

Verkehrsentwicklungsplan VEP 2030^{plus}



Baustein 4

Integriertes Maßnahmenkonzept

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134
10625 Berlin

Im Auftrag von

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

An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg
stadtplanungsamt@magdeburg.de

Inhalt

Zusammenfassung für eilige Leser	3
Sammlung der Maßnahmenvorschläge Erste Auswertung	4
Öffentlichkeitsbeteiligung in mehreren Stufen	
Schrittweise Auswertung der Maßnahmenvorschläge	
Bewertung der Maßnahmen	6
Räumliche Zuordnung der Maßnahmenvorschläge	
"Sowieso-Maßnahmen"	
Kurz-, mittel- und langfristig Umsetzbarkeit	
Hohe, mittlere und niedrige Priorität	
Kompatibilität mit den Zielen	
Übereinstimmung mit den drei Szenarien	
Bewertung nach Kostengruppen	
Integrierte Gesamtbewertung	
Integriertes Handlungskonzept	10
Strategische Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung	
Bausteine des integrierten Handlungskonzepts	
Quellen	12
Erläuterung von Abkürzungen und Fachbegriffen	12
Anhang 1	13
Maßnahmen nach Verkehrsarten	
Anhang 2	18
Maßnahmen nach Kostengruppen	
Anhang 3	22
Maßnahmen-Bewertung	
Anhang 4	32
Grafiken Maßnahmen-Bewertung	
Anhang 5	35
Tabellarische Zusammenfassung der Szenarien 0, 1, 2	
Anhang 6	38
Maßnahmen nach Zuordnung zu den Szenarien	
Anhang 7	44
Integriertes Handlungskonzept (Kurzfassung)	
Anhang 8	52
Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen aus den	
Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile	
Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen	
Anhang 9	56
Stadtratsinformationen	
Nr. I0299/15, Nr. I0159/16, Nr. I0114/16, Nr. I0293/16	
Impressum	74

Zusammenfassung für eilige Leser

1. Das integrierte Maßnahmenkonzept zum VEP 2030*plus* ist Ergebnis eines mehrstufigen Abstimmungs- und Bewertungsprozesses mit einem großen Kreis von Beteiligten, ferner mehrerer Änderungsanträge sowie des endgültigen Stadtratsbeschlusses Nr. 2524-069 (VI)19 vom 16.05.2019. Es umfasst 117 nunmehr politisch beschlossene Maßnahmen und eine Kurzfassung des Handlungskonzepts.
2. Grundlage dafür waren – neben einer größeren Zahl von Empfehlungen unterschiedlicher beteiligter Fachämter der Stadtverwaltung – die im Rahmen eines öffentlichen Beteiligungsprozesses gewonnenen knapp 6.000 Maßnahmenvorschläge und weitere Empfehlungen des Runden Tisches VEP 2030*plus*.
3. Ihre Bewertung durchlief mehrere Etappen – jede davon in Abstimmung mit dem Runden Tisch, den übrigen Begleitgremien und verschiedenen Fachämtern.
 - Ein erster Schritt diente einem Abgleich der Maßnahmenempfehlungen mit den vom Stadtrat beschlossenen Zielen des VEP.
 - Im nächsten Schritt erfolgte eine Untergliederung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie nach hoher, mittlerer und niedriger Priorität.
 - Gegenstand eines dritten Schrittes war eine grobe Zuordnung der ausgewählten Maßnahmen zu sechs Kostengruppen. Diese Zuordnung orientierte sich an der Größenordnung von Kosten vergleichbarer Maßnahmen.
 - Ergebnis eines vierten Schrittes war schließlich die Zuordnung der jeweiligen Maßnahmen zu jedem der drei Szenarien.
4. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Fazit:
 - Sämtliche Maßnahmenempfehlungen sind kompatibel mit einem oder mehreren der am 04.12.2014 mit Stadtratsbeschluss Nr. SR 207-007(VI)14 verabschiedeten Ziele des VEP 2030*plus*.
 - Bei gut der Hälfte handelt es sich um kurz- und mittelfristige – bis 2030 umzusetzende – Vorhaben mit hoher Priorität.
 - Nach einer groben Kostenschätzung sind 12 der insgesamt 27 im Bau bzw. in der Planung befindlichen oder vom Stadtrat beschlossenen bzw. zur Prüfung empfohlenen Maßnahmen den beiden oberen der insgesamt sechs Kostengruppen (jeweils 5 bis >10 Mio. EUR pro Maßnahme) zuzuordnen.
 - Von den übrigen 105 Maßnahmen wurden 64 den beiden unteren Kostengruppen (< 0,1 bis 0,5 Mio. EUR) zugerechnet, 18 Maßnahmen davon der niedrigsten (< 0,1 Mio. EUR pro Maßnahme).
 - Die Umsetzung des VEP 2030*plus* wird, neben wenigen wegweisenden größeren Vorhaben, mittelfristig geprägt sein von Maßnahmen mit durchschnittlichen Kosten von 0,5 bis unter 1 Mio. EUR oder darunter. Hierbei handelt es sich aber meist um solche Maßnahmen, die wichtigen Einfluss auf eine nachhaltige und klimawirksame Verkehrsentwicklung entfalten können.
 - Die jetzt zunächst vorliegende Kurzfassung des integrierten Handlungskonzeptes unterstreicht die strategische Ausrichtung des VEP 2030*plus*. Grundlage des Handlungskonzeptes sind die 117 Maßnahmen, deren schrittweise Umsetzung im Rahmen mehrjähriger Programme bis über das Jahr 2030 hinaus erfolgen wird. Daneben ist jedoch auch einer größeren Zahl nicht unmittelbar investiver planerisch-strategischer, koordinierender und beratender Aktivitäten große Bedeutung beizumessen. Zusammen mit den benannten Maßnahmen als Grundstock bilden sie die Basis für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Sammlung der Maßnahmevorschläge | Erste Auswertung

Öffentlichkeitsbeteiligung in mehreren Stufen

Neben der intensiven Kooperation mit dem Runden Tisch bei der Bearbeitung der Bausteine 1 – 3 (Analyse, Ziele, Szenarien) des VEP 2030*plus* stützte sich die Erarbeitung des Bausteins 4 (Maßnahmen) auf eine umfangreiche öffentliche Beteiligung (vgl. Information Nr. 10299/15; *Anhang 9*). Diese erfolgte in mehreren Stufen von Frühjahr bis Herbst 2015 (siehe Tabelle 1).

Zeitraum	Format	Optionen	Anzahl
Mai/Juni 2015	Ideenblätter	Schriftliche Maßnahmevorschläge auf Basis eines öffentlich verteilten und im Netz abrufbaren Ideenblattes	565
August 2015	Online-Befragung im Rahmen des "Magdeburger Bürgerpanels"	Maßnahmenvorschläge bzw. Kommentare zu ausgewählten Maßnahmen mittels Online-Fragebogen	4.986
Oktober 2015	Öffentlicher Dialog zum Rathausfest	Formulierung von Maßnahmevorschlägen im Gespräch mit Mitgliedern der VEP-Projektgruppe Kommentierung von Vorschlägen aus den Ideenblättern im Rahmen einer Ausstellung des Stadtplanungsamtes zum VEP 2030 <i>plus</i>	56
Oktober 2015	Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr	Erörterung erforderlicher Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr i.R. des VEP 2030 <i>plus</i> mit Vertretern von Wirtschaft, Interessenverbänden, Wissenschaft und Verwaltung.	
Maßnahmevorschläge insgesamt			5.607

Tabelle 1: Öffentlichkeitsbeteiligung zur Gewinnung von Maßnahmevorschlägen (vgl. Information Nr. 10159/16; Anhang 9)

Die Gesamtzahl aller 5.607 Maßnahmevorschläge wurde bis Februar 2016 in mehreren Stufen ausgewertet.

- Zunächst erfolgte eine Zuordnung zu insgesamt 26 Kategorien, die sich aus den Themen ableiten ließen, die in den Vorschlägen aufgerufen waren.
- Ein nächster Schritt diente der Unterscheidung nach ortskonkreten bzw. pauschalen Empfehlungen. Dabei wurden zugleich auch Mehrfachnennungen und solche Vorschläge aussortiert, die für den VEP keine Relevanz besitzen.
- Die Erörterung der Ergebnisse beider Schritte mit der Lenkungsgruppe und dem Runden Tisch erfolgte anhand eines zusammenfassenden Berichts im März 2016.
- Daran schloss sich eine kritische Sichtung dieses Beratungsergebnisses gemeinsam mit der Projektgruppe des Stadtplanungsamtes an.
- Das schließlich vorliegende Resultat wurde in Listen zusammengefasst, die die Grundlage bildeten für eine detaillierte Erörterung der verbliebenen Maßnahmenvorschläge in vier themenbezogenen Arbeitsgruppen des Runden Tisches.

Die Abfolge der einzelnen Auswertungsstufen und die jeweiligen Zwischenergebnisse sind Tabelle 2 (folgende Seite) zu entnehmen.

Schrittweise Auswertung der Maßnahme-Vorschläge

Arbeitsschritt		Vorschläge	Ergebnis
1. Schritt Vorsortierung	Ergebnis – Öffentlichkeitsbeteiligung	5.607	Relevante / nicht relevante Empfehlungen
2. Schritt Sichtung und GrobBewertung	Ergebnis – Erste Sichtung	4.586	Konkrete / pauschale Empfehlungen
	Ergebnis – zweite Sichtung	459	Vorläufige Auswahl möglicher Maßnahmen
3. Schritt Sichtung und inhaltliche Zuordnung i.R. von vier thematischen Arbeitsgruppen des Runden Tisches	Arbeitsgruppe 1 Sitzung am 15.06.2016	Fußgängerverkehr, Verkehr/ öffentlicher Raum, Verkehr u. Umwelt, Verkehrssparsame Stadtstruktur, Ruhender Verkehr.	
	Arbeitsgruppe 2 Sitzung am 22.08.2016	Radverkehr	
	Arbeitsgruppe 3 Sitzung am 29.06.2016	Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV-Finanzierung, ÖPNV-Betriebsmanagement	
	Arbeitsgruppe 4 Sitzung am 22.07.2016	Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter-Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz	
4. Schritt Zusammenfassung	Erörterung der Arbeitsergebnisse am Runden Tisch im September 2016	143	Abstimmung des vorläufigen Maßnahmen-Gesamtpakets
5. Schritt Endgültige Maßnahmenliste	Die ursprüngliche Zahl von 113 erhöhte sich nach den vom Stadtrat beschlossenen Änderungsanträgen auf 117 Maßnahmen.	117	Für den VEP 2030plus verbindlicher Maßnahmenkatalog

Tabelle 2: Prüfung und Abstimmung des Maßnahmenpakets in vier Schritten

Die Liste aller schließlich im 5. Schritt zusammengestellten 117 Maßnahmen (Stand Juni 2019) ist Ergebnis der Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern und den am Runden Tisch vertretenen Institutionen. Eingeflossen sind auch die Beratungsergebnisse der Fachausschüsse und die Änderungsanträge sowie der Beschluss des Stadtrats (SR 2524-069(VI)19) vom 16.05.2019. Die Liste umfasst neben den Maßnahmen aus dem Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung auch sämtliche in der Planung oder Durchführung befindlichen und vom Stadtrat zur Umsetzung oder zur Prüfung beschlossenen – so genannte "Sowieso-Maßnahmen" – sowie solche, die aus Sicht der Verwaltung von besonderer Bedeutung für den VEP sind.

Bei der abschließenden Bearbeitung wurde ebenfalls der Stadtratsbeschluss vom 08.06.2017 (SR 1448-042(VI)17) berücksichtigt. Gegenstand dieses Beschlusses sind neben den in der Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße/Hopfgarten/Salbke und Westerhüsen aufgerufenen beiden zentralen Maßnahmen (Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße sowie Ausbau der Schönebecker Straße) weitere 35 ergänzende Maßnahmen (*siehe Anhang 8*).

Letztere wie auch die beiden zentralen Maßnahmen finden sich in der Gesamtauswertung unter jeweils verschiedenen Rubriken.

Bewertung der Maßnahmen

Räumliche Zuordnung der Maßnahmevorschläge

Im Interesse einer besseren Veranschaulichung wurden die endgültig ausgewählten Maßnahmen vor ihrer Bewertung – getrennt nach den Themen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV – in vier großformatige Karten übertragen.

