetzen. Hierzu gibt es ein Statement des Oberbürgermeisters, das leider keine Beachtung findet.		Nicht die Stadt soll regenerativ erzeugten Strom einsetzen, sondern sie soll sich – nach dem Muster zahlreicher Städte (u.a. Berlin) gegenüber den Versorgungsunternehmen dafür einsetzen. <i>AltAn_02</i> wurde dennoch gestrichen.
	75	Im Kapitel "Straßennetz und stadtverträglicher ruhender/motorisierter Verkehr" wird die notwendige Erschließung des neuen Industriegebietes Eulenberg nicht aufgeführt, obwohl die Drucksachen in Endbearbeitung sind.	Eine entsprechende Passage wurde unter <i>MIV_02</i> eingefügt.	
	76	Im Punkt <i>MIV_09</i> werden Forderungen erhoben, die dem übertragenen Wirkungskreis zuzurechnen sind. Hier sind entsprechende Vorabstimmungen erforderlich.		Die den übertragenen Wirkungskreis betreffenden Forderungen sind immer wieder der Straßenverkehrsbehörde gegenüber vorzubringen. Deshalb die Formulierung ".die LH Magdeburg wird sich dafür einsetzen .." Das wird zum wiederholten Mal nötig sein.
	76	Eine erweiterte Formulierung für neu zu erschließende Bereiche wie das Wohngebiet Sudenburger Wuhne sollte unter Punkt <i>MIV_06</i> vorgesehen werden; andernfalls wäre deren großflächige Erschließung nicht möglich.	Hinsichtlich neu zu erschließender Bereiche für Einzelhausbebauung ist eine eindeutige Position notwendig. Allerdings wird nun in <i>MIV_06</i> eine weniger apodiktische Formulierung vorgeschlagen.	
	77 ff.	Im Kapitel "Wirtschaftsverkehr" wird der Ausbau des Güterverkehrszentrums im Rahmen des Schienen-Güterverkehrs benannt. Die Bahn hat sich aus dem KLV-Terminal mit Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses endgültig zurückgezogen.	Wenn mit dem Rückzug der Deutschen Bahn ein endgültiges "Aus" verbunden sein sollte, sind vermutlich auch die Bemühungen der LHMD obsolet. Der ehemalige Punkt <i>WIV_05</i> wurde gestrichen.	
	77	Die Maßnahmen der DB AG im Eisenbahnknoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe werden nicht thematisiert. Dazu zählt der Neubau der Brücken Walther-Rathenau-Straße, Lüneburger/Lübecker Straße sowie der Brücken im südlichen Bereich. Dies wird vor allem für den Wirtschaftsverkehr positive Auswirkungen haben.	Auf die Maßnahmen im Zuge des Projektes Eisenbahnknoten wird im Kapitel Wirtschaftsverkehr nunmehr ausdrücklich hingewiesen.	
	79	Warum wird unter <i>Fuß_01</i> ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept gefordert?		Ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept ist in einer großen Zahl deutscher Großstädte eine völlige Selbstverständlichkeit – warum nicht für Magdeburg?
	80	Es ist nicht nachvollziehbar warum in Punkt <i>Fuß_12</i> der städtische Winterdienst problematisiert wird.		Der Winterdienst ist eine für den Fußverkehr sinnvolle und notwendige Erleichterung. Sollte er ohnehin zur Routineaufgabe der Stadtreinigung zählen, kann der Punkt entfallen.

	81	<p>Im Kapitel "Radverkehr" <i>Rad_04</i> wird dargestellt, dass die LHMD bei der Umgestaltung von Kopfsteinpflaster-Straßen den Bau durchgehend asphaltierter Fahrstreifen für den Radverkehr veranlasst. Hier ist klarzustellen, dass die Stadt keinen Asphalt verwendet.</p>	<p>Das Wort "Asphalt" wurde durch den Begriff "erschütterungsfreier Belag" ersetzt.</p>	
	101	<p>Bei den Pilot- Maßnahmen wird u.a. die Umgestaltung des Teilabschnitts einer Straße mit hohem Verkehrsaufkommen – als Beispiel die Schönebecker Straße – benannt. Hierzu ist anzumerken, dass zeitgleich mit der Herstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung keine größeren Trassenbereiche saniert werden können. Davon ausgehend, dass die 2. Nord-Süd-Verbindung 2024 hergestellt sein wird, werden sich die 4 großen Trassen Diesdorfer Straße, Schönebecker Straße, Halberstädter Straße und Lüneburger/Lübecker Straße zeitlich anschließen. Für jeden dieser Trassenbereiche wird man einen Zeitraum von 3-4 Jahren ansetzen müssen. Mit vorlaufenden Planfeststellungsverfahren bedeutet dies, dass die Herstellung aller Trassen frühestens im Jahr 2040 abgeschlossen sein kann.</p>	<p>Was die Schönebecker Straße anbetrifft, so ist ein anderer vergleichbarer Straßenabschnitt ebenso geeignet als Pilotprojekt. Wünschenswert wäre es jedenfalls, ein derartiges Vorhaben in die Reihe der Pilotprojekte aufzunehmen – in der Tat aber nur, wenn dies innerhalb der nächsten 2 - 3 Jahre umzusetzen ist.</p>	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
9 Dezernat VI, Fachbereich 66 Tiefbauamt	10, 62	Die im Zuge der voranschreitenden Mobilitätswende sich verändernden Anforderungen an die Infrastruktur in der LHMD werden im Rahmen der Straßenbauvorhaben bei Planungen mit berücksichtigt. Jedoch sollte die Gewährleistung eines möglichst reibungsarmen Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer Grundlage auch zukünftiger Planungen sein.	Die mit der Mobilitätswende neuen Anforderungen an Straßenbaumaßnahmen betreffen den Unterhalt, den Umbau von Straßen und Plätzen und "die Neuverteilung des begrenzten Verkehrsraums" (ADAC). Wichtiger wird auch die "adaptive Netzsteuerung in Abhängigkeit vom aktuellen und prognostizierten Verkehrsaufkommen" (ADAC a.a.O.).	
	60 ff.	Die Verkehrssicherheit sowie der Erhalt des vorhandenen Straßen- und Verkehrsnetzes sollte im VEP2030 plus Berücksichtigung finden. Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen ist dabei stets abhängig von den jeweils verfügbaren Haushaltsmitteln.	Der Verkehrssicherheit gilt besonderes Augenmerk im VEP sowie dem Erhalt, der Anpassung und dem Umbau des Straßen- und Verkehrsnetzes. Das für die Mobilitätsentwicklung erforderliche Budget ist Jahr für Jahr neu zu definieren.	
	62	<i>VMa_01</i> ist fachlich nicht nachvollziehbar, TASS und MOTION dienen beide der Auswahl für den Verkehr optimaler Programme mit der kürzest möglichen Umlaufzeit. Dabei haben beide Verfahren ihre Stärken und Schwächen jedoch wird das Ziel "Verkürzung Umlaufzeit" mit beiden Verfahren erreicht. Eine pauschale Umwandlung von TASS Strecken ist auf Grund eines nur geringen erwarteten Nutzens bei gleichzeitig erheblichen finanziellen Aufwendungen in keiner Weise zu vertreten und auch praktisch bis 2025 nicht zu realisieren.		Diese Formulierung entspricht nahezu wörtlich derjenigen in "Baustein 1 – Bestandsanalyse" vom 03.02.2014, S. 170. Es erscheint sinnvoll, die Zielrichtung der Formulierung beizubehalten, wobei der zeitliche Horizont des VEP über 2030 hinausreicht.
	62	<i>VMa_04</i> hier sollte die Stadt auf ein eigenes Umweltmonitoring verzichten (wie bereits für die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee geplant) und stattdessen Informationen des Landesamtes für Umweltschutz (LAU) nutzen. Dieses würde dann für jeweils gemeinsam abgestimmte Szenarien einen "Schaltwunsch" an die zentrale Verkehrssteuerung/Verkehrsrechner absetzen welcher dann die entsprechenden Schaltungen vornimmt.		Hier erscheinen temporäre Schaltwünsche nicht ausreichend. Entsprechend Stadtratsbeschluss Nr. 123-003(VII)19 vom 19.09.2019 sollte u.E. eine deutliche Initiative von der LHMD ausgehen, mit Hilfe eines kontinuierlichen Umweltmonitoring die Auswirkungen des Stadtverkehrs auf Umwelt und Klima zu überwachen.
	62	<i>VMa_05</i> Eine durchgehende Beschleunigung des ÖPNV (Straßenbahn) ist bereits realisiert. Eine weitere Verzahnung des Betriebsleitsystems ist insofern technisch nicht sinnvoll, auch da eine direkte Datenweitergabe von Anmeldungen (an die LSA Steuergeräte) vom zentralen Verkehrsrechner (in Verbindung mit einem RBL System) technisch nicht umsetzbar ist.		Die Formulierung wurde in der Stellungnahme der MVB nicht bemängelt. Hier empfiehlt sich eine gemeinsame Bewertung von Tiefbauamt und MVB.

	62, 69	ÖPV_06 siehe auch VMa_05, Hier wäre "weitere Intensivierung der Zusammenarbeit zur kontinuierlichen Verbesserung der ÖPNV-Beschleunigung mit dem Ziel der Erhöhung Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit" eine bessere Formulierung.	Die Formulierung wurde entsprechend modifiziert.	
	80	Fuß_07 widerspricht den letzten Stellungnahmen des Behindertenverbandes (3 cm).	Die Formulierung wurde präzisiert hinsichtlich <i>künftiger</i> Baumaßnahmen, bei denen Bordabsenkungen mit weniger als 3 cm – vor allem in Bezug auf die bessere Befahrbarkeit für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder – vorzusehen sind.	
	80	Fuß_11: Da in Magdeburg alle Lichtsignalanlagen bedarfsgerecht (verkehrsabhängig) gesteuert werden, ist die Einbindung von Restzeiten technisch nicht sinnvoll möglich. Die Schaltung von Übergangszeiten (Blinken etc.) ist rechtlich nicht zulässig. Der Punkt ist somit abzulehnen.	Der Punkt wurde gestrichen.	
	82	Rad_17 ist in Gänze abzulehnen (siehe auch Fuß_11), dies betrifft auch die "Haltebügel" hier sind vor allem die Abstände der Maste zu berücksichtigen welche bei Nutzung von Haltegriffen die Einhaltung der Lichtraumprofile nicht mehr gewährleisten (Gefährdung Radfahrer).	Wartezeitanzeigen wurden gestrichen.	Die Halte- oder Anlehnbügel haben sich bereits in anderen deutschen und europäischen Städten bewährt. Gemeint sind allerdings nicht Haltegriffe an Licht- oder LSA-Masten sondern Haltebügel.

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
10 Industrie- und Handelskammer Magdeburg	77 ff.		<p>Zum Thema Wirtschaftsverkehr ist generell anzumerken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Begriff Wirtschaftsverkehr umfasst ein breites Spektrum – vom Personenwirtschafts- und Dienstreise- über den Dienstleistungs- bis zum gewerblichen Güter- und Werksverkehr. 2. Innerhalb dieses Spektrums vollzieht sich ein spürbarer Wandel. So nimmt z.B. die Bedeutung des Lastenfahrrads für den Wirtschaftsverkehr auf der "letzten Meile" deutlich zu; Personenwirtschafts- und Dienstreiseverkehr erfolgen nur zu einem Teil mit dem MIV, und im Güterverkehr sind dank intelligenter und vernetzter Logistikkonzepte neue Formen zeit- und wegesparender Transportlösungen auf dem Vormarsch. 3. Wirtschaftsverkehr ist mehr als Güter- und Schwerlastverkehr und selbst in diesem Bereich vollzieht sich ein Wandel. Deshalb gilt es, einen veränderten Wirtschaftsverkehr als wichtigen Baustein der Verkehrswende zu begreifen. 4. Verkehrswende in diesem Kontext bedeutet Klimaneutralität, Neuverteilung begrenzter Verkehrsflächen, Einsparung von Wegen, Zeit und Finanzmitteln entsprechend dem Grundsatz: "Maximale Mobilität bei minimalem Verkehr". 	
		<p>Unsere Mitgliedsunternehmen fordern u. a. folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktur erhalten, weiter ausbauen und digitalisieren, - Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg an das ICE-Netz, - Alternative Antriebsformen fördern, - Stadtverkehr lebenswert u. wirtschaftsfördernd gestalten, - Leistungsfähigen ÖPNV sichern, - Straßenverkehr emissionsfreier gestalten, - Baustellenmanagement verbessern. 	<p>Fünf der sieben Forderungen entsprechen den wichtigen Eckpunkten des VEP 2030<i>plus</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktur ausbauen: Kapitel "Grundlagen" (Rahmenbedingungen) sowie "Strategien" (Rahmenvorgaben), - ICE-Anbindung: Gegenüber Bestandsanalyse von 2014 bisher kein neuer Stand, - Alternative Antriebsformen: Kapitel "Strategien", (Alternative Antriebe), - Stadtverkehr lebenswert...: Kapitel "Strategien (Handlungsgrundsätze), - Leistungsfähiger ÖPNV: Kapitel "Szenarien" (Empfehlungen für ein Vorzugs-szenario) sowie "Strategien" (Öffentlicher Personennahverkehr), - Straßenverkehr emissionsfreier: Kapitel "Szenarien" (Synopsis), - Baustellenmanagement: z.T. in Kapitel "Strategien" (Verkehrsmanagement). 	

	87	Die Maßnahmen an der Walther-Rathenau-Straße und am Universitätsplatz dürfen den Wirtschaftsverkehr an dieser wichtigen Hauptverkehrsachse nicht beeinträchtigen. Ferner muss die Priorität des Wirtschaftsverkehrs beibehalten und die Leichtigkeit des Verkehrsflusses garantiert werden. Ein hohes Pendleraufkommen, insbesondere zu Hauptverkehrszeiten, führt bereits heute zu einer hohen Verkehrsbelastung. Diese wird bei Verkehrsbehinderungen auf der A2 noch deutlicher, da diese Strecke als Ausweichstrecke fungiert. Es gilt zu prüfen, dass ein Fußgängerkonzept sowie damit einhergehende Lichtsignalanlagen keinen negativen Einfluss auf den Verkehrsfluss haben.		Die insgesamt 117 Maßnahmen des VEP wurden sowohl am Runden Tisch als auch in den Fachausschüssen des Stadtrats ausführlich erörtert und vom Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Dem Wirtschaftsverkehr gilt zwar ein besonderes Augenmerk. Das heißt jedoch auch, dass der Wirtschaftsverkehr in ein integriertes Gesamtkonzept einzubinden ist. Darüber hinaus unterliegt auch der Wirtschaftsverkehr im Zuge des Klimawandels und der Verkehrswende seinerseits einem fortlaufenden Wandel (siehe Eingangsbemerkung). Im konkreten Fall wird eine Fußgänger LSA (Maßnahme Nr. 40) den Wirtschaftsverkehr nicht beeinträchtigen.
	88, 101	Aus Sicht der IHK muss gewährleistet sein, dass der Wirtschaftsverkehr prioritär behandelt wird. Durchzuführende Ausbau-, Aufwertungs- und Neubaumaßnahmen, z.B. auf der Schönebecker Straße, sollten den Wirtschaftsverkehr nicht einschränken.		Angesichts der angestrebten Stärkung des Umweltverbundes sind die Belange des Wirtschaftsverkehrs – trotz seines hervorgehobenen Ranges – mit den Belangen anderer Verkehrsarten, insbesondere Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV abzugleichen.
	96	Die IHK Magdeburg unterstützt das Konzept für eine dritte Elbquerung zur Entlastung der Innenstadt und zur besseren Anbindung der östlichen Stadtgebiete. Eine weitere Elbquerung schafft Routenalternativen/Ausweichmöglichkeiten für den MIV sowie für den Wirtschaftsverkehr.	Die entsprechende Maßnahme (Nr. 18) ist im integrierten Maßnahmenkonzept enthalten mit den Bewertungsmerkmalen: "Mittlere Priorität", "langfristige Umsetzbarkeit", "Investitionsaufwand >10 Mio. EUR". Eine Zuordnung zum Vorzugsszenario 1 "Stärkung des Umweltverbundes" ist nicht vorgesehen.	
	77 ff.	Zufahrtswege, u.a. von Kurier- Express- und Paketdiensten sowie auch für Möbelspediteure, sind sicherzustellen. Weiterführend müssen zu diesem Zweck genügend geeignete Möglichkeiten zur Anlieferung vorgehalten werden.	Die angesprochenen Punkte werden vor allem im Handlungsschwerpunkt "Wirtschaftsverkehr" ausführlich thematisiert.	