Bewertung

Die Maßnahmenbewertung erfolgte in mehreren Schritten. Ziel war es hierbei, dem Stadtrat, der Verwaltung und allen beteiligten Akteuren möglichst nachvollziehbare Entscheidungsgrundlagen an die Hand zu geben. Die Ergebnisse werden im Folgenden kurz umrissen.

"Sowieso-Maßnahmen"

Als "Sowieso-Maßnahmen" sind die bereits benannten Maßnahmen unterschiedlichen Verbindlichkeitsgrades bezeichnet, deren Umsetzung auch ohne VEP "sowieso" erfolgen würde. Dabei wurde nach folgenden Merkmalen unterschieden:

- Maßnahmen, die sich mit Stand Januar 2018 bereits in der Umsetzung befinden,
- Maßnahmen im Planungsstadium,
- vom Stadtrat beschlossene mittel- bzw. langfristige Maßnahmen,
- vom Stadtrat bzw. von der Verwaltung zur Prüfung vorgeschlagene Maßnahmen.

In diese Kategorie wurden auch die drei größten, derzeit bereits im Bau befindlichen bzw. überwiegend realisierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Magdeburg (Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, zweite Nord-Süd Verbindung der Straßenbahn, Ersatzneubau Strombrückenzug) mit einbezogen.

Die insgesamt 27 "Sowieso-Maßnahmen" lassen sich den vier genannten Kategorien folgendermaßen zuordnen: Neben den drei Vorhaben in der Umsetzung handelt es sich um zwei weitere im Planungsstadium, 10 vom Stadtrat beschlossene sowie weitere 12 von ihm zur Prüfung empfohlene Maßnahmen.

Kurz-, mittel- und langfristig Umsetzbarkeit

Alle Maßnahmen einschließlich der "Sowieso-Maßnahmen" wurden nach kurz-, mittel- und langfristigem Umsetzungserfordernis unterschieden. Im Ergebnis sind 32 als kurzfristig, 60 als mittelfristig und 25 als langfristig umzusetzende Maßnahmen definiert (*siehe Anhang 3*).

Hohe, mittlere und niedrige Priorität

Ungeachtet ihrer kurz-, mittel- oder langfristigen Umsetzbarkeit lassen sich für die aufgerufenen Maßnahmen drei Prioritätsstufen bestimmen. Hierbei ergibt sich folgende Zuordnung: Hohe Priorität besitzen 64, mittlere Priorität 39 und niedrige Priorität 14 Maßnahmen (*siehe Anhang 3*).

Kompatibilität mit den Zielen

Die 2014 vom Stadtrat beschlossenen Ziele für den VEP 2030*plus* (SR 207-007(VI)14) umfassen sieben Ober- und 45 Unterziele. Die VEP-Relevanz der Maßnahmen bemisst sich vor allem daran, ob mit ihrer Umsetzung die Ziele erreichbar wären. Einen Überblick dazu gibt Tabelle 3 (folgende Seite). Bei einer gleichen Gewichtung der 45 Unterziele lässt sich für die sechs Maßnahme-Kategorien folgendes feststellen:

- Nahezu alle Maßnahmen sind der überwiegenden Zahl der Unterziele zuzuordnen. Ein kausaler Zusammenhang zwischen der Umsetzbarkeit einzelner Ziele allein durch die Realisierung einer oder mehrerer Maßnahmen ist allerdings nicht nachweisbar.
- Eine eindeutige Zuordnung von Maßnahmen zu bestimmten Unterzielen erweist sich schon wegen zahlreicher Überschneidungen als nicht sinnvoll.
- Da für keines der Ziele bzw. Unterziele messbare Indikatoren dafür festgelegt wurden, wann es als erreicht zu gelten hat, ist zum jetzigen Zeitpunkt der mögliche Zielerreichungsgrad der einzelnen Maßnahmen nicht nachweisbar.

Zusammenfassend ergibt sich damit folgendes Fazit:

Maßnahmen des Fußverkehrs sind in unterschiedlicher Gewichtung für die Umsetzung von insgesamt 20 Unterzielen von Bedeutung. Beim Radverkehr gilt dies für 24 Unterziele. Die vorgeschlagenen ÖPNV-Maßnahmen haben besondere Relevanz für 29 – also nahezu zwei Drittel aller Unterziele. Für die Umsetzung von 27 der 45 Unterziele sind die zum MIV benannten Maßnahmen – darunter die Bündelung von Verkehrsströmen und der Vorrang des Wirtschaftsverkehrs – von Belang. Die für den ruhenden Verkehr aufgerufenen Maßnahmen korrespondieren mit fünf, die für die Verkehrsberuhigung mit acht Unterzielen (siehe Tabelle 3).

	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	MIV	Ruhender Verkehr	Verkehrsberuhigung
Zahl der mit dem Maßnahmenbereich übereinstimmenden Unterziele	20	24	29	27	5	8
Zielkompatibilität bezogen auf die Gesamtzahl der 45 Unterziele	44%	53%	64%	60%	11%	18%

Tabelle 3: Kompatibilität von Unterzielen und Maßnahmenbereichen

Insgesamt ist damit die Bedeutung von vier der sechs benannten Maßnahmenbereiche (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, motorisierter Individualverkehr) für die Erreichbarkeit eines großen Teils der Ziele nachweisbar. Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine Realisierung der aufgerufenen Maßnahmen ausreichen würde, um die beschlossenen Ziele des VEP 2030plus vollständig umsetzen zu können. Dafür bedarf es einer längerfristigen verkehrspolitischen Strategie unter Einbeziehung der in dem integrierten Handlungskonzept benannten Handlungsfelder.

Übereinstimmung mit den drei Szenarien

Die Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den drei Szenarien erfolgt auf Basis der für jedes der Szenarien benannten Kurzcharakteristik sowie der den Szenarien zugeordneten Handlungsschwerpunkte (siehe *Anhang 5*).

Szenario 0 "Beschlusslage" hat das gegenwärtige Verkehrssystem zur Grundlage. Darüber hinaus wird von der Realisierung sämtlicher im Bau oder in der Planung befindlicher kommunaler und überörtlicher verkehrlicher Maßnahmen einschließlich der vom Stadtrat bis 2015 politisch beschlossenen bzw. von Bund und Land zur Realisierung vorgesehenen Maßnahmen (= "Sowieso-Maßnahmen") ausgegangen.

Szenario 1 "Stärkung Umweltverbund" entspricht "Szenario 0", jedoch – in Orientierung an den Zielen des VEP – mit Akzent auf Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds sowie Strategien der Innenentwicklung und einer 'Stadt der kurzen Wege'. Szenario 1 wurde von allen beteiligten Akteuren als Vorzugsszenario empfohlen.

Szenario 2 "Verhaltenswandel" unterstellt – aufbauend auf Szenario 1 – unter dem Einfluss von Klimaschutz, erhöhten Energie- und Mobilitätskosten sowie einem kritischeren Umweltbewusstsein einen Verhaltenswandel aller Verkehrsteilnehmer.

Folgende Vorgaben bilden die Grundlage für die Zuordnung der Maßnahmen zu den drei Szenarien (s. *Anhang 6*):

1. Szenario 0 basiert auf der Annahme, dass
 - alle "Sowieso-Maßnahmen" bis auf drei ÖPNV-Maßnahmen an der Peripherie (Streckenverlängerung Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke, ÖPNV-Erschließung Pfahlberg, ÖPNV-Anbindung Florapark) sowie
 - sämtliche Straßenneu- oder -ausbaumaßnahmen jedoch,
 - keine zusätzlichen Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen außer der laufenden Instandhaltung umgesetzt werden.
2. Szenario 1 hat zur Voraussetzung, dass
 - alle "Sowieso-Maßnahmen" außer drei zur Prüfung vorgesehenen Straßenprojekten umgesetzt werden, ferner
 - sämtliche Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr,
 - dreizehn MIV-bezogene Maßnahmen (Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee und Ersatzneubau Strombrückenweg – je zur Hälfte MIV/ÖPNV –, Optimierung Durchgangsverkehr B1, bahnparallele Erschließungsstraße, Neutrasse L 50, bessere Straßenanbindung sowie Ortsumgehung Ottersleben, verbesserter Verkehrsfluss an zwei Kreuzungen wie auch für alle Verkehrsarten, Nordverbinder, Verlagerung des Güterverkehr Mittagstraße, Bündelung LkW-Güterverkehr, bessere Verkehrsanbindung Wohn- / Gewerbegebiet "Münchenhofstraße") sowie
 - ein Großteil der ÖPNV-Maßnahmen bis auf ÖPNV-Erschließung Pfahlberg und zwei langfristige Vorhaben (Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / Bike+Ride-Standorte, Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten).
3. Bei Szenario 2 wird davon ausgegangen, dass
 - alle "Sowieso-Maßnahmen" außer den noch nicht im Bau befindlichen Straßenprojekten umgesetzt werden, ferner
 - sämtliche Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen einschließlich
 - aller, den ÖPNV betreffenden Maßnahmen sowie außerdem
 - nur ein Teil der in Szenario 1 vorgesehenen MIV-bezogenen Maßnahmen.

Tabelle 4 zeigt die Verteilung und den Anteil der Maßnahmen, bezogen auf deren Gesamtzahl innerhalb der drei Szenarien, jeweils nach einzelnen Verkehrsarten.

	Szenario 0		Szenario 1		Szenario 2		insgesamt	
	Anzahl	v.H.	Anzahl	v.H.	Anzahl	v.H.	Anzahl	v.H.
ÖPNV	11	9 %	18	15 %	22	19 %	22	19 %
Radverkehr	6	5 %	55,5*)	47 %	55,5*)	47 %	55,5*)	47 %
Fußverkehr	1	1 %	13,5*)	12 %	13,5*)	12 %	13,5*)	12 %
Verk.Beruhigung	1	1 %	4	3 %	4	3 %	4	3 %
Ruhender	0	–	6	5 %	6	5 %	6	5 %
Straße / MIV	16	14 %	13	11 %	5	4 %	16	14 %
Summe	35	30 %	110	94 %	106	91 %	117	100 %

Tabelle 4: Zuordnung der Maßnahmen zu den drei Szenarien

*) Kombinierte Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Die Zuordnung des überwiegenden Teils der Maßnahmen zu den Szenarien 1 und 2 (94% bzw. 91 %) unterstreicht die Bedeutung beider Szenarien als Grundlage für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg.

Bewertung nach Kostengruppen

Die Zuordnung der 117 Maßnahmen zu insgesamt sechs Kostengruppen erfolgte auf der Grundlage grober Annahmen entsprechend vergleichbaren, bereits realisierten Vorhaben.

Der Übersichtlichkeit halber wurden folgende Kostengruppen gebildet.

- Kosten je Maßnahme von über 10 Mio. EUR
- Kosten je Maßnahme von 5 bis unter 10 Mio. EUR
- Kosten je Maßnahme von 1 bis unter 5 Mio. EUR
- Kosten je Maßnahme von 0,5 bis unter 1 Mio. EUR
- Kosten je Maßnahme von 0,1 bis unter 0,5 Mio. EUR
- Kosten je Maßnahme unter 0,1 Mio. EUR.

Zusammenfassend ergibt die Bewertung entsprechend den sechs Kostengruppen folgendes Fazit:

1. Insgesamt sind 17 Maßnahmen der Kostengruppe > 10 Mio. EUR (= 15% der Gesamtzahl) zuzurechnen. Dazu zählen – neben den drei, z.Zt. im Bau befindlichen Großprojekten die barrierefreie Umrüstung aller ÖPNV-Haltestellen bis zum Jahr 2022 sowie weitere ÖPNV-Maßnahmen (z.B. Umstellung neuer Straßenbahnstrecken auf breitere Wagenkästen).
2. Demgegenüber entfallen 64 Maßnahmen (= 55% der Gesamtzahl) auf die beiden untersten Kostengruppen (0,1 – 0,5 Mio. EUR bzw. < 0,1 Mio. EUR), davon 18 (= 15%) auf die Kostengruppe < 0,1 Mio. EUR.
3. 15 (13%) der insgesamt 26 umfangreichen Maßnahmen, die den Kostengruppen oberhalb von 5 Mio. EUR zuzuordnen sind, sind kurz- und mittelfristig, also bis zum Jahr 2030 umzusetzen. Demgegenüber sind 63 Maßnahmen (58%) der Kostengruppen unterhalb 1 Mio. EUR in der gleichen Zeitspanne umzusetzen.
4. Ein beträchtlicher Anteil aller – auch der weniger kostenintensiven – Maßnahmen erfordert demnach einen Umsetzungszeitraum von mehreren Jahren. Dies wird eine Planung in Jahresscheiben erforderlich machen.
5. Bei vielen Vorhaben ist der Einsatz von Förder- bzw. Drittmitteln vorauszusetzen, weshalb deren Finanzierung nicht allein aus Haushaltsmitteln der Landeshauptstadt Magdeburg erfolgen wird.
6. Als Fazit des Bewertungsergebnisses ergibt sich, dass kurzfristig, also bis zum Jahr 2025, und mit hoher Priorität, neben den Großprojekten voraussichtlich nur jene 18 Maßnahmen mit Kosten von unter 0,1 Mio. EUR eine Chance zur Umsetzung haben, deren Realisierung ein lediglich geringes bis sehr geringes Investitionsvolumen erfordert.
7. Dies bietet indessen die Möglichkeit, neben den Großprojekten eine Reihe weniger kostenintensiver, aber für den VEP 2030*plus* richtungsweisender Maßnahmen bereits kurzfristig in Gang setzen zu können.

Integrierte Gesamtbewertung

Eine ergänzende Zusammenschau von Prioritätsstufen, Investitionsbedarf und Realisierungsfristen (s. *Anhang 3*) ergibt rein rechnerisch 54 – de facto knapp 30 Bewertungskategorien (z.B. hohe Priorität | geringer Investitionsbedarf | mittelfristiges Umsetzungserfordernis oder mittlere Priorität | hoher Investitionsbedarf | langfristiges Umsetzungserfordernis usw.).

Die Verteilung dieser Bewertungsergebnisse ist Grafik 1 zu entnehmen. Danach ist eine deutliche Häufung erkennbar bei jenen Maßnahmen mit hoher, bzw. mittlerer Priorität und Kosten von 0,1 bis unter 0,5 Mio. EUR sowie solchen mit kurz- und mittelfristiger Umsetzungsperspektive.

		Kostenklasse pro Maßnahme						Fristigkeit		
		> 10 Mio. EUR	5 bis < 10 Mio. EUR	1 bis < 5 Mio. EUR	0,5 bis < 1 Mio. EUR	0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	< 0,1 Mio. EUR	Kurzfristig (bis 2025)	Mittelfristig (bis 2030)	Langfristig (nach 2030)
Priorität	Hohe Priorität	9 8%	7 6%	9 8%	4 3%	27 23%	8 7%	28 24%	30 26%	6 5%
	Mittlere Priorität	5 4%	1 1%	4 3%	4 3%	17 15%	8 7%	3 3%	27 23%	9 8%
	Niedrige Priorität	3 3%	1 1%	4 3%	2 2%	2 2%	2 2%	1 1%	3 3%	10 9%

Grafik 1: Bewertungsmatrix

Integriertes Handlungskonzept

Strategische Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung

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; *Anhang 9*): Darin heißt es u.a.:

"Die Verkehrskonzeption 2030, die in den ersten Phasen auf den Weg gebracht ist, soll in der Endkonsequenz CO₂-relevanten Autoverkehr reduzieren und die Bevorzugung des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs in den Mittelpunkt stellen. Einen weiteren Beitrag bildet hierzu auch die Entwicklung der Elektromobilität"

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 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 innovative 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 (*siehe Anhang 7*).

Bausteine des integrierten Handlungskonzepts

Das integrierte Handlungskonzept ist im Interesse der Übersichtlichkeit in tabellarischer Kurzform beigefügt. Seine Bausteine orientieren sich an den folgenden elf übergreifenden Leitthemen des VEP 2030*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.

Erläuterung von Abkürzungen und Fachbegriffen

LSA	Lichtsignalanlage
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVB	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
CarSharing	Gemeinschaftliche Kfz-Nutzung u.a. auf kommerzieller Basis.
E-Mobilität	Verkehr von Fahrzeugen mit Elektro-Antrieb.
Intermodalität	Nutzung verschiedener Verkehrsarten und –mittel.
Pedelec	Fahrrad mit batteriegestütztem elektrischem Zusatzantrieb.
Szenario	Modellhafte Darstellung einer möglichen Entwicklung.

Quellen

1. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*
Arbeitsbericht Baustein 2 – Ziele
Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Stadtplanungsamt
Februar 2014
2. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*
Arbeitsbericht Baustein 3 – Szenarien
Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Stadtplanungsamt
Mai 2015
3. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*
Auswertung der Maßnahmenempfehlungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
Abschlussbericht
März 2016
4. Stadtratsinformationen
Nr. I0299/15, Nr. I0159/16, Nr. I0114/16, Nr. I0293/16
5. Protokolle der 9. – 14. Sitzung des Runden Tisches VEP 2030*plus*
zwischen April 2015 – März 2017.

Anhang 1

Maßnahmen nach Verkehrsarten *)

*) Die vollständige Bezeichnung der Maßnahmen ist Anhang 3 zu entnehmen.
Die hier gewählte Kurzform erfolgte aus Platzgründen.

Die Numerierung aller Maßnahmen entspricht ebenfalls derjenigen in Anhang 3.

Maßnahmen nach Verkehrsarten

Fußverkehr (8 Maßnahmen)

- | | |
|-----|--|
| 28 | Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg |
| 31 | Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s) |
| 33 | Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen) |
| 40 | Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring |
| 53 | Barrierefreier öffentlicher Raum inklusive Bordabsenkungen an Querungsstellen |
| 55 | LSA / Zebrastreifen / Geschwindigkeitsreduzierung vor Schulen) |
| 76 | Bedarfsgerechte Sanierung von Fußwegen |
| 103 | Fußgängerverkehrskonzept für den Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten |

Fußverkehr / Radverkehr (11 Maßnahmen)

- | | |
|-----|--|
| 9 | Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr |
| 15 | Fuß- und Radweg südlich Barleber See II |
| 29 | Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (insbes. zw. Anna- und Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege u. separate Radverkehrsanlagen |
| 30 | Schulwegsicherung |
| 61 | Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke |
| 78 | Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Str. inkl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung |
| 89 | Fuß- und Radverkehrsanlage im Zuge der Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße) |
| 96 | Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße |
| 97 | Ausbau Wegeverbindung zwischen Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle |
| 107 | Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße |
| 113 | Fuß- und Radbrücke über Elbe und Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders |

Radverkehr (50 Maßnahmen)

- | | |
|----|--|
| 10 | Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße |
| 11 | Radverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker u. Osterweddinger Chaussee |
| 12 | Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch |
| 13 | Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmannstraße |
| 14 | Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfahre und Elberadweg |
| 34 | Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden |
| 35 | Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von ‚Fahrradschleusen‘ vor LSA |
| 38 | Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozłowski-Straße bis Rothensee |
| 41 | Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar) |
| 45 | Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen) |
| 46 | Konzept für eine Radwegeverbindung unter Nutzung der Revisionswege u. Baustraßen der 2. Nord-Süd-Verbindung insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg |
| 48 | Trennung von Rad- und Fußverkehr in der Jakobstraße durch eine geeignete Führung |
| 50 | Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße) |
| 52 | Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof |
| 58 | Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße |

59	Ausbau Ottersleber Weg nach Niederndodeleben für den Radverkehr
60	Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz
62	Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee
63	Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke -Radweges
64	Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddinger Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddungen)
65	Beidseitige Ergänzung Radverkehrs anlagen Schanzenweg (Salbker Straße / Schöne becker Straße)
66	Ergänzung Radverkehrs anlagen Salbker Chaussee (Schäfer breite - Magdeburger Ring)
67	Verbesserung der Radverkehrs verbindung zwischen Olvenstedter Chaussee und Olvenstedter Platz
68	Neubau Neustädter Radweg zwischen Nachtweide und Schrote-Radweg und weiter als Wegeverbindung bis zur Ohrestraße
69	Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße
70	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 nach Wanzleben
71	Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrück enzug östlich der Alten Elbe
72	Radverkehrs anlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße
73	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee
74	Anlage Radverkehrsanlagen Ernst- Lehmann -Straße
77	Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten
81	Umsetzung ortsteilverbindender Radschnell verbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrs anlagen
82	Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer
83	Bauliche Fortsetzung des Biederitzer Radwegs zwischen Berliner Chaussee und Biederitz – bei Abriss der Eisenbahnbrücke Neubau einer kurzen Fuß- und Radbrücke nur über die Ehle im Umflutgraben
86	Neubau Schrote-Rad weg zwischen Burgenser Weg und Verlängerung Brassenweg, zwischen Burger Straße (Kreis -verkehr) und Oebisfelder Brücke sowie zwischen Wasserkunststraße und Freiligrathstraße
88	Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhof straße
90	Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorst ring (Führung auf der Fahrbahn)
91	Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List
92	Beidseitige Radverkehrs anlage Suden burger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße)
93	Radverkehrs anlage im Bereich zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg
94	Radverkehrs anlage Rogätzer Straße bzw. deren ganz heitliche Umgestaltung
95	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg
98	Wegeverbindung entl. Geländekante zwischen Am Kuhanger/Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke
99	Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr
100	Ergänzung Radverkehrs anlage (Nordseite) Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Straße / Bahn übergang)
102	Neubau straßenbegleitender Radverkehrs anlagen Gardeleger Straße
105	Markierung Radverkehrs anlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner - / Cracauer Straße)
114	Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glinden berger Straße
115	Durchgehender Radweg von / nach Beyendorf-Sohlen (westlich Bahntrasse / Gustav-Ricker- / Erich- Weinert -Straße)
116	Neubau Elberadweg im Zuge Deichs anierung zwischen Überfahrt Franzosengraben und Überfahrt Randau

Öffentlicher Personennahverkehr (21 Maßnahmen)

2	Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7)
4	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (Magdeburger Standard)
7	Streckenverlänger ung Straßenbahn Halberstädter Str. – Ottersleben

16	Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke
17	Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen
20	Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt
21	ÖPNV-Erschließung Pfahlberg
22	Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang
23	Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße
24	ÖPNV-Anbindung Florapark
25	Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kummelsberg
36	Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)
39	Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" in Richtung Süden
44	Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
56	Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)
57	Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / Bike+Ride-Standorte
106	Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für die Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m Breite)
108	Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten
109	Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen
112	Verlängerung der Buslinie von Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf - über Kummelsberg
117	ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus

Öffentlicher Personennahverkehr / Motorisierter Individualverkehr (2 Maßnahmen)

1	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
3	Ersatz-Neubau Strombrückenzug

Motorisierter Individualverkehr / Straße (15 Maßnahmen)

6	Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße
8	Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner Erweiterung
18	Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau Konzept für eine Dritte Elbquerung
19	Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich
26	Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester
27	Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen
47	Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Salbker Chaussee
75	Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung/Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten
79	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße für alle Verkehrsarten
80	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße für alle Verkehrsarten
84	Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder)
87	Optimierung Durchgangsverkehr über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee
101	Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße
110	Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Hauptrouten bei Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete
111	Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes "Münchenhofstraße"

Ruhender Verkehr (6 Maßnahmen)

-
- | | |
|-----|--|
| 32 | Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u. a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen |
| 42 | Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz |
| 43 | Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche |
| 54 | Weitere Qualifizierung der Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet) |
| 85 | Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z. B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten, Universität) |
| 104 | Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen |
-

Verkehrsberuhigung (4 Maßnahmen)

-
- | | |
|----|---|
| 5 | Einrichtung von Tempo-30-km/h-Zonen |
| 37 | Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität |
| 49 | Neuordnung des Straßenraumes Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg |
| 51 | Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren |
-

Anhang 2

Maßnahmen nach Kostengruppen*)

*) Die vollständige Bezeichnung der Maßnahmen ist Anhang 3 zu entnehmen.
Die hier gewählte Kurzform erfolgte aus Platzgründen.