	77	Radwege, die dem Erholungszweck dienen sollen, sind entsprechend auch über die Grenzen der LHMD hinweg zu betrachten.		Räumliche Bezugsebenen des VEP 2030 <i>plus</i> ist das Gebiet der LHMD, weshalb die Maßnahmen nur dieses Gebiet betreffen. Dessen ungeachtet sind sie in Abstimmung mit den benachbarten Landkreisen und Kommunen zu planen.
	89	Bei der Ergänzung der Radverkehrsanlagen, beispielsweise im Bereich Schanzenweg, Elberadweg oder Fahlberg-List, ist zu beachten, dass der Wirtschaftsverkehr nicht negativ beeinflusst wird.		Wie bereits erwähnt, ist der Wirtschaftsverkehr als zentraler Baustein des gesamtstädtischen Verkehrs unter Berücksichtigung vieler anderer Belange in ein integriertes Gesamtkonzept einzubinden.
	7, 101	Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen gilt eine Behinderung der Belieferung von Geschäften durch u.a. Kurier-Express- und Paketdienste sowie Spediteure zu vermeiden. Die Einrichtung sowie Vorhaltung geeigneter Zonen zur Anlieferung müssen gewährleistet sein.	siehe Eingangsbemerkung u.a. Pkt. 2	
	57, 69	Zu weitgreifende Vorfahrtsregelungen für Straßenbahnen und Bussen führen zu schwerwiegenden Verzögerungen im Wirtschaftsverkehr. Das Entstehen von stockendem Verkehr und Staus sowie weiteren negativer Folgen, auch für die Befahrung durch Rettungsdienste, gilt es zu verhindern.		Die Bevorrechtigung des ÖPNV ist mit der Stärkung der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes zentrales Essential des VEP 2030 <i>plus</i> . Die Verknüpfung unterschiedlicher Erfordernisse des Umweltverbundes und des Wirtschaftsverkehrs ist eine seiner wesentlichen Grundlagen. Das erfordert integrierte Strategien für die Mobilitätsentwicklung der LHMD – ohne Fokussierung auf ein einzelnes Verkehrssegment.
	70	Die Taxibetriebe als Teil des ÖPNV sollten auch so behandelt werden. Vor diesem Hintergrund setzt sich die IHK für die Befahrung von Gleisanlagen durch Taxis – wie bereits geschehen durch Linienbusse – ein.	Der Hinweis ist interessant; widerspricht aber der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Unter ÖPV_18 wird nun jedoch formuliert: "Die LHMD prüft gemeinsam mit MVB und Technischer Aufsichtsbehörde die Option für Taxis, die Straßenbahngleise zu befahren dort, wo dies technisch möglich ist".	
	69	Haltestelleninseln sind für eine Stärkung des ÖPNV ohne Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs notwendig. Dort fordert die IHK eine schnellere Umsetzung von Baumaßnahmen.		Mit der Herstellung barrierefreier Haltestellen ist die Einrichtung von Haltestelleninseln an einzelnen Standorten verknüpft. Eine weitere Beschleunigung der Baumaßnahmen ist nur dann möglich, wenn die dafür erforderlichen Haushaltsmittel verfügbar sind.

	76	Bei der Bündelung des LKW-Güterverkehrs auf wenigen Hauptrouten sind diverse Ausnahmen erforderlich. Möbelspediteure sowie Umzugsunternehmen sind beispielhaft auf die direkte Anfahrt in Wohngebiete angewiesen und müssen berücksichtigt werden.	Entsprechend Landesbauordnung Sachsen-Anhalt (BauO LSA), § 5, 1 sind Zugänge und Zufahrten allen bebauten Grundstücken zu gewährleisten.	
	76	Ein optimiertes Parkraumleitsystem kann einer besseren Erreichbarkeit von Händlern und Geschäften dienen. Bei der Erstellung von Konzepten sind die Ergebnisse aus zahlreichen Gesprächen zwischen der IHK Magdeburg, Vertretern der LHMD sowie Unternehmern hinsichtlich der Bedingungen zum innerstädtischen Lieferverkehr zu berücksichtigen und einzuarbeiten. Freie Flächen zur optimalen Be- und Entladung sind vorzuhalten.	Siehe hierzu Kapitel "Wirtschaftsverkehr" <i>Wiv_09</i> .	
	7, 76	Auch im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung in der LHMD ist eine Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs zu vermeiden. Die IHK Magdeburg spricht sich gegen die Einrichtung von Tempo-30 km/h-Zonen an wichtigen Verkehrsachsen oder gar den Rückbau von Fahrspuren aus.	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen folgen dem in <i>MIV_05</i> dargelegten Prinzip: "Bündelung des MIV auf Vorrangstraßen, Durchfahrtsbeschränkungen bzw. geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen auf nachgeordneten Straßen, Verkehrsberuhigung in zusammenhängenden Stadtquartieren". In diesem Zusammenhang auch Verweis auf <i>MIV_09</i> Geschwindigkeitskonzept.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
11 Kreishandwerkerschaft Elbe Börde	77 ff.	Es wird darauf hingewiesen, dass bei der künftigen Verkehrsplanung die Belange und der Bestandsschutz evtl. ansässiger Handwerksbetriebe zu beachten sind, diese in ihrer Tätigkeit nicht eingeschränkt werden dürfen und keine Behinderung der Wirtschaftswege erfolgt.	Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs, besonders auch des kleinräumigen Verkehrs gilt im Rahmen des VEP2030 <i>plus</i> ein besonderes Augenmerk. Das gilt auch für die Entwicklung klimaneutraler und stadtverträglicher Logistik- und Belieferungsmodelle auf der "letzten Meile".	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
12 Transportwerk Magdeburger Hafen	77 ff.	Das Thema Wirtschaftsverkehr wurde angerissen, aber unseres Erachtens nicht ausreichend gewürdigt. Besonders ist auf den Landesentwicklungsplan (LEP) sowie den regionalen Entwicklungsplan (REP) zu verweisen. Dort heißt es: "Das Wasserstraßennetz und die öffentlichen Binnenhäfen sind für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Güterverkehr zu ertüchtigen, um effiziente Transportketten unter Einbeziehung des Systems Wasserstraße zu ermöglichen." Dies ist auch ein wesentlicher Faktor zur Reduzierung von Emissionen und zur Erweiterung der gesetzten Klimaziele der LHMD.		Das trifft weder auf die Bestandsanalyse, noch auf die Szenarien und Strategien zu.
	77	Integrativer Bestandteil des Magdeburger Hafens als einer trimodalen Schnittstelle ist die Hafenbahn.	Vgl. Bestandsanalyse 2014, Kapitel 4.6.2 Wirtschaftsverkehr auf der Schiene.	
	77	Wichtig ist Ausbau einer qualifizierten Straßeninfrastruktur für den Schwerverkehr aus dem südlichen Raum der Stadt Magdeburg in Richtung Hafen im Norden.	Siehe dazu Bestandsanalyse von 2014, Kapitel 4.6.1.2 "Routen für den Schwerverkehr" sowie <i>WiV_02</i> und <i>WiV_03</i> .	
	77	Aufgrund der trimodalen Güterbeförderung wurde die Ansiedlung von Unternehmen wie Hancock oder Dachser im Industrie- und Logistikzentrum gefördert. Ihre Produkte werden auf der Straße sowie per Bahn und per Binnenschiff transportiert. Sie entwickeln bzw. erweitern ihre Kapazitäten vor Ort aufgrund dieses besonderen Standortvorteils, der genutzt und weiter ausgebaut werden sollte.	Die Komplexität überregionaler Transport- und Güterverteilsysteme tangiert vor allem den Schwer- und Schwerverkehr bzw. die dafür in der Stadt vorgesehenen Routen. Die Thematik sollte jedoch unter dem Aspekt einer klimaneutralen Entwicklung des Transport- und Logistiksektors Gegenstand eines eigenen Fachgutachtens sein mit dem Fokus auf die Verflechtung regionaler u. überregionaler Güterströme.	
	77	Ungenügende Berücksichtigung der Verkehrsströme aus dem Sondergebiet Hafen.	Siehe dazu Bestandsanalyse von 2014, Kapitel 4.6.1.2 "Routen für den Schwerverkehr" sowie <i>WiV_02</i> und <i>WiV_03</i> .	
	76, 77	Alle im Zusammenhang mit dem Magdeburger Hafen zu erwartenden Verkehrsströme des Wirtschaftsverkehrs müssen bei der Zukunftsplanung der Straßen berücksichtigt werden.		Zur Entwicklung dieser Verkehrsströme lagen zum Zeitpunkt der Bearbeitung des VEP 2030 <i>plus</i> belastbare Aussagen weder aus der aktuellen Verkehrsprognose, noch seitens des Magdeburger Hafens vor. Sie sind auch der vorliegenden Stellungnahme nicht zu entnehmen und wurden weder in schriftlicher noch in mündlicher Form von Vertretern des Hafens am Runden Tisch dargelegt.