Die Numerierung aller Maßnahmen entspricht ebenfalls derjenigen in Anhang 3

Maßnahmen nach Kostengruppen

Maßnahmen jeweils mit Kosten über 10 Mio. EUR (17 Maßnahmen)

1	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
2	Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7)
3	Ersatz-Neubau Strombrückenzug
4	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (Magdeburger Standard)
6	Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße
7	Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Straße – Ottersleben
8	Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner Erweiterung
9	Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
16	Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke
18	Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau Konzept für eine Dritte Elbquerung
19	Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich
23	Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße
28	Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg
29	Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (insbes. zwischen Anna- und Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege und separate Radverkehrsanlagen
51	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren
81	Umsetzung ortsteilverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen
106	Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für die Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m Breite)

Maßnahmen jeweils mit Kosten von 5 bis unter 10 Mio. EUR (9 Maßnahmen)

24	ÖPNV-Anbindung Florapark
25	Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg
26	Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester
30	Schulwegsicherung
31	Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)
52	Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
53	Barrierefreier öffentlicher Raum incl. Bordabsenkungen an Querungsstellen
54	Weitere Qualifizierung der Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet)
75	Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung/Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten

Maßnahmen jeweils mit Kosten von 1 bis unter 5 Mio. EUR (17 Maßnahmen)

17	Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen
32	Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen
33	Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen)
34	Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden
35	Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von ‚Fahrradschleusen‘ vor LSA
36	Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)
55	LSA / Zebrastreifen / Geschwindigkeitsreduzierung vor Schulen)
56	Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)
57	Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / Bike+Ride-Standorte

82	Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer
83	Bauliche Fortsetzung des Biederitzer Radwegs zwischen Berliner Chaussee und Biederitz – bei Abriss der Eisenbahnbrücke Neubau einer kurzen Fuß- und Radbrücke nur über die Ehle im Umflutgraben
84	Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder)
85	Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z. B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten, Universität)
110	Bündelung des LKW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten bei Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete
111	Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes "Münchenhofstraße"
113	Anlage einer Fuß- und Radbrücke über Elbe und Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders
114	Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße

Maßnahmen jeweils mit Kosten von 0,5 bis unter 1 Mio. EUR (10 Maßnahmen)

5	Einrichtung von Tempo-30-km/h-Zonen
22	Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang
37	Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität
58	Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße
59	Ausbau Ottersleber Weg nach Niederndodeleben für den Radverkehr
76	Bedarfsgerechte Sanierung von Fußwegen
86	Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg und Verlängerung Brassengeweg, zwischen Burger Straße (Kreisverkehr) und Oebisfelder Brücke sowie zwischen Wasserkunststraße und Freiligrathstraße
87	Optimierung Durchgangsverkehr über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee
109	Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen
115	Durchgehender Radweg von / nach Beyendorf-Sohlen (westlich Bahntrasse / Gustav-Ricker- / Erich-Weinert-Straße)

Maßnahmen jeweils mit Kosten von 0,1 bis unter 0,5 Mio. EUR (46 Maßnahmen)

10	Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße
11	Radverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker und Osterweddinger Chaussee
12	Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch
13	Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmannstraße
14	Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg
15	Fuß- und Radweg südlich Barleber See II
20	Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt
21	ÖPNV-Erschließung Pfahlberg
38	Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee
39	Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" in Richtung Süden
40	Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring
41	Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)
42	Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz
43	Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche
44	Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
45	Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen)
46	Konzept für eine Radwegeverbindung unter Nutzung der Revisionswege u. Baustraßen der 2. Nord-Süd-Verbindung insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg
60	Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz
61	Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke
62	Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee
63	Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges
64	Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddinger Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddingen)

65	Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Straße / Schönebecker Straße)
66	Ergänzung Radverkehrsanlagen Salbker Chaussee (Schäferbreite - Magdeburger Ring)
67	Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Olvenstedter Chaussee und Olvenstedter Platz
68	Neubau Neustädter Radweg zwischen Nachtweide und Schrote-Radweg und weiter als Wegeverbindung bis zur Ohrestraße
69	Umsetzung von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße
70	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 (Wanzleber Chaussee bis Stadtgrenze)
71	Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenweg östlich der Alten Elbe
77	Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten
78	Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Straße incl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung
79	Verbesserung Verkehrsfluss Kreuzung Liebnechtstraße / Kleine Straße für alle Verkehrsarten
88	Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße
89	Fuß- und Radverkehrsanlage im Zuge der Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße)
90	Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorstring (Führung auf der Fahrbahn)
91	Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List
92	Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße)
93	Radverkehrsanlage im Bereich zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg
94	Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung
95	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg
96	Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße
97	Ausbau Wegeverbindung zwischen Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle
98	Wegeverbindung entl. Geländekante zwischen Am Kuhanger/Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke
99	Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr
107	Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße
112	Verlängerung der Buslinie von Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf - über Kümmelsberg

Maßnahmen jeweils mit Kosten von unter 0,1 Mio. EUR (18 Maßnahmen)

27	Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen
47	Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Salbker Chaussee
48	Trennung von Rad- und Fußverkehr in der Jakobstraße durch eine geeignete Führung
49	Neuordnung des Straßenraumes Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg
50	Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße)
72	Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße
73	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee
74	Umsetzung von Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße
80	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße für alle Verkehrsarten
100	Ergänzung Radverkehrsanlage (Nordseite) Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Straße / Bahnübergang)
101	Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße
102	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße
103	Fußgängerverkehrskonzept für den Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten
104	Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- und Gemeinschaftsgaragen
105	Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)
108	Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten
116	Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zwischen Überfahrt Franzosengraben und Überfahrt Randau
117	ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus

Anhang 3

Maßnahmen-Bewertung

Die Änderungsanträge, die die bisherige Numerierung oder Bezeichnung der Maßnahmen verändern, wurden zur weiteren und besseren Bearbeitung in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Auf eine separate Darstellung der Veränderung in den Szenarien wurde verzichtet.

Änderungsantrag	Nr. der Maßnahme (Beschlussvorschlag)	Nr. der Maßnahme (Stadtratsbeschluss)	Bezeichnung der Maßnahme
DS0124/18/3	Neu	26	Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester
DS0124/18/4 bzw. DS0124/18/4/1	74	79	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebknechtstraße/Kleine Straße (ggf. LSA bzw. zusätzliche Abbiegespur) für ALLE Verkehrsarten
	75	80	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße (Verbesserte LSA-Steuerung) für ALLE Verkehrsarten
	82	87	Optimierung des Durchgangsverkehrs über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee (Wegweisung / Dynamische Verkehrssteuerung) zur Verbesserung des Verkehrsflusses für ALLE Verkehrsarten
DS0124/18/5 bzw. DS0124/18/5/1	Neu	75	Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung / Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten
DS0124/18/6 bzw. DS0124/18/6/1	44	48	Trennung von Rad- und Fußweg (durch geeignete Führungsformen in der Jacobstraße)
DS0124/18/8	18	18	Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau – Konzept für eine Dritte Elbquerung
DS0124/18/9	Neu	27	Bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit sollen alternative Knotenpunktformen (insbesondere Kreisverkehre) geprüft werden
DS0124/18/12	Neu	76	Bedarfsgerechte Sanierung von Gehwegen
DS0124/18/14	Neu	46	Konzept für eine Radverbindung unter Nutzung der Baustraßen und Revisionswege der 2. Nord-Süd-Verbindung, insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg

Maßnahmen-Bewertung

Wichtigkeit

- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Niedrige Priorität

Investitionsbedarf

- > 10 Mio. €
- 5 bis < 10 Mio. €
- 1 bis < 5 Mio. €
- 0,5 bis < 1 Mio. €
- 0,1 bis < 0,5 Mio. €
- < 0,1 Mio. €

Fristigkeit

- Kurzfristig bis 2025
- Mittelfristig bis 2030
- Langfristig nach 2030

"SOWIESO-MASSNAHMEN"

K = Kurzfristig | M = Mittelfristig | L = Langfristig

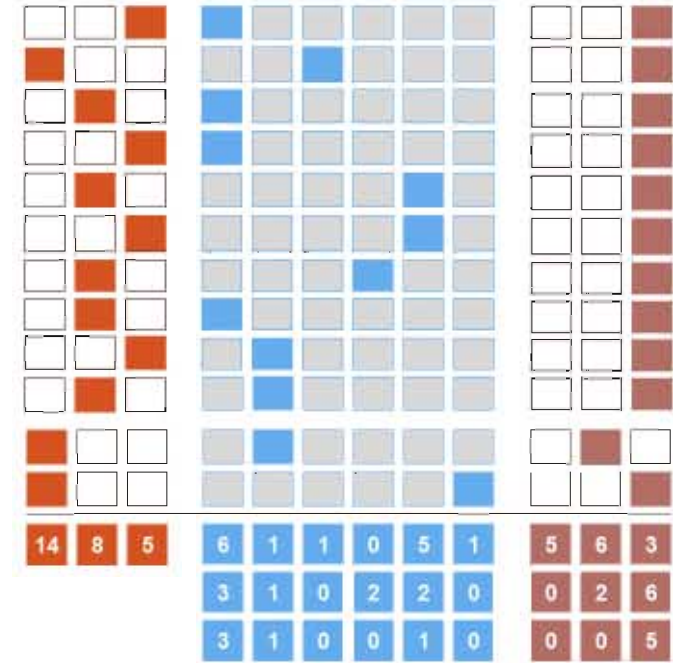
Maßnahmen derzeit in Umsetzung (Hohe Priorität)	
1	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (K) 1,15
2	Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7) (K) 6,16,17
3	Ersatzneubau Strombrückenzug (K) 3, 18
Maßnahmen in Planung – Hohe (= HP) und mittlere (= MP) Priorität	
4	Barrierefreier Ausbau von 3 – 4 Haltestellen pro Jahr gemäß Magdeburger Standard vorrangig bei Trassenumbau (HP) (K) 4, 6,14,19
5	Einrichtung von Tempo-30-km/h-Zonen (MP) (M) 12
Maßnahmen Stadtratsbeschluss –Hohe (=HP), mittlere (=MP) und niedrige (=NP) Priorität	
6	Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße (NP) (L) 5
7	Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Str. – Ottersleben (HP) (L) (ca. 3 km) 4,6,31
8	Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner Erweiterung (MP) (L) 7
9	Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr (Abschnitt Alt Westerröhren von Schönebecker Chaussee bis Sohlener Straße, Abschnitt Sohlener Straße bis Welsleber Straße, Abschnitt Welsleber Straße bis Faulmannstraße, Abschnitt Faulmannstraße bis Blumenstraße, Abschnitt Blumenstraße bis Knoten Friedrich-List-Straße, Abschnitt Knoten Friedrich-List-Straße bis Knoten Schanzenweg, Abschnitt Knoten Schanzenweg bis Schönebecker Straße/Einmündung Neue Straße) (HP) (M) 14
10	Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße (ca. 0,8 km) (HP) (K) 13,14,21,25
11	Radverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker und Osterweddingener Chaussee) (HP) (M) 13,22,26
12	Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch (HP) (M) 13,22,27
13	Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmannstraße (HP) (M) 13,22,23,29
14	Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg (HP) (M) 13,22,30
15	Fuß- und Radweg südlich Barleber See II (MP) (M) 22

Wichtigkeit	Investitionsbedarf	Fristigkeit
Hohe	> 10 Mio. €	Kurzfristig bis 2025
Mittlere	5 bis < 10 Mio. €	Mittelfristig bis 2030
Niedrige	1 bis < 5 Mio. €	Langfristig nach 2030

- In der Reaisierung
- In Planung
- Stadtratsbeschluss
- Zu prüfen entsprechend Stadtratsbeschluss

Zur Prüfung vorgeschlagene Maßnahmen – Mittlere (=MP) u. niedrige (=NP) Priorität

16	Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke (NP) (L) (ca. 1,5 km) ^{4, 6}
17	Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand u. im Umland auf Basis von Potentialanalysen (HP) (L) ⁶
18	Entlastung d. Innenstadt u. bessere Straßenanbindung von Cracau Konzept f. eine Dritte Elbquerung (MP) (L) ^{32, 33}
19	Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich (NP) (L) ⁹
20	Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt (MP) (L) ^{6, 10}
21	ÖPNV-Erschließung Pfahlberg (NP) (L) ^{4, 6}
22	Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang (MP) (L) ¹¹
23	Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße (MP) (L) ^{4, 6}
24	ÖPNV-Anbindung Florapark (NP) (L) ^{4, 6}
25	Streckenverlängerung Straßenbahn Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg (MP) (L)
26	Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester (HP) (M) ^{32, 33}
27	Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen (HP) (L) ³³



Hohe Priorität
Mittlere Priorität
Niedrige Priorität

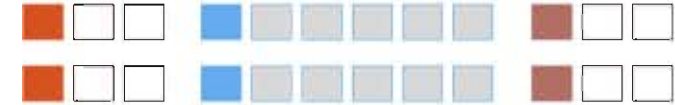
1 OS0453/17 (SR 1710-048(VI)17) – Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, Bauvorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee – Finanzierung der Baumaßnahme – Investitionsnummer: I 116166001
 2 Eigene Grobschätzung unter Einbeziehung des Baupreisindex
 3 OS0353/17 (SR 1764-049(VI)17) – Haushaltsplan 2018
 4 OS0040/16 (SR 1321-039(VI)17) – Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV); Kostengruppe (eigene Schätzung)
 5 OS0444/15 (SR 1448-042(VI)17) – Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen
 6 OS0499/09 (SR 246-11(V)10) – Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010 aktualisiert durch OS0185/18 (SR 1970-058(VI)18) – Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018
 7 A0090/12 (SR 1446-52(V)12) - I0142/13 – Qualifizierung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg
 8 I0120/04 – Straßentrasse zur Umgehung der Ortslagen Prester, Neugrüneberg und Puppendorf / A0024/16 - I0102/16 – Verkehrsreduzierung in Cracau
 9 SR 408-48(1)93 – Verkehrliche Leitbildstruktur
 10 A0035/15 (SR529-017(VI)15) – Busverkehr Mittelstraße
 11 A0029/16 (SR1032-031(VI)16) – Schaffung einer Straßenbahnhaltestelle „Friedensplatz/Bürgerbüro Mitte“
 12 DS0410/91 (SR 070-22(1)92) – Tempo-30-Zonen-Planung
 13 OS0283/03 (SR 2994-081(III)04) – Radverkehrskonzeption 2004 - 2012
 14 Maßnahme teilweise in verschiedenen Städtebauförderprogrammen beantragt oder zur Beantragung vorgesehen
 15 Fördermittelprogramm: Pauschalförderung nach Entflechtungsgesetz (EntflechtG)
 16 Finanzierungsvereinbarung – Investitionsnummern: I 196166004, I 196166003
 17 OS0202/18 – Bereitstellung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung für die Baudurchführungsvereinbarung zum Bauvorhaben "2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in Magdeburg, BA 7 Raiffeisenstraße und Warscheuer Straße" – Investitionsnummer: I 186166007
 18 OS0341/18 (SR – Beschlussfassung November 2016) – Bauvorhaben "Ersatzneubau Strombrückenzug" (ENB SBZ) – Finanzierung der Baumaßnahme Fördermittelprogramm: Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 – Investitionsnummer: I 126166028
 19 DS0353/17/10 (SR 1733-049(VI)17) – Haushaltsplan 2018; Provisorische barrierefreier Ausbau von Haltestellen – Investitionsnummern: 186166022, I 186166023, I 186166024
 20 DS0137/15/35 (SR 740-022(VI)15) – Haushaltplan 2016; Akustisch unterstützte Lichtsignalanlagen – Investitionsnummer: I 166166020
 21 DS0341/16/4 (SR 1217-036(VI)16) – Haushaltplan 2017 Investitionsprioritätenliste Radverkehr
 22 Maßnahme teilweise im Förderprogramm (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) beantragt oder zur Beantragung vorgesehen – Investitionsnummern: I 186166021, I 186166021, I 186166015
 23 I0117/16 – Zwischeninformation zum Stand der Abarbeitung zur Verkehrsuntersuchung "Süd/Südost und Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße/Hopfengarten/Salbke und Westerhüsen"
 24 Investitionsnummer: I 176166034
 25 Investitionsnummer: I 176166033
 26 Investitionsnummer: I 186166020
 27 Investitionsnummer: I 186166013
 28 Investitionsnummer: I 186166016
 29 Investitionsnummer: I 176166032
 30 Investitionsnummer: I 186166019
 31 A0117/16 (SR2350-064(VI)19) – Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Ottersleben
 32 A0042/17/1/1 (SR1781-051(VI)18) – Entlastungsstraße für Cracau
 33 DS0124/18 (SR 2524-089(VI)19) – Beschluss des Integrierten Maßnahmenkonzept zum VEP 2030plus unter Beachtung aller beschlossenen Änderungsanträge

HOHE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

- 28 Optimierung eines Blinden-Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste (Innenstadt und innenstadtnahe Stadtteile)
- 29 Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (zw. Anna- u. Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege und separate Radverk.Anlagen (Abschn. Mellinstr. bis Seehäuser Str., Abschn. Seehäuser Straße bis Europaring, Abschn. Knoten Westring / Europaring – Fröbel- bis Liebermannstr., Abschn.Liebermannstr. bis Adelheidring)



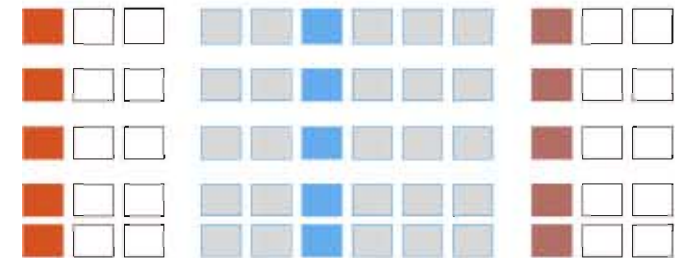
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

- 30 Schulwegsicherung (Konzept, Umsetzungsmaßnahmen Straße/Fußwege/Querungen/LSA)
- 31 Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)



Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

- 32 Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen (Konzept)
- 33 Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen)
- 34 Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten | Fahrradbügel insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden
- 35 Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von "Fahrradschleusen" vor LSA
- 36 Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)



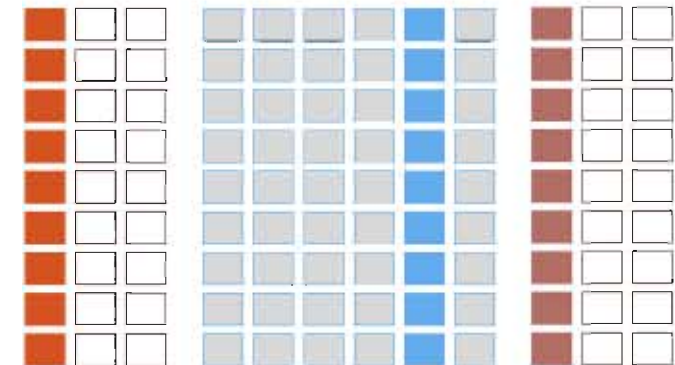
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR

- 37 Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität



Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

- 38 Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee
- 39 Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke"
- 40 Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring
- 41 Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)
- 42 Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz
- 43 Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche
- 44 Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
- 45 Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen)
- 46 Konzept für eine Radwegeverbindung unter Nutzung der Revidionswege u. Baustraßen der 2. Nord-Süd-Verbindung insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg



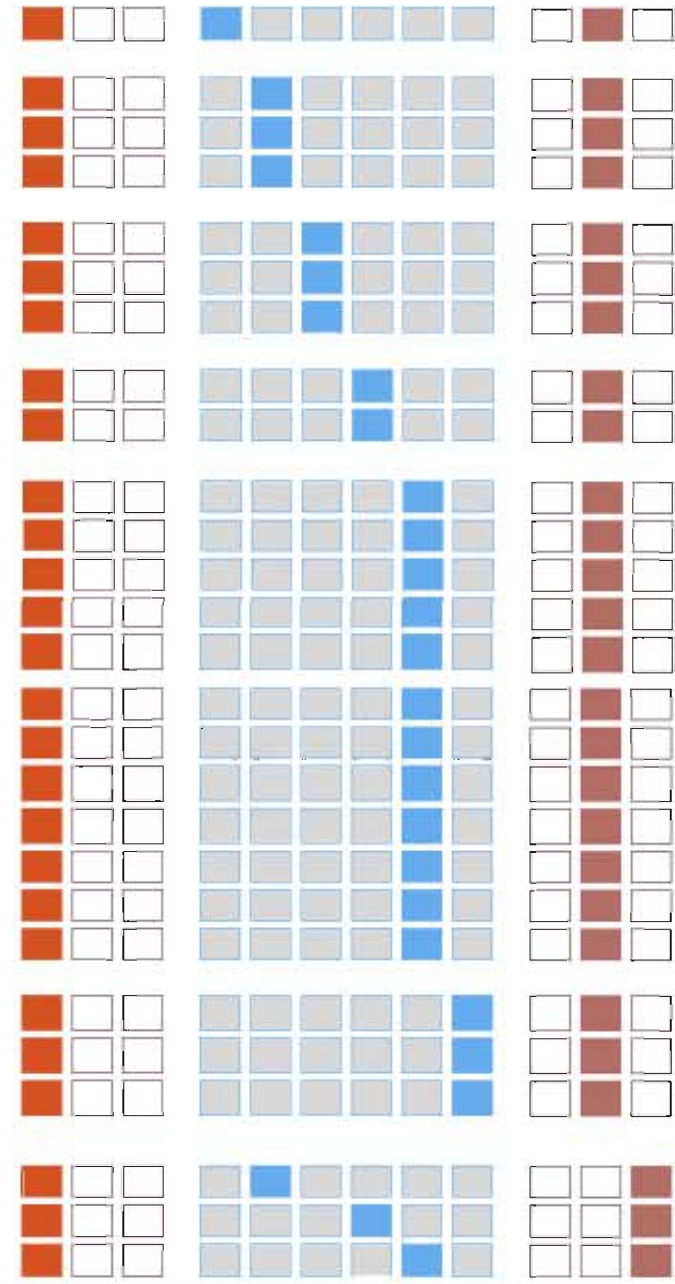
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

- 47 Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Sabker Chaussee
- 48 Trennung von Rad- und Fußverkehr in der Jakobstraße durch eine geeignete Führung
- 49 Neuordnung des Straßenraumes Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg
- 50 Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße)



Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR		
51	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren	
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR		
52	Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof	
53	Barrierefreier öffentlicher Raum incl. Bordabsenkungen an Querungsstellen (in Ergänzung von lfd.Nr. 24)	
54	Weitere Qualifizierung d. Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet)	
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR		
55	LSA / Zebrastreifen vor Schulen	
56	Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)	
57	Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / B+R-Standorte	
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR		
58	Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße	
59	Ausbau Ottersleber Weg nach Niederndodeleben für den Radverkehr	
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR		
60	Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz	
61	Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke	
62	Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee	
63	Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinker-Radweges	
64	Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddingener Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddingen)	
65	Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Str. / Schönebecker Str.)	
66	Ergänzung Radverkehrsant. Salbker Chaussee (Schäferbreite b. Magdeburger Ring)	
67	Verbesserte Radverkehrsverbindung Olvenstedter Chaussee / Olvenstedter Platz	
68	Neubau Neustädter Radweg zw. Nachweide u. Schrote-Radweg u. weiter als Wegeverbindung bis Ohrestraße	
69	Umsetzung von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße	
70	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 (Wanzleber Chaussee bis Stadtgrenze)	
71	Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenzug östlich Alte Elbe	
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR		
72	Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße	
73	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zw. Königstr.u.Halberstädter Chaussee	
74	Umsetzung von Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße	
Langfristige Maßnahmen (nach 2030)		
75	Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung/Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten	
76	Bedarfsgerechte Sanierung von Gehwegen	
77	Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten	



50	0	0	3	6	8	4	22	7	23	24	3
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Hohe Priorität
Mittlere Priorität
Niedrige Priorität

MITTLERE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

78 Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Str. incl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung

79 Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebnechtstraße / Kleine Straße (ggf. LSA bzw. zusätzliche Abbiegespur) für alle Verkehrsarten

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

80 Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße (Verbesserte LSA-Steuerung) für alle Verkehrsarten



Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

81 Umsetzung ortstellverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

82 Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer

83 Bauliche Fortsetzung des Biederitzer Radwegs zwischen Berliner Chaussee und Biederitz – bei Abriss der Eisenbahnbrücke Neubau einer kurzen Fuß- u. Radbrücke nur über die Ehle im Umflutgraben

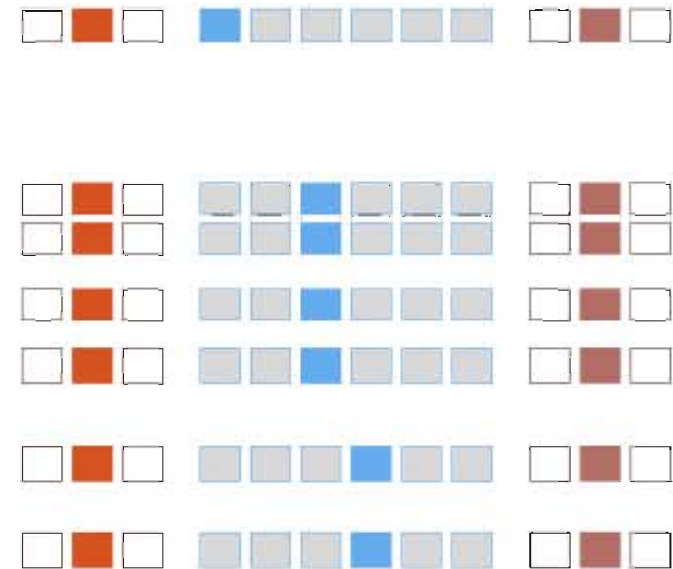
84 Verlängerung der Bürger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder) (Neubau Wegeverbindung Bürger Straße (zw. Bürger Straße und Stegellitzer Straße)