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
13 marego Magdeburger Regionalverkehrs- verbund GmbH	10	Kapitel "Grundlagen" (Rahmenbedingungen): Beispielfürhaft dafür steht seit bereits einem Jahrzehnt der Verkehrsverbund marego.	Eine entsprechende Einfügung wurde vorgenommen.	
	24	Kapitel "Bestandsanalyse" (Entwicklung des ÖPNV, Absatz Fahrgastzahlen): Die Ermittlung der Fahrgastzahlen aus der Hochrechnung von festgelegten Nutzungshäufigkeiten einzelner Ticketarten kann auch zu inplausiblen Veränderungen führen.	Die Textpassage wurde komplett neu formuliert.	
	42	Unterziel 3.5: Weiterentwicklung des Tarifsystems im ÖPNV zwecks multi- und intermodaler Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger sowie Reduzierung der Nutzungshemmnisse. Hier sollte die angestrebte Entwicklung vom "Papiertarif" zum "E-Tarif" ergänzt werden.		Die Ziele wurden in der vorliegenden Form am Runden Tisch erörtert und vom Stadtrat beschlossen. Siehe dazu aber ÖPV_12.
	68	Im Zusammenhang mit den in ÖPV_02 thematisierten durchgängigen Taktzeiten im Straßenbahn- und Busverkehr und deren Abstimmung mit S-Bahn und Regionalbussen sind auch die Regionalzüge zu erwähnen. Sie bilden im erweiterten Stadtgebiet Magdeburg gemeinsam mit der S-Bahn-Linie ein Quasi-S-Bahn-Netz. Alle Angebote sind mit einem Ticket als System nutzbar (marego).	Eine entsprechende Einfügung wurde vorgenommen.	
	69	Die in ÖPV_12 angesprochene Weiterentwicklung des Tarifsystems im ÖPNV darf nicht als digitale Weiterführung des Papiertarifes definiert werden. Ziel muss vielmehr die Entwicklung eines eigenständigen eTarifes sein. Das betrifft auch den Punkt ÖPV_13, dessen Gegenstand u.a. die Einführung bargeldloser E-Tickets ist.	Daraufhin wurden die Handlungsfelder umgruppiert in der Reihenfolge: Vernetzte Mobilität, ÖPNV, Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft und auf S. 66 ein entsprechender expliziter Hinweis eingefügt.	
	69	Im Punkt ÖPV_14 muss es heißen "...prüft der marego" eine Umstrukturierung des Tarifgefüges.	Die Formulierung wurde entsprechend korrigiert.	
	70	Bei der in Punkt ÖPV_19 vorgesehenen Prüfung einer möglichen Optimierung bestehender ÖPNV-Verbindungen zu Arbeitsplatzstandorten in angrenzenden Kommunen sind frühzeitig auch die ausführenden Verkehrsunternehmen in die Planungen einzubeziehen.	Die Formulierung wurde entsprechend ergänzt.	
	70	Bei der in ÖPV_22 thematisierten Entwicklung eines Marketingkonzepts mit einschlägig erfahrenen Fachleuten ist auch der marego mit einzubeziehen.	Die Formulierung wurde entsprechend ergänzt.	
	70	Die bei der Marketingstrategie in ÖPV_23 angesprochenen Fragen der Tarifgestaltung obliegen dem marego.		Sie sollten dennoch Gegenstand der zu entwickelnden Marketingstrategie sein.

	89	Die Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten (Maßnahme Nr. 108) ist die einzige ÖPNV-Maßnahme, die nicht nur auf das verkehrliche Angebot abzielt.		Das ist zutreffend, aber aus dem Prozess der Maßnahmenentwicklung zu erklären; die Strategien liefern hier eine umfangreiche Ergänzung.
	101	Beim <i>Pilotprojekt 06</i> : Einrichtung einer Mobilitätsstation an prominentem Standort – als Auftakt einer Reihe weiterer Mobilitätspunkte bedarf es auch eines Hintergrundsystems über das die Angebote kombiniert, gebucht etc. werden können. Die Einbindung in einen Verbundtarif ist anzustreben.		Das ist zwar richtig, aber im Zuge eines Pilotprojektes unter Beteiligung der maßgeblichen Akteure noch nicht umsetzbar.
	105	Die beim Monitoring unter Nr. 24 benannten Daten zu Fahrgastzahlen, differenziert nach SPNV / Regional / Straßenbahn / Bus sind zu ergänzen um Fahrgäste, die von einem zum anderen Verkehrsträger wechseln.		Hier bestehen Zweifel, ob die Daten verfügbar sind.

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
14 Polizeiinspektion Magdeburg	60	Im Baustein 4, Punkt <i>VS_i_01</i> ist die Rede von einer Arbeitsgruppe "Mobilität". Diese Arbeitsgruppe ist bei uns im Haus nicht bekannt. Gibt es diese bereits oder wird sie in Zukunft eingeführt werden?	Eine Arbeitsgruppe "Sicherheit und Mobilität" besteht bisher nicht. Sie soll eingerichtet werden, um das Zusammenwirken u.a. von Schulen, Polizei, ADAC, ADFC und Stadtverwaltung dauerhaft zu stärken.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
15 Seniorenbeirat Magdeburg	69, 80	Der Seniorenbeirat sieht die zügige Fortführung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen als vorrangige Maßnahme.	Angesichts der Schwierigkeiten, die nach Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Personenbeförderungsgesetz (PbefG) bis 2022 verpflichtende Barrierefreiheit herzustellen, verstärkt die LHMD ihre Bemühungen, die barrierefreie Nutzung und Zugänglichkeit wichtiger, noch nicht entsprechend umgebauter Bus- und Straßenbahnhaltestellen wenigstens noch vor 2030 bis 2028 zu gewährleisten.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
16 MBV Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG	14	Zu unterschiedliche Datenquellen: Die statistischen Daten der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG aus dem Jahr 2018 haben nur bedingt Aussagekraft zu den tatsächlichen Anforderungen an den ÖPNV. Durch die Baustelle Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee und das entsprechend angepasste Liniennetz sind die Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten bzgl. des ÖPNV nicht statistisch relevant.		Im Kapitel "Aktualisierung der Bestandsanalyse" werden zunächst nur die verwendeten Datenquellen benannt.
	21	Bei den Angaben im Kapitel "Entwicklung des Mobilitätsverhaltens 2008 – 2018" ist die Verlagerung, weg vom ÖPNV, durch die umleitungsbedingte Erhöhung der Reisezeit begründet. Die statistische Relevanz steht in Frage.	Hier wurde eine entsprechende Fußnote eingefügt.	
	24	Kapitel "Entwicklung des ÖPNV 2011 – 2018" hier muss es heißen: "Von den geplanten acht Bauabschnitten wurden bisher vier fertiggestellt".	Korrektur ist erfolgt.	
	24	Fahrgastzahlen, Personenkilometer: Anstatt Transportleistung muss es Beförderungsleistung heißen.	Korrektur ist erfolgt.	
	25	Die Aussage, der ÖPNV habe in stetigem Maße abgenommen, ist falsch (vgl. Tabelle 5).		Falsch stimmt nicht; Basis sind offizielle statistische Daten! Seitens der MVB lagen keine belastbaren Zahlen vor, und wie, wenn nicht mit entsprechenden Daten ist diese Aussage zu belegen?
	24	Mit der Einführung des neuen Liniennetzes ist 2015 und 2016 ein Aufwärtstrend zu beobachten. Dieser Aufwärtstrend wurde durch die Vollsperrung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee und den damit verbundenen erneuten Netzwechsel unterbrochen. Insbesondere bei statischen Systemen, wie Straßenbahnnetzen, ist die Gewöhnungsdauer für die Fahrgäste vergleichsweise hoch; die Reaktion auf Netzwechsel eher träge.	Der Satz wurde wörtlich übernommen.	
	42	Ziel 1.7: Die Gleichbehandlung der Verkehrsarten. ist zu spezifizieren; hier sollte nach Leistungsfähigkeit der einzelnen Gefäße differenziert werden. Zum Beispiel bringt eine zielgenau geschaltete ca. 10 sec. lange Freiphase für eine Straßenbahn ca. 70 Fahrgäste / Insassen über einen Knotenpunkt. (Bei einer PKW-Besetzung von 1,2 muss die Grünphase für den MIV fast 2 Minuten anhalten, Koordinierung benachbarter Knotenpunkte vorausgesetzt. (70 Insassen / 1,2 Insassen je PKW = 58,3 PKW, mit Sicherheitsabstand von 2 sec.= 116,6 sec. Freiphase).	Der Sachverhalt wird im Kapitel Verkehrsmanagement ausführlich behandelt.	Die Ziele sind nicht einfach veränderbar; Vertreter der MVB waren bei der Zieldiskussion am Runden Tisch anwesend, haben jedoch keinen entsprechenden Kommentar abgegeben.

55, 68	<p>Kapitel "Strategien" (Öffentlicher Personenverkehr): Sämtliche Zuwächse des ÖPNV-Anteils werden über Verbesserungen der Attraktivität im ÖV begründet und dessen Anstrengungen in den Vordergrund gestellt. Einen Anteil im Modal-Split von 25% zu erreichen, lässt sich allein durch Pull-Maßnahmen nicht abdecken. Neben objektiv zu bewertenden Kriterien wie Reisezeit und Verfügbarkeit, sind Gewohnheiten und Bequemlichkeit in keinem Modell darstellbar.</p> <p>Ein leichter Rückgang des MIV im Stadtzentrum verbessert die Parksituation derjenigen, die weiterhin das eigene Auto nutzen möchten. Dieses Klientel zu erreichen, besonders unter den neuen Bedingungen frei verfügbarer Parkplätze in der Innenstadt, erfordert überdurchschnittliche, wenn nicht gar unmögliche Anstrengungen, falls dies allein durch Pull-Faktoren erfolgen soll.</p> <p>Notwendige Push-Faktoren sind eine sinnvolle und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, wenn nicht gar Parkraumreduzierung. Im Sinne des Oberzieles 5 "Verkehrsentwicklung durch städtebauliche Integration des Verkehrs" können freiwerdende Flächen zur Stadtraumgestaltung und Aufwertung urbaner Flächen genutzt werden. Die Studie "Faktor 2 – Grundlagen für ein Gelingen der Verkehrswende am Beispiel Potsdam u. Magdeburg" zeigt dazu Beispiele auf und sollte berücksichtigt werden.</p>	Diese Darstellung ist vollkommen zutreffend. Entsprechende größere Umformulierungen wurden vorgenommen; Das Problem müsste indessen auch nachdrücklich an die Politik übermittelt werden.	
62	Bei <i>VMa_01</i> und <i>VMa_05</i> sind hinsichtlich der Priorisierung umzurüstender Anlagen auf MOTION-Steuerung diejenigen zu bevorzugen, an denen eine Beschleunigung des ÖPNV integriert ist. Die Möglichkeit der Beschleunigung von Buslinien ist jeweils in Zusammenarbeit mit der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG einer Einzelfallprüfung zu unterziehen.	Der Hinweis auf die erforderliche Einzelfallprüfung wurde eingefügt.	
63	Bei <i>VMa_11</i> sollte die Umsetzung einer "Progressiven Fußgängersignalisierung" geprüft werden. (Signalgeber der Mittelinsel schalten eher auf ROT, um Aufenthalt der Fahrgäste dort zu vermeiden).	Eine entsprechende Formulierung wurde eingefügt.	
73	Die Umstellung der bestehenden Busflotte auf Biogas-antrieb entsprechend <i>AltAn_05</i> ist technisch und wirtschaftlich nicht vertretbar.	Die Formulierung wurde verändert: Keine Umstellung im Fahrzeugbestand.	
73	Die bestehende Möglichkeit elektrischer und klimaneutraler Mobilität mit Straßenbahnen findet im Kapitel "Alternative Antriebe" keine Berücksichtigung.		Hier geht es um neuartige alternative Antriebsarten. Die elektrisch betriebenen Fahrzeuge der MVB sind im Einleitungskapitel zu "Alternative Antriebe" erwähnt.

68 ff.	Der Ersatz stark belasteter Busstrecken durch Verlängerung bestehender Straßenbahnstrecken (z.B. Ottersleben) sollte Berücksichtigung finden. E-Mobilität besteht nicht nur aus Elektroautos und -bussen.		Der Bau kostenintensiver neuer Straßenbahnlinien anstelle des Einsatzes umweltfreundlicher Busse erscheint als Option allenfalls im Einzelfall empfehlenswert.
68	Ein Erreichen aller Ziele binnen 30 Minuten innerhalb des Stadtgebietes ist nicht realisierbar. Der Wert ist auf 60 Minuten zu korrigieren.	Die Formulierung wurde wie folgt abgeändert: "...innerhalb eines Luftlinien-Radius von durchschnittlich 4 km vom Hauptbahnhof aus."	
69	Die Formulierung in ÖPV_09 suggeriert, dass unsere Fahrzeuge derzeit überhaupt keinen Komfort bieten. Wie ist "eine deutliche Verbesserung" zu verstehen? Generell ist "Transport" durch "Beförderung bzw. Mitnahme zu ersetzen.	Die Formulierung wurde verändert und Transport durch Mitnahme ersetzt.	
69	Der zweite Halbsatz in ÖPV_10 ist zu streichen. Eine Doppelbedienung einzelner Haltestellen zur Verkürzung der Umsteigewege ist generell sogar zu bevorzugen.	Korrektur ist erfolgt.	
70	Die Punkte ÖPV_17 und ÖPV_18 sind wie folgt zusammenzufassen: "Zur besseren Verknüpfung übergreifen der ÖPNV-Angebote sowie zur optimalen Anbindung der Innenstadt und anderer Stadtteile sind an geeigneter Stelle Schnittstellen, zwischen dem städtischen und dem regionalen ÖPNV zu errichten, bzw. vorhandene Schnittstellen zu ertüchtigen."	Die Formulierung wurde übernommen.	
70	P+R Anlagen müssen nicht per se an der Peripherie eingerichtet werden. Vielmehr ist ein auf kurze Reisezeiten und hohe Akzeptanz optimiertes P+R-Konzept zu erstellen, welches Anreize zur ÖPNV-Nutzung schafft und die Innenstadt vom MIV entlastet. Auch in den abzuleitenden Maßnahmen ist dies zu berücksichtigen.		Hierzu besteht in der Fachwelt Dissens, da P+R-Anlagen in zu großer Nähe zur Innenstadt, oft zugunsten einer direkten Weiterfahrt bis zum innerstädtischen Ziel nicht angenommen werden.
80	Bei Fuß_10 ist die "progressive Fußgängersignalisierung" einzufügen. Verkürzung von Wartezeiten des Fußverkehrs geht zu Lasten der absoluten ÖV-Beschleunigung VMa_11.	"Formulierung jetzt: "Mit Blick auf kürzere Wartezeiten für Personen zu Fuß sind in der Abwägung ihre Belange, die des bevorrechtigten ÖPNV und die des Radverkehrs .. zu berücksichtigen".	
69	In ÖPV_5 ist "Am Stadtrand" zu streichen.	Korrektur ist erfolgt.	
113	Fachbegriffe – Fahrgastzahl = Anzahl der Fahrten im ÖPNV (Unternehmensbeförderungsfälle).	Korrektur ist erfolgt.	
117	Fachbegriffe – Bei Nahverkehrsplan ergänzen: "Er ist Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages."	Korrektur ist erfolgt.	
118	Fachbegriffe – Bei Park+Ride "am Stadtrand" streichen.	Korrektur ist erfolgt.	
119	Fachbegriffe – Bei Schnupperticket "kostenlos" streichen.	Korrektur ist erfolgt.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
17 NASA Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	24 ff.	Abschnitt Entwicklung des ÖPNV 2011-2018: Ein wesentlicher Grund für die Abnahme der Fahrgastzahlen dürfte die starke Zunahmen des Baugeschehens insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofes sein, verbunden mit Reisezeitverlängerungen und Umwegfahrten. Daraus resultiert auch die Zunahme der Fahrplankilometer.	Formulierung wurde übernommen.	
	68	Abschnitt Öffentlicher Personennahverkehr: Wir bitten darum, die Passage zum Verkehrsverbund und zu Kooperationspartnern wie folgt zu ändern: "Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ist zuständig für die Planung, Bestellung und Finanzierung des Personennahverkehrs mit Regionalzügen und S-Bahnen. Darüber hinaus werden ausgewählte zentrale Orte verbindende Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Landkreise im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes durch die NASA GmbH gefördert. In Kooperation mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV).	Formulierung wurde übernommen.	
	69	ÖPV_13 und ÖPV_14: Hier ist die Einbeziehung von marego zu erwähnen. Dies gilt auch für MoZu_01.	Eine Korrektur wurde vorgenommen.	
	69	Bitte ÖPV_16 umformulieren, da gemäß ÖPNV-Plan 2020 - 2030 Sachsen-Anhalt ein Prüfauftrag zur Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre in der Region Magdeburg verankert ist. "Die LHMD strebt in Abstimmung mit der NASA eine bedarfsgerechte Verdichtung der heute bereits täglich mindestens stündlichen Bedienung in die Stadt führender SPNV-Strecken zusammen mit einer Sicherung der Anschlüsse am Hauptbahnhof zum Fernverkehr und zum ÖPNV an. Dabei ist besonders zu prüfen, auf welchen weiteren Strecken im Stadt-Umland-Verkehr die bereits heute Mo-Fr mindestens halbstündliche Bedienung der Strecken nach Zielitz und Schönebeck ausgeweitet werden kann."	Formulierung wurde übernommen.	