85 Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z. B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten, Universität)

Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR

86 Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg/Verlängerung Brassenweg, zwischen Bürger Straße (Kreisverkehr) / Oebisfelder Brücke und zwischen Wasserkunst-/Freiilgrathstraße (Radweg Ausbau des Brassenweges westl. Elbufer Barleber See I)

87 Optimierung des Durchgangsverkehrs über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee (Wegweisung / Dynamische Verkehrs-Steuerung) zur Verbesserung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsarten



Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

88	Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße
89	Fuß- u. Radverkehrsanlage Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße)
90	Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorstring (Führung auf der Fahrbahn)
91	Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List
92	Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße)
93	Radverkehrsanlage zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Str. / Schanzen- / Kirschweg
94	Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung
95	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg
96	Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße
97	Ausbau Wegeverbindung zw. Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle
98	Neubau einer Wegeverbindung entlang der Geländekante zwischen Am Kuhanger und Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke
99	Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

100	Ergänzung Radverk.-Anlage Nordseite Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Str./ Bahnübergang)
101	Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße
102	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße
103	Fußgängerverkehrskonzept Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten
104	Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen
105	Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)

Langfristige Maßnahmen (nach 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

106	Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für d. Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m Breite >32.500 kg Leergewicht)
-----	---

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

107	Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße
-----	---

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

108	Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten
-----	---



0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Hohe Priorität
2	0	4	2	15	8	3	25	3	Mittlere Priorität				
0	0	0	0	0	0	0	0	0	Niedrige Priorität				

NIEDRIGE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR

109 Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen

Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

110 Bündelung des LKW-Güterverkehrs auf wenigen Hauptrouten unter Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete

111 Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes "Münchenhofstraße"

Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

112 Verlängerung der Buslinie v. Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf (über Kümmelsberg)

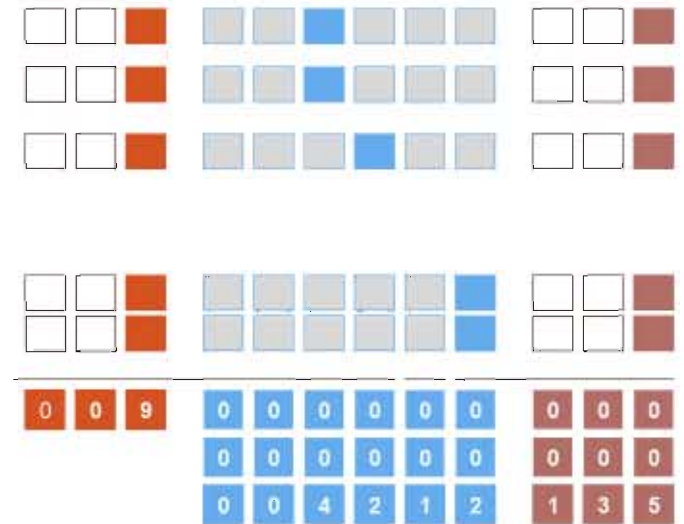
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

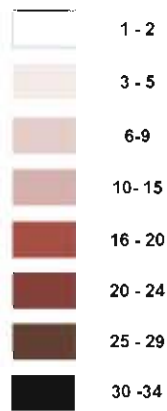
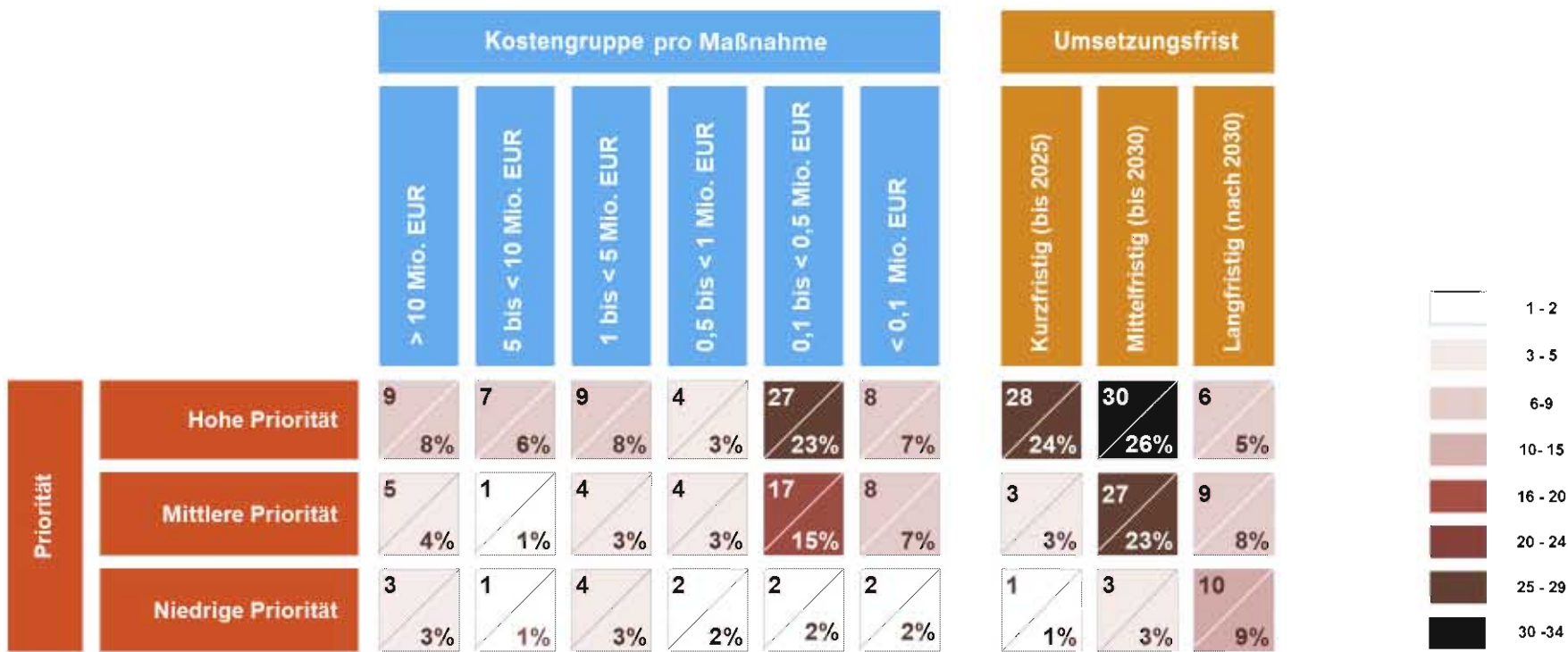
keine Maßnahmen



Langfristige Maßnahmen (nach 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	
keine Maßnahmen	
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	
keine Maßnahmen	
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	
113	Fuß- u. Radbrücke über Elbe/Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders
114	Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
115	Durchgehender Radweg nach Beyendorf-Sohlen (westlich der Bahn / Gustav-Ricker- / Erich-Weinert-Straße)
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	
keine Maßnahmen	
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	
116	Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zw. Überfahrt Franzosengraben u. Überfahrt Randau
117	ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus





Anhang 4

Maßnahmen nach Priorität, Umsetzungsfrist und Kostengruppen (Grafiken)

Anzahl
n = 117

25
20
15
10
5
0

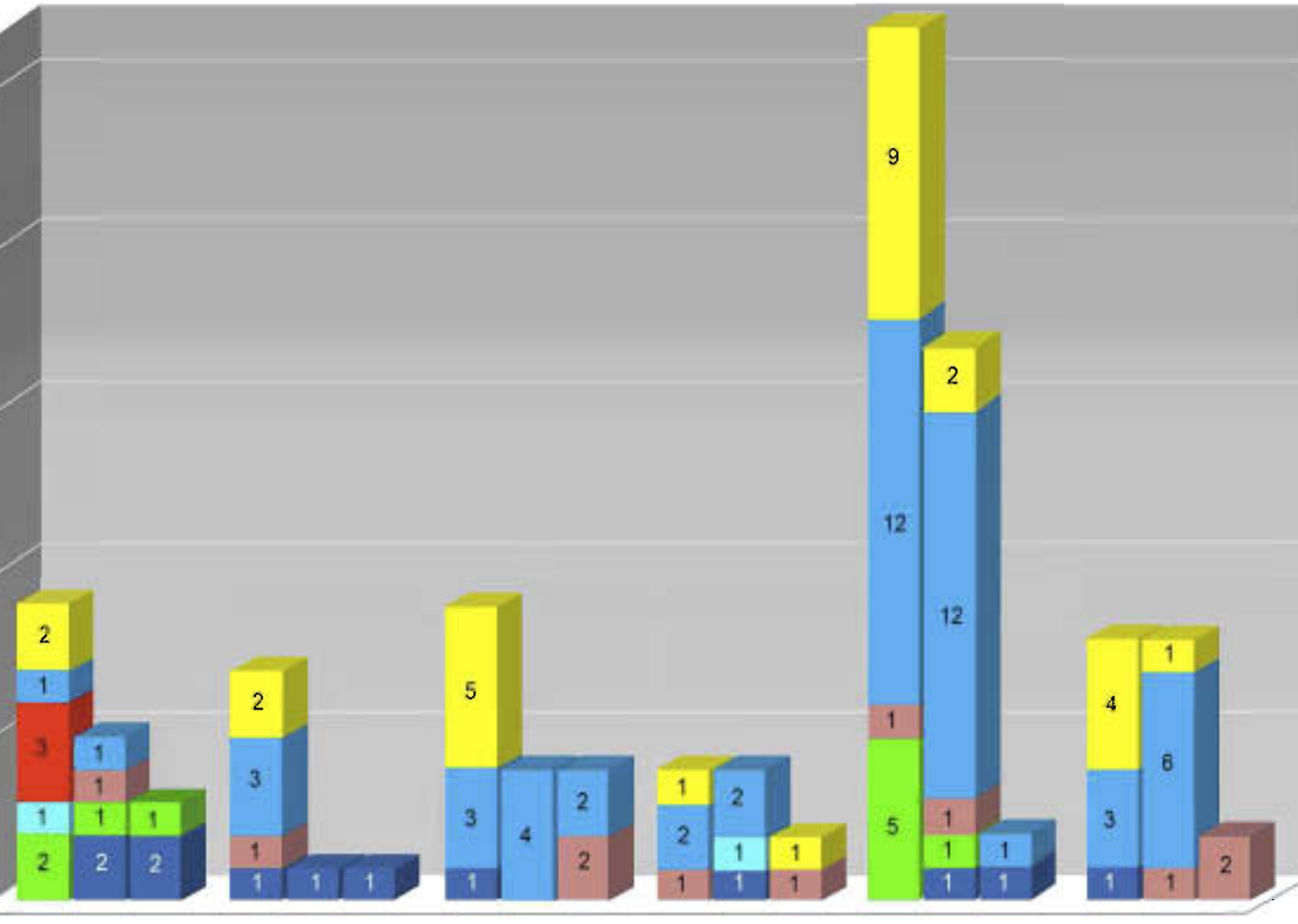
Maßnahmen nach Kosten, Priorität und Fristigkeit

- Kurzfristig bis 2025
- Mittelfristig bis 2030
- Langfristig nach 2030

"Sowieso"-Maßnahmen

- in der Realisierung
- im Planungsprozess
- Stadtratsbeschluss
- entsprechend Stadtratsbeschluss zu prüfen