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
18 Stadtratsfraktion B'90 / Die Grünen	6	Die Mobilitätswende ist in der Weise voranzubringen, dass die vom Stadtrat 2019 beschlossene Klimaneutralität bis 2035 erreicht wird.	Der SR-Beschluss Nr. 123-003(VII)19 vom 19.09.2019 lag bislang nicht vor. Egal, ob eine vollständige Umsetzung "Klimaneutralität bis zum Jahr 2035" gelingt, so besitzt der Beschluss doch eine erhebliche Tragweite hinsichtlich der Mobilitätsentwicklung innerhalb des Zeitraums 2030 <i>plus</i> . Deshalb wurde dies explizit im Einleitungskapitel berücksichtigt.	
	7, 43	In Anlehnung an den Landtagsbeschluss Vision Zero, Null Verkehrstote (7/2591, 08.03.2018) sollte das oberste Ziel sein keine weiteren Verkehrstoten in Magdeburg zu bekommen.		Das Thema "Vision Zero" ist Gegenstand des Ziels 4 (Unterziel 4.1) und wird deshalb nicht nochmals aufgerufen.
	7	Bisher steht unter "Ergebnisse des VEP 2030 <i>plus</i> in Kurzform", erster Anstrich "Keine Präferenz für einzelne Verkehrsarten – Auto, Fuß- oder Radverkehr – jedoch adäquate und insbesondere sichere Gestaltung aller Straßen und Wege". Dies lehnen wir entschieden ab. Die vorherigen Absätze beschreiben einen Kurswechsel und eine Mobilitätswende. Diese ist nur durch eine Förderung und auch Bevorzugung des Umweltverbundes zu erreichen. Aufgrund dessen ist dieser Spiegelstrich zu streichen und anders zu formulieren.	Der Satz ist in der Tat missverständlich; eigentlich bedeutet er: Schluss mit der Präferenz des Autos hin zu einer Gleichberechtigung aller Verkehrsarten. Daraus ergibt sich z.B. für das Verkehrsmanagement eine große Herausforderung. Dennoch wurde jetzt in der Formulierung die Präferenz des Umweltverbundes herausgestellt, wohl wissend, dass der Autoverkehr trotzdem – wenn auch in veränderter Form und Intensität – weiterhin Bedeutung behalten und bestehen bleiben wird.	
	7	Bitte ergänzen: Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mit dem Ziel von Null Verkehrstoten.		Siehe oben.
	16	Die Bevölkerungsentwicklung wurde nur bis 2017 und der Rest nur bis 2018 betrachtet.	Die Korrektur von 2017 zu 2018 ist erfolgt.	
	14	Alle Zahlen- und Datenmaterialien sollten bis 2020 aktualisiert werden. Es sollte ein Sonderkapitel Pandemie geben.		Bearbeitungsstand des VEP 2030 <i>plus</i> ist Dezember 2019. Zu diesem Zeitpunkt waren nur statistische Daten bis Ende 2018 verfügbar (siehe Abschnitt "Unterschiedliche Datenquellen", S. 14). Im Dezember 2019 war im Übrigen das Thema "Covid 19" noch nicht virulent.

	26	224 km Radwege? Nach Analyse des Plans können wir das nicht unterschreiben. Demnach zählt z. B. die südliche Schönebecker Str. dazu. Hier war und ist kein Radweg. Ebenfalls ist die Karte nicht aktuell.		Diese Angabe entstammt nicht dem Kapitel Radverkehr. Die dort genannten Zahlen (Bestand 2018: 533,8 km, Differenz von 2018 zu 2000: 289,6 km) stützen sich auf die als Quellen genannten statistischen Daten von 2001 bzw. 2019.
	56, 57	Wie in der Vergangenheit zu den Szenarien bereits angemerkt, ist vor dem Hintergrund des Beschlusses der Klimaneutralität bis 2035 das Festhalten am Szenario 1 aus unserer Sicht nicht tragbar. Wie setzen uns nach wie vor entschieden für das Szenario 2 ein.		Hier handelt es sich nicht um ein "Festhalten", sondern um die Empfehlung, in Stufen vorzugehen. Grundlage von Szenario 2 ist ein deutlicher Verhaltenswandel. Er kann zwar zum einen durch bestimmte Maßnahmen gefördert, aber nicht als gesichert vorausgesetzt werden. Da für den VEP eine Evaluation im etwa 3- bis 4 Jahren Abstand – zum ersten Mal 2024 empfohlen wird, könnten hier die Voraussetzungen für Szenario 2 als erfüllt nachgewiesen werden.
	56	Grafik 18 zeigt eindeutig, dass nur so folgende Ziele erreicht werden können: 1 der Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen von mindestens 60% bezogen auf das Jahr 2030, 2 ein Rückgang der verkehrsbedingter CO ₂ eq-Emissionen bei Verminderung des Verkehrsaufkommens im MIV um mindestens 10% gegenüber 2020, 3 ein Rückgang der Verkehrsleistung im Autoverkehr um mindestens 15% gegenüber 2020, 4 eine deutliche Minderung der Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz innerhalb der Stadtgrenzen.	Die Bewertungsmatrix wurde zwischenzeitlich überarbeitet und hinsichtlich des beanstandeten Punktes verändert. 1 das entspricht der Bewertungsmatrix, 2 Der Bezug zu 2020 für das Verkehrsaufkommen ist entspr. dem im 5-Jahresturnus erhobenen SrV nicht möglich, 3 Gleiches gilt für die Verkehrsleistung; auch hier ist das Bezugsjahr 2018, 4 das entspricht der Bewertungsmatrix.	
	56	Beim Kriterium Wirtschaftsverkehr heißt es: "Keine Beeinträchtigung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg durch Restriktionen im Wirtschaftsverkehr". Dies hätte zur Folge, dass z. B. keine Fußgängerzone ausgewiesen werden könnte, da somit die Belieferung des Einzelhandels ggf. nicht auf bestimmte Stunden zu reduzieren wäre.	Dieses Beurteilungskriterium war in der Tat korrekturbedürftig, und entsprach auch nicht den Zielen. Die korrekte Formulierung lautet nun: "Sicherung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg durch Optimierung und erhöhte Umweltverträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs".	

56	Darüber hinaus ist anzuzweifeln inwiefern 2020 als Baseline / Bezugsjahr zu wählen ist. Die Corona-Pandemie hat insbesondere den Mobilitätsbereich in diesem Jahr stark verändert. Wir schlagen 2019 als Bezugsjahr vor.		Ein Referenzjahr 2020 wurde für die Szenarien nicht benannt. Die Tabellen beziehen sich auf das Jahr 2030, ausgehend von den Veränderungen seit 2018.
56	Zum Bewertungsergebnis bezüglich des Kriteriums "ein Rückgang der verkehrsbedingten CO ₂ eq-Emissionen bei Verminderung des Verkehrsaufkommens im MIV um mindestens 10% gegenüber 2020": Sollte es nicht das angestrebte Ziel sein, möglichst viele Emissionen einzusparen?		Hier wurde etwas falsch verstanden: Es geht um den Rückgang des Verkehrsaufkommens und den dadurch bedingten Rückgang an CO ₂ -Emissionen.
56	Sofern das Bewertungskriterium "eine deutliche Minderung der Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz innerhalb der Stadtgrenzen" wirklich ernst genommen wird, so kann nur das Szenario 2 ausgewählt werden!	Das ist unbestritten, aber nur schrittweise erreichbar (siehe Anmerkung zu Bewertungsansatz).	
57	Der Beschluss Klimaneutralität bis 2035 und andere Faktoren werden schon 2021 zu fundamental anderen Rahmenbedingungen führen im Vergleich zum Zeitpunkt, an dem die Szenarien-Abwägung durchgeführt wurde.		Das Szenario 2 baut auf veränderte Rahmenbedingungen und Verhaltenswandel. Beides kann sich rasch verändern, gilt z.Zt. aber noch nicht. Ein zu starkes "auf die Bremse treten" wird kontraproduktive Folgen haben. Man wird nicht nur durch administrative, sondern auch durch mentale Änderungen für einen Wandel des Mobilitätsverhaltens sorgen müssen.
61	Neu: <i>VSi_16</i> : In Zusammenarbeit mit der Polizei wird eine stadtweite Kampagne sowie ein Kontrollkonzept für das Überholen mit dem Sicherheitsabstand von 1,5 m durchgeführt und regelmäßig kontrolliert. Verstöße werden geahndet u. die Bevölkerung über das Regelwerk informiert.		Die Strategien zielen nicht darauf ab, die StVO durchzubuchstabieren.
67	Neu: <i>VeMo_11</i> : CarSharing-Gesetz anwenden.		Im Rahmen der Strategien sollten Gesetze nicht zitiert, sondern allenfalls kreativ umgesetzt werden.
74	Neu: <i>AltAn_10</i> : Elektromobilitätsgesetz anwenden.		Siehe oben.
74	Weißer Flotte mit Elektromotoren ausstatten.		Die Motoren der Weißen Flotte sind nicht Gegenstand des VEP 2030 <i>plus</i> .
73	Zu <i>AltAn_05</i> : Auch Bezug zu Clean Vehicle Richtlinie herstellen. Pilotbetrieb Elektrobus Linie 73 umsetzen. Generell: Technologieoffenheit gegenüber Wasserstoff.		Wasserstoff-Technologie ist erwähnt; sie betrifft aber nicht explizit die Aktionsmöglichkeiten der LHMD.
84	Ergänzender Punkt <i>StrGe_10</i> : Jährliches Freiraumlabor mind. 6 Wochen an unterschiedlichen Orten an denen normalerweise MIV rollt und parkt.		Derartige Aktionen könnten im Rahmen des Mobilitätsmanagements interessant sein, sollten jedoch hier nicht als strategische Bausteine benannt werden.

	87	Maßnahme Nr. 107: "Rad-/ Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße" → Mittlere Priorität; wieso wird hier die langfristige Umsetzung vorgeschlagen, obwohl eine günstige und einfache Umsetzung möglich wäre?		Hierüber sollte der Runde Tisch entscheiden, da diese Festlegung einvernehmlich getroffen wurde.
	87	Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße. Soll nur die Erstellung eines Gesamtkonzeptes über 10 Mio.EUR kosten oder ist damit der Umbau insgesamt gemeint?	Die Maßnahme wurde umbenannt: Anstatt "Gesamtkonzept" heißt es nunmehr "Umgestaltung".	
	–	Generell zu wenig konkrete qualitative und quantitative Ziele und Maßnahmen.		Die Ziele wurden vom Stadtrat beschlossen. Hier wurde bewusst auf Zielgrößen verzichtet. Im Zuge des Monitoring sind genauere Schwellenwerte festzulegen.
	101	Pilotmaßnahmen sollten spätestens bis 2025 durchgeführt worden sein, um sie im Erfolgsfall im größeren Maßstab umsetzen zu können.	Bei den Pilotprojekten wurde das Jahr 2025 ergänzt.	
	101	Vorgeschlagene Pilotprojekte.		Die Streichung, besonders die der Pilotmaßnahmen 4, 5 und 8 sollte allenfalls im Rahmen der gemeinsamen Erörterung am Runden Tisch erfolgen. Generell erscheint es sinnvoll nicht mehr als 6 bis 8 Pilotprojekte zu benennen, um deren tatsächliche Umsetzung innerhalb von drei bis vier Jahren zu gewährleisten.
	101	Kommentare zu einzelnen Vorschlägen zu Pilotprojekten: (<i>linke Spalte</i> : Befürwortung / <i>rechte Spalte</i> : Nicht übernommen).	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweisen einer Fahrradzone in einem dichtbebauten Stadtteil (z.B. in Stadtfeld-Ost oder in Campusnähe, - Protected Bikelane z.B. Jakob Str., Am Fuchsberg (Wiener / Leipziger Str.), Liebknechtstr., Große Diesdorfer Str., - Rückbau eines kommunalen Parkplatzes in der Innenstadt (wie in Halle). 	<ul style="list-style-type: none"> - White-Label-Mikro-Hubs haben sich bislang nicht bewährt, da sie i.d.R. an mangelnder Kooperationsbereitschaft der beteiligten Unternehmen scheitern, - Die Einrichtung eines autonomen Shuttle-Bus im Linienverkehr eignet sich allenfalls als langfristiges und kostenaufwendiges Pilotvorhaben; es erfordert derzeit auch noch umfangreiche rechtliche Prüfungen, die einer kurzfristigen Umsetzung entgegenstehen, - Die temporäre Sperrung einer innerstädtischen Straße ist als Wegweiser-Projekt weniger brauchbar, da die Signal- und Multiplikatorwirkung einer solchen Maßnahme gering sein dürfte, - Verkehrsfreie Zonen vor allen Schulen wären in der kurzen Zeit bis 2025 nicht realisierbar; stattdessen wird eine flexible Lösung vorgeschlagen (<i>VSi_02</i>),

				<ul style="list-style-type: none"> - Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen ist als Pilotprojekt vollkommen ungeeignet, da es intensive und langwierige Verhandlungen mit der Straßenverkehrsbehörde erfordert. Es widerspricht auch dem unter <i>MIV_09</i> vorgeschlagenen abgestuften Geschwindigkeitskonzept mit einer Klassifizierung aller Stadtstraßen, - Auch die Umwandlung von gleich 200 öffentlichen Parkplätzen entspricht ohne den Verbund mit anderen Maßnahmen nicht dem Charakter eines Wegweiser-Projekts, - Shopping-Ticket eignet sich im Rahmen des Mobilitätsmanagements, ggf. in Kooperation mit einzelnen Unternehmen auch als kurzfristiges Projekt allerdings nur im Verbund mit anderen Maßnahmen (P+R-Plätze, verbesserte Mobilitätsangebote), daher als Pilotprojekt eher ungeeignet, - Kombi-Ticket bei Veranstaltungen an kommunalen Veranstaltungsorten; siehe vorheriger Punkt, - Befahrungsverbot 2. Fahrspur: Keine "Verbote", sondern Flächenumverteilung – aber als Pilotprojekt dann nur auf zunächst einem Straßenabschnitt, - Das Fahrradparkhaus ist ein Investitionsprojekt, das die LHMD nicht stemmen können. Es wäre schön, wenn es bald kommt; aber ein Pilotprojekt ist es sicherlich nicht, - Gleiches gilt wegen der Dauer des Planungsprozesses, der dafür erforderlichen Mittel und des notwendigen administrativen Aufwandes für die Umgestaltung der Ernst-Reuter-Allee.
--	--	--	--	---