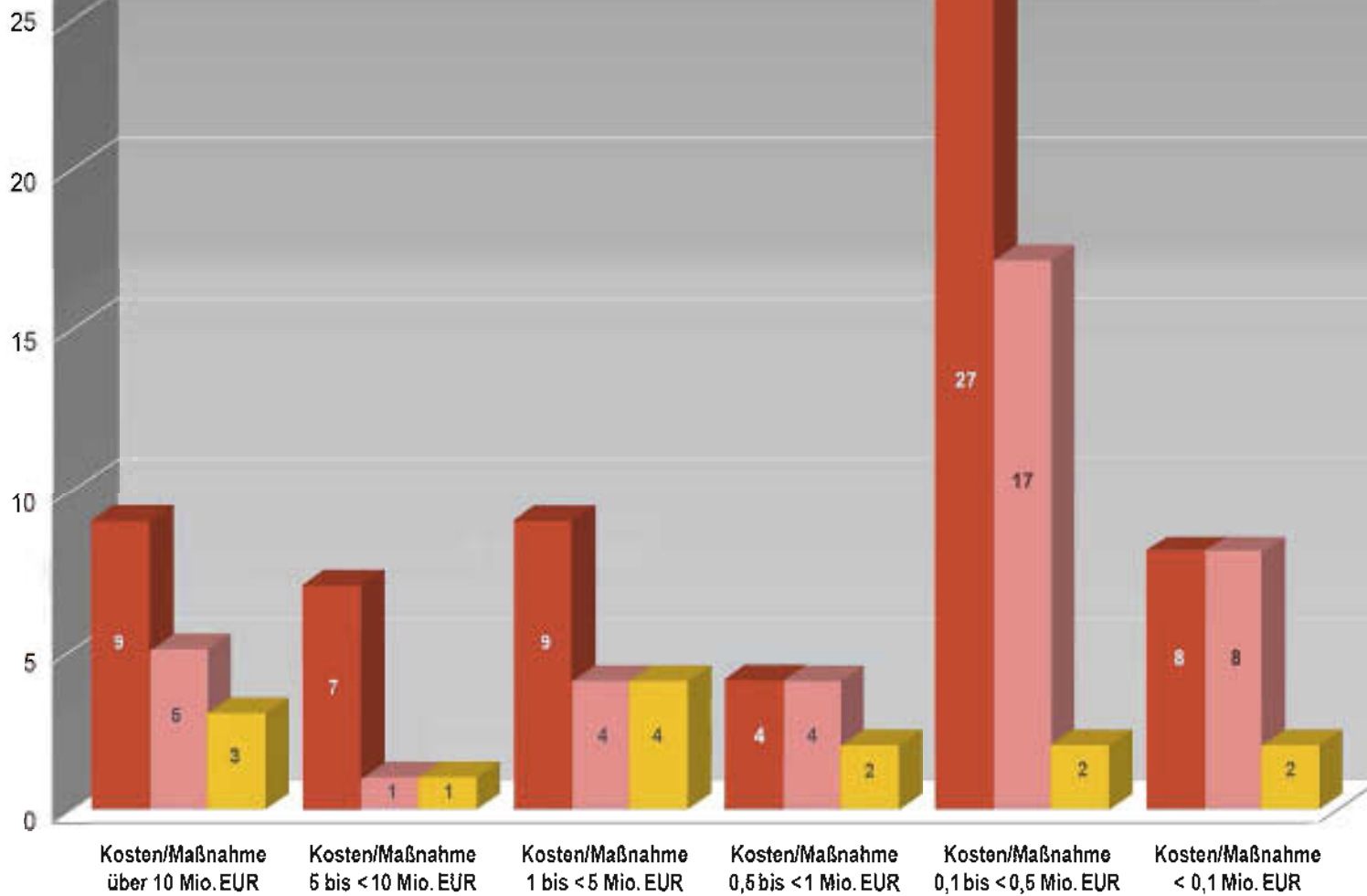
Kosten/Maßnahme über 10 Mio. EUR			Kosten/Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR			Kosten/Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR			Kosten/Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR			Kosten/Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR			Kosten/Maßnahme < 0,1 Mio. EUR		
Hohe Priorität	Mittlere Priorität	Niedrige Priorität	Hohe Priorität	Mittlere Priorität	Niedrige Priorität	Hohe Priorität	Mittlere Priorität	Niedrige Priorität	Hohe Priorität	Mittlere Priorität	Niedrige Priorität	Hohe Priorität	Mittlere Priorität	Niedrige Priorität	Hohe Priorität	Mittlere Priorität	Niedrige Priorität



Anzahl
n = 117

Maßnahmen nach Kosten und Priorität

- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Niedrigerpriorität



Anhang 5

Tabellarische Zusammenfassung der Szenarien 0 , 1, und ,2

	Szenario 0 "Beschlusslage"	Szenario 1 "Stärkung Umweltverbund"	Szenario 2 "Verhaltenswandel"
Kurz-Charakteristik	Gegenwärtiges Verkehrssystem (Netzstruktur und Angebote) einschließlich Realisierung sämtlicher im Bau oder in der Planung befindlicher kommunaler und überörtlicher verkehrlicher Maßnahmen = Prognose-Nullfall zuzüglich der vom Stadtrat bis 2016 politisch beschlossenen bzw. von Bund und Land zur Realisierung vorgesehenen Maßnahmen = ("Sowieso-Maßnahmen")	Wie Szenario 0 'Beschlusslage', jedoch zusätzliche weiche und investive Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds in Stadt und Region kombiniert mit Strategien und Maßnahmen der Innenentwicklung und einer Stadt der kurzen Wege. Schrittweiser Infrastrukturausbau mit dem Fokus auf Maßnahmen für ÖPNV, Radverkehr- und Fußwegenetz	Entsprechend Szenario 1 'Stärkung Umweltverbund', zusätzlich jedoch spürbarer Verhaltenswandel unter dem Einfluss von Klimaschutz, erhöhten Energie- und Mobilitätskosten sowie einem kritischeren Umweltbewusstsein. Veränderung der ÖPNV-Finanzierung mit dem Ziel eines kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs sowie verbesserte Anbindung des Umlands mit ÖPNV und Radverkehr.
Spezifische Merkmale und Indikatoren	Leichte EW-Zunahme Kernstadt / EW-Rückgang Umland Tendenziell gleichbleibende Zahl motorisierter Einpendler	EW-Zunahme in der Kernstadt im Zeichen einer besonderen Förderung der Innenentwicklung / EW-Rückgang Umland / Tendenziell leicht rückläufige Zahl motorisierter Einpendler	
	Veränderung der Verkehrsmittelwahl mit einer, dem allgemeinen Trend entsprechenden Zunahme vor allem des Rad- und Fußverkehrs. Gleichwohl bleibt das Kfz. wichtigstes Verkehrsmittel im Modal-Split	Zunahme der Verkehrsarten des Umweltverbunds im Binnenverkehr aufgrund gezielter Push & Pull-Maßnahmen (Kanalisation MIV, Parkraum-Bewirtschaftung, Förderung Fuß- und Radverkehr / verbesserte ÖPNV-Angebote). Spürbare Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds bei Wegen, nur geringfügig bei Verkehrsleistung.	Wie Szenario 2, jedoch im Binnenverkehr deutlichere Zunahme von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr bei rückläufiger Pkw-Nutzung. Zunahme intermodalen Mobilitätsverhaltens bei geringerer Bedeutung von privatem Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung. Starke Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds bei Wegen und bei Verkehrsleistung
	Stabile bzw. leicht wachsende Wirtschaftsentwicklung an bestehenden, neue Wohnungsbauvorhaben auch an peripheren Standorten	Stabile Wirtschaftsentwicklung an bestehenden sowie verstärkte Ansiedlung von Unternehmens-Neugründungen an innenstadtnahen Standorten, neue Wohnungsbauvorhaben ebenfalls in gut mit dem ÖPNV erschlossenen innenstadtnahen Lagen.	
	Zunahme der Anzahl und Länge der Wege pro Person und Tag beim MIV und deutlich beim ÖPNV, weniger im Rad- und Fußverkehr.	Weitere Zunahme der Anzahl und Länge der Wege pro Person und Tag beim MIV, noch deutlicher beim ÖPNV und zunehmend im Rad- und Fußverkehr	Schwache Zunahme von Anzahl und Länge der Wege pro Person und Tag beim MIV, stärker bei ÖPNV und im Radverkehr, gleichbleibend beim Fußverkehr
	Erhalt der Netzstruktur bei gleichzeitigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für bereits begonnene wie auch politisch beschlossene Vorhaben ("Sowieso-Maßnahmen").	Wie Szenario 'Beschlusslage', jedoch zusätzlich Qualifizierung / Umbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur mit Schwerpunkten im Bereich von Radverkehrsnetz, ÖPNV und öffentlichem Raum.	Wie Szenario 1, jedoch mit Schwerpunkt auf verstärkter Qualifizierung des Verkehrssystems mit Fokus auf neue Finanzierungsmodelle für ÖPNV sowie Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit.
Zu erwartende Entwicklung bis 2030	Erwartete rückläufige Belastung des Straßennetzes trotz leicht zunehmender personenbezogener Verkehrsleistung im MIV – selbst ohne zusätzliche strategische Maßnahmen und unter Beibehaltung der gegenwärtigen Netzstruktur. Gründe dafür sind u. a. das sich ändernde Mobilitätsverhalten und die tendenzielle Zunahme der Innenstadtbevölkerung bei abnehmender EW-Zahl im Umland.	Deutliche Zunahme der Verkehrsarten des Umweltverbundes im Binnenverkehr bei gleichzeitig rückläufigem motorisierter Individualverkehr auch aus dem Umland dank weiterer Aufwertung des öffentlichen Raumes für Fußgänger sowie verbesserter Radverkehrsinfrastruktur, attraktiverer Serviceangebote für ÖPNV-Nutzer sowie der gezielten Entwicklung einer Stadt der kurzen Wege.	Zuwachs der Nahmobilität zu Fuß und mit Fahrrad, verstärkter Einsatz alternativer Antriebsformen und damit einhergehende Veränderung individueller Mobilitätsgewohnheiten in einer Stadt der kurzen Wege. Verhaltenswandel als Ergebnis der zunehmenden Bedeutung einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität in der öffentlichen Wahrnehmung bei gleichzeitig steigenden Mobilitätskosten

	Szenario 0 "Beschlusslage"	Szenario 1 "Stärkung Umweltverbund"	Szenario 2 "Verhaltenswandel"
Maßnahmen-Schwerpunkte Fußverkehr	Umsetzung von Einzelmaßnahmen im Zuge von Straßen- und Haltestellen-Umbauten (z.B. Schönebecker Str. / S-Bahn-Haltestelle Salbke) bzw. im Kontext der laufenden Instandhaltung bzw. Ertüchtigung der Straßen-Infrastruktur.	Wie Szenario 0 jedoch zusätzlich dazu stadtweites Gehweg-Sanierungsprogramm / Herstellung von Barrierefreiheit im Haupt-Fußwegenetz / Bau von Querungshilfen an großen Verkehrsstraßen / Qualifizierung des öffentlichen Raumes / Herstellung sicherer und kurzer Fußwegverbindungen u.a. zwischen Stadtfeld und Altstadt.	Wie Szenario 1; zusätzlich dazu Begrünungsprogramm für Straßen, Gehwege und öffentliche Räume verbunden mit Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßen als "Lebensräumen"/ Ausbau von Wegeleitsystemen vor allem für Besucher der Stadt / Dynamische, auf Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV abgestimmte verkehrssteuernde Maßnahmen (u.a. entsprechende LSA-Umlaufzeiten stadtweit).
Maßnahmen-Schwerpunkte Radverkehr	Realisierung der vordringlichsten, in der Radverkehrskonzeption benannten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen (u.a. einzelne Lückenschlüsse / Einzel-Maßnahmen zur Qualifizierung und Sanierung von Radverkehrsanlagen).	Umsetzung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen zur Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen – entspr. Szenario 0: Investitionsprogramm für Sanierung, Ausbau und Verdichtung des Radwegenetzes / Beseitigung von Engstellen / Pilotprojekt Radstation, sowie Bau der ersten Radschnellverbindung ins Stadtumland / Sicherung der Erreichbarkeit aller Gewerbestandorte für den Radverkehr.	Umbau von Kopfsteinpflaster-Straßen in Wohnquartieren zu Radfahrstraßen / Umsetzung stadtweiter Schulradwegepläne / Ausbau eines gesamtstädtischen Netzes von Radstationen an allen wichtigen Schnittstellen / Ausbau eines Netzes von Radschnellverbindungen und Radrouten für E-Bikes / Umsetzung eines "Magdeburger Sicherheitsstandards im Radverkehr".
Maßnahmen-Schwerpunkte ÖPNV	Abschnittsweise Realisierung der zweiten Nord-Süd-Verbindung sowie Weiterführung des schrittweisen barrierefreien Ausbaus aller ÖPNV-Haltestellen / Zug um Zug Umstellung der gesamten Busflotte auf schadstoffarme Fahrzeuge.	Taktverdichtung während der Hauptverkehrszeiten einschließlich Ausbau der Infrastruktur sowie ÖPNV-Beschleunigung / Barrierefreie Gestaltung von baulichen Anlagen, Fahrzeugen und Informationen / Einrichtung von P+R-Plätzen mit ÖPNV- bzw. SPNV-Anschluss / 24-Stunden Vertaktung ÖPNV/S-Bahn. Attraktive ÖPNV-Angebote (Multi-Modalität / Tickets / Gepäcktransport etc.).	Weitere Aufwertung des ÖPNV (Sicherheit, Pünktlichkeit, Komfort, Preis) / Fortlaufende Qualitätsverbesserung von Haltestellen / Ausbau wichtiger Schnittstellen sowie Verknüpfung mit ÖPNV-affinen Dienstleistungen (Mobilitätsstationen) und umfassenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements / Umstellung der gesamten ÖPNV-Flotte auf nicht-fossile Antriebsarten.
Maßnahmen-Schwerpunkte Straße	Fertigstellung des Projekts Bahnüberführung Ernst-Reuter-Allee / Ersatzneubau der Elbbrücken / Erneuerung der Straßenanlagen im Bereich Leipziger Straße (Wiener Straße bis Halberstädter Straße) / Verlängerung der Bürger Straße bis an die Oebisfelder Brücke / Bau der Erschließungsstraße Südost.	Bestandssanierung Straßennetz, Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum sowie Fortführung weiterer entsprechender Maßnahmen in den Wohnquartieren / Qualifizierung der Wirtschaftsverkehrsrouten und der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten / Gezielte Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom Parkdruck u.a. durch eine weitere Qualifizierung der Parkraumbewirtschaftung.	Dynamische Verkehrs- (bzw. Parkraum-) steuerung und -bewirtschaftung in Kombination mit fortlaufendem Umwelt-Monitoring / Umsetzung umweltverträglicher Logistik- und Belieferungs-Konzepte im Bereich betrieblicher und kommunaler Ver- und Entsorgung / Ausweisung von Flächen für Ladestationen auf öffentlichem Straßenland für Elektrofahrzeuge / Umstellung von Liefer- und Dienstfahrzeugen auf nicht-fossile Antriebssysteme.