Institution	Seite	Stellungnahme	Übernommen	Nicht übernommen
19 Wissenschaftlicher Beirat, Herr Prof. Dr.-Ing. Zadek	59	Aus Sicht des wissenschaftlichen Beirates wäre es dienlich gewesen, wenn die Strategien mehr auf die Landeshauptstadt Magdeburg ausdifferenziert worden wären.		Mit den Strategien wird ein integriertes Handlungskonzept formuliert, das explizit auf die Umsetzung des VEP 2030 <i>plus</i> entsprechend den vom Stadtrat beschlossenen Zielen ausgerichtet ist. Diese und die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind zusammen mit dem Vorzugsszenario ganz auf die LHMD bezogene Grundlagen des Strategiekonzepts.
	59 ff.	Es gibt durchaus Handlungsfelder oder Themen in den Strategien, die eine entsprechende Maßnahme im integrierten Maßnahmenkonzept vermissen lassen. Dabei stellt sich die Frage, ob die Strategien trotzdem verfolgt werden und im Laufe der Jahre zu konkretisierten Maßnahmen führen.		Das integrierte Maßnahmenkonzept ist abgeleitet aus den Ergebnissen der öffentlichen Beteiligung, die ohne die Verzahnung mit einem Strategiekonzept erfolgt ist. Letzteres wurde gleichsam als "Reparaturmaßnahme" im Zuge der abschließenden Bearbeitung des VEP eingefügt. Es ist ausgerichtet auf Handlungsschwerpunkte und Leitlinien für notwendige Aktivitäten der Fachverwaltungen und anderer Akteure. Einzelne Handlungsgrundsätze überschneiden sich mit den im Integrierten Maßnahmenkonzept benannten Maßnahmen. Auf sie wird im jeweiligen Kontext verwiesen.
	105 ff.	Ob die Strategien im Laufe der Jahre zu konkretisierten Maßnahmen führen, ist dem Monitoring-Ansatz nicht zu entnehmen.		Das Monitoring stellt die periodische Überwachung der Umsetzung von Strategien und Maßnahmen des VEP 2030 <i>plus</i> sicher mit Hilfe einer systematisierten Auswertung dafür geeigneter Daten und damit verknüpfter Indikatoren. Eine regelmäßige Evaluierung dient überdies der Überprüfung von Defiziten und Erfolgen bei der Umsetzung von Strategien und Maßnahmen.
	62	Die sukzessive Ertüchtigung der Infrastruktur für die Vehicle-to-Infrastructure-Communication sollte einbezogen werden und bietet eine wesentliche Grundlage zukunftsorientierter Verkehrssteuerung und autonomen Fahrens von Verkehrsträgern.	Ein entsprechender Punkt wurde eingefügt.	

	87 ff.	Die im integrierten Maßnahmenkonzept benannten 117 Maßnahmen werden nur grob beschrieben. Im Interesse von mehr Transparenz könnte hier mit Anlagen gearbeitet werden.	Derartige Anlagen sind vorgesehen.	
	z.B. 82	In den Strategien werden Handlungsfelder benannt, zu denen Maßnahmen im integrierten Maßnahmenkonzept vermisst werden. Dabei stellt sich die Frage, ob keine dazu passenden Maßnahmen definiert wurden oder ob sich unter den 5.600 Maßnahmenempfehlungen entsprechende Vorschläge befunden haben, die jedoch nicht priorisiert wurden. Insbesondere hierzu sollte Transparenz geschaffen werden.	Dort, wo einzelne strategische Punkte sich mit Maßnahmen des Integrierten Maßnahmenkonzepts überschneiden, wurden entsprechende Verweise eingefügt.	Siehe Anmerkung oben. Dem Stadtrat lagen sowohl der umfangreiche Abschlussbericht zur "Auswertung der Maßnahmenempfehlungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung" als auch das "Integrierte Maßnahmenkonzept" zur Kenntnisnahme bzw. zur Zustimmung vor.
	59 ff.	Es lassen sich etliche Beispiele in den Strategien benennen, wo entsprechende Maßnahmen vermisst werden.		Zum größten Teil handelt es sich bei den benannten Beispielen nicht um Einzelmaßnahmen, sondern um Handlungsleitlinien für die Verwaltung im Zuge der Umsetzung des VEP 2030 <i>plus</i> , die mit einzelnen oder miteinander verzahnten Maßnahmenpaketen zu untersetzen sind. (siehe auch Hinweis oben).
	90, 96	Maßnahme Nr. 18: Dritte Elbquerung für Cracau wird nur dem MIV zugeordnet. Die Prüfung sollte sich aber über alle Verkehrsträger erstrecken, und es könnte theoretisch auch ein Ergebnis der Prüfung sein, dass eine weitere Fuß- und Radverkehrsbrücke mit ÖPNV ohne MIV zu installieren ist.	Das ist zwar zutreffend: Allerdings entspricht dies nicht der Intention des Stadtratsbeschlusses, und nur der war hier maßgeblich. Diese erweiterte Definition sollte in der Tat im Rahmen des Prüfauftrages thematisiert werden – wobei auch ein solches "alternatives" Konzept ebenfalls mit ganz erheblichen Investitionen verbunden sein dürfte.	
	89, 99	Maßnahme Nr. 106: Langfristig separate Trassen sollten nicht nur auf klassische Straßenbahnstrecken fokussiert werden, sondern auch auf technische Alternativen des ÖPNV, so z.B. für automatisierten ÖPNV-Verkehr.		Diese Definition wurde im Rahmen der Maßnahmendiskussion nicht näher erörtert, könnte aber im Zuge der weiteren Umsetzung des VEP an Aktualität gewinnen.
	89, 99	Maßnahme Nr. 108: Verknüpfung ÖPNV mit E-Mobility & CarSharing wird als mittlere Priorität unter einer langfristigen Maßnahme einsortiert, d.h. nach 2030. Aufgrund der rasanten Entwicklungen in der Digitalisierung wäre hier eine schnellere Realisierung anzustreben, wenn nicht kurzfristig so zumindest mittelfristig.	Das ist in der Tat zutreffend und sollte im Integrierten Maßnahmenkonzept entsprechend verändert werden. Allerdings wird darauf ohnehin im Kapitel "Strategien" (Vernetzte Mobilität) Bezug genommen: <i>VeMo_02</i> .	

	73	Alternative Antriebe könnten auch eine Stadt-Seilbahn bedeuten. Obwohl eine entsprechende Maßnahme formuliert war, findet sich diese nicht wieder. Andererseits wird aber die Machbarkeit oder Sinnhaftigkeit einer Elbüberquerung per Seilbahn geprüft. Das ist nicht konsistent zum VEP. Entweder wird eine derartige Maßnahme geführt oder es kann nicht derartige Prüfaufträge geben.		Das Seilbahnprojekt wurde in der 10. Sitzung des Runden Tisches im Juli 2015 erörtert und für Magdeburg als ungeeignet bewertet.
	104 ff.	Quintessenz wäre, dass der VEP nur ein Scheinwerk ist, da andere Vorhaben trotzdem geprüft und durchgeführt werden können. Nun soll der VEP sicher nicht alles zementieren und offen für Neues sein. Jedoch müsste dann im VEP ausgeführt werden, wie die Aufnahme neuer, aktueller oder dringlicher Maßnahmen sowie die Fortschreibung erfolgen kann.		Da es sich beim VEP 2030plus nicht um ein abgeschlossenes Planwerk, sondern um einen fortlaufenden Prozess handelt, wird sich auch zu einem späteren Zeitpunkt u.a. im Rahmen von Monitoring und Evaluierung immer wieder die Notwendigkeit ergeben, neue Maßnahmen einzufügen. Das integrierte Handlungskonzept bildet dafür eine Basis mit zahlreichen Anknüpfungspunkten.
	59	Lobenswert ist die Anzahl Maßnahmen für den Radverkehr, jedoch erfordert dies die Realisierung von mindestens Szenario 1. Es ist also darauf zu achten, dass das Vorzugsszenario 1 auch Leitmaxime für das Handeln der Stadt wird und die Realisierung nicht im Szenario 0 stecken bleibt, weil zum Beispiel die finanziellen Mittel nicht reichen. Die Umsetzung von Szenario 1 sollte wie auch immer im Rahmen einer Beschlussfassung sichergestellt werden.	Eine entsprechende Formulierung wurde in Kapitel 4 "Strategien" (Rahmenvorgaben) eingefügt.	