Anhang 6

Maßnahmen nach Zuordnung zu den Szenarien

Die Numerierung aller Maßnahmen entspricht derjenigen in Anhang 3

Maßnahmen nach Zuordnung zu den Szenarien

"SOWIESO-MASSNAHMEN"

Maßnahmen derzeit in Umsetzung (Hohe Priorität)	
1	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
2	Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7)
3	Ersatzneubau Strombrückenzug
Maßnahmen in Planung	
4	Barrierefreier Ausbau von 3 – 4 Haltestellen pro Jahr gemäß Magdeburger Standard vorrangig bei Trassenumbau
5	Einrichtung von Tempo-30-km/h-Zonen
Stadtratsbeschluss	
6	Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße
7	Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Str. – Ottersleben
8	Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner Erweiterung
9	Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr (Abschnitt Alt Westerhüsen von Schönebecker Chaussee bis Sohlener Straße, Abschnitt Sohlener Straße bis Welsleber Straße, Abschnitt Welsleber Straße bis Faulmannstraße, Abschnitt Faulmannstraße bis Blumenstraße, Abschnitt Blumenstraße bis Knoten Friedrich-List-Straße, Abschnitt Knoten Friedrich-List-Straße bis Knoten Schanzenweg, Abschnitt Knoten Schanzenweg bis Schönebecker Straße/Einmündung Neue Straße)
10	Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße
11	Radverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker und Osterweddinger Chaussee
12	Kompletzierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch
13	Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmanstraße
14	Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg
15	Fuß- und Radweg südlich Barleber See II
Zur Prüfung vorgeschlagen	
16	Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke
17	Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis von Potentialanalysen
18	Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau Konzept für eine Dritte Elbquerung
19	Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich
20	Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt
21	ÖPNV-Erschließung Pfahlberg
22	Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang
23	Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße
24	ÖPNV-Anbindung Florapark
25	Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg
26	Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester
27	Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen



HOHE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	
28	Optimierung eines Blinden-Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste (Innenstadt und innenstadtnahe Stadtteile)
29	Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (zw. Anna- u. Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege und separate Radverk.Anlagen (Abschn. Mellinstr. bis Seehäuser Str., Abschn. Seehäuser Straße bis Europaring, Abschn. Knoten Westring / Europaring – Fröbel- bis Liebermannstr., Abschn.Liebermannstr. bis Adelheidring)
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	
30	Schulwegsicherung (Konzept, Umsetzungsmaßnahmen Straße/Fußwege/Querungen/LSA)
31	Verminderung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	
32	Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen (Konzept)
33	Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen)
34	Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden
35	Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von "Fahrradschleusen" vor LSA
36	Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
37	Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	
38	Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee
39	Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke"
40	Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring
41	Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)
42	Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz
43	Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche
44	Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
45	Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen)
46	Konzept für eine Radwegeverbindung unter Nutzung der Revisionswege u. Baustraßen der 2. Nord-Süd-Verbindung insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	
47	Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Saibker Chaussee
48	Trennung von Rad- und Fußverkehr in der Jakobstraße durch eine geeignete Führung
49	Neuordnung des Straßenraumes Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg
50	Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße)

Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	
51	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	
52	Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
53	Barrierefreier öffentlicher Raum inkl. Bordabsenkungen an Querungsstellen
54	Weitere Qualifizierung der Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet)
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	
55	LSA / Zebrastreifen vor Schulen
56	Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)
57	Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / B+R-Standorte
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
58	Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße
59	Ausbau Ottersleber Weg nach Niederndodeleben für den Radverkehr



Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

60	Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz		
61	Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke		
62	Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee		
63	Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges		
64	Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddinger Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddingen)		
65	Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Str. / Schönebecker Str.)		
66	Ergänzung Radverkehrs anl. Salbker Chaussee (Schäferbreite b. Magdeburger Ring)		
67	Verbesserte Radverkehrsverbindung Olvenstedter Chaussee / Olvenstedter Platz		
68	Neubau Neustädter Radweg zw. Nachtweide u. Schrote-Radweg u. weiter als Wegeverbindung bis Ohrestraße		
69	Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße		
70	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 (Wanzleber Chaussee bis Stadtgrenze)		
71	Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenzug östlich Alte Elbe		

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

72	Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße		
73	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zw. Königstr.u.Halberstädter Chaussee		
74	Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße		

Langfristige Maßnahmen (nach 2030)

75	Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung/Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten		
76	Bedarfsgerechte Sanierung von Fußwegen		
77	Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten		

MITTLERE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

78	Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Str. incl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung		
79	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße für alle Verkehrsarten		

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

80	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße für alle Verkehrsarten		
----	--	--	--

Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

81	Umsetzung ortsteilverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen		
----	---	--	--

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

keine Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

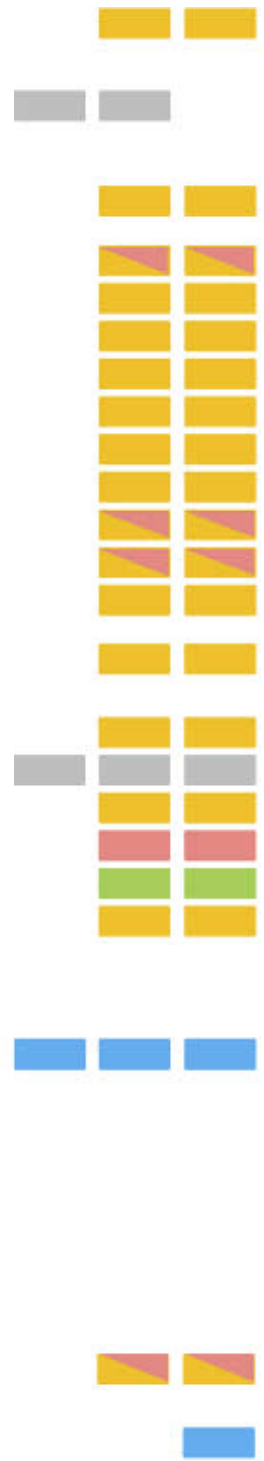
82	Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer		
83	Bauliche Fortsetzung des Biederitzer Radwegs zwischen Berliner Chaussee und Biederitz – bei Abriss der Eisenbahnbrücke Neubau einer kurzen Fuß- u. Radbrücke nur über die Ehle im Umflutgraben		

84	Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder) (Neubau Wegeverbindung Burger Straße (zw. Burger Straße und Stegelitzer Straße)		
----	--	--	--

85	Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z. B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten, Universität)		
----	--	--	--



Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
86	Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg/Verlängerung Brassengeweg, zwischen Burger Straße (Kreisverkehr) / Oebisfelder Brücke und zwischen Wasserkunst-/Freiligrathstraße (Radweg Ausbau des Brassengeweges westl. Elbufer Barleber See I)
87	Optimierung Durchgangsverkehr über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	
88	Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße
89	Fuß- u. Radverkehrsanlage Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße)
90	Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorsttring (Führung auf der Fahrbahn)
91	Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahberg-List
92	Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße)
93	Radverkehrsanlage zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße/ Schanzen- / Kirschweg
94	Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung
95	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg
96	Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße
97	Ausbau Wegeverbindung zw. Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle
98	Neubau einer Wegeverbindung entlang der Geländekante zwischen Am Kuhanger und Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke
99	Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	
100	Ergänzung Radverkehrsanlage Nordseite Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Straße/ Bahnübergang)
101	Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße
102	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße
103	Fußgängerverkehrskonzept Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten
104	Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen
105	Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)
Langfristige Maßnahmen (nach 2030)	
Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	
106	Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für die Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m Breite u. >32.500 kg Leergewicht)
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	
keine Maßnahmen	
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	
keine Maßnahmen	
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
keine Maßnahmen	
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	
107	Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	
108	Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten



NIEDRIGE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	109 Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen		■	■
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	keine Maßnahmen			

Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	110 Bündelung des LKW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten bei Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete 111 Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes "Münchenhofstraße"	■	■	■
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	112 Verlängerung der Buslinie von Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) → Diesdorf (über Kümmelsberg)		■	■
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	keine Maßnahmen			

Langfristige Maßnahmen (nach 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	113 Fuß- u. Radbrücke über Elbe/Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders 114 Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindener Straße	■	■	■
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	115 Durchgehender Radweg nach Beyendorf-Sohlen (westlich der Bahn / Gustav-Ricker- / Erich-Weinert-Straße)		■	■
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	116 Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zwischen Überfahrt Franzosengraben und Überfahrt Randau 117 ÖPNV-Erschließung zum Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus		■	■

Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
------------	------------	------------

Anhang 7

Integriertes Handlungskonzept (Kurzfassung)

Integriertes Handlungskonzept

Verkehrssicherheit

1. Berücksichtigung einer Bewertung des Sicherheitspotentials von Straßen bei Analysen zur Verkehrssicherheit entspr. ESAS (Empfehlung für die Sicherheitsanalyse von Straßen, Ausgabe 2002) sowie nach ESN (Empfehlung für das Sicherheitsaudit von Straßennetzen, Ausgabe 2003),
2. Verstärkte Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung,
3. Richtliniengerechte Gestaltung von Rad- und Gehwegen sowie von Straßenquerungen,
4. Anordnung situationsentsprechender Geschwindigkeitsregelungen – auch auf Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen,
5. Strategien zur Minimierung von Kfz-Hol- und Bringdiensten (Eltern-Taxi) zu Kindertagesstätten und Schulen – auch zwecks Verbesserung der kindlichen Verkehrskompetenz sowie im Interesse der Unfallvermeidung,
6. Weiterführung von Maßnahmen der Schulwegsicherung (u.a. mittels Fortschreibung der Schulwegpläne für Grundschulen) und Verkehrserziehung in Kitas und Schulen),
7. Förderung des Zusammenwirkens unterschiedlicher, im Rahmen der Verkehrssicherheit tätiger Akteure (Polizei, ADAC, ADFC, Stadtverwaltung, Schulen),
8. Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung,
9. Integration neuer Fortbewegungsmittel (z.B. Pedelecs, E-Lastenfahräder, Segways) in die Verkehrssicherheitsbetrachtung.

Koordination | Beratung

Planung

Planung | Realisierung

Planung | Realisierung

Öffentlichkeitsarbeit

Nr. 30

Koordination | Beratung

Koordination | Beratung

Koordination | Beratung

Elektromobilität

1. Entwicklung von Stufenkonzepten zur Einrichtung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur in der Gesamtstadt für Fahrzeuge mit Elektroantrieb,
2. Schrittweise Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotten und des Maschinenparks auf Elektro bzw. nichtfossile Antriebsarten,
3. Vermehrter Einsatz batteriegetriebener Busse im ÖPNV,
4. Konzept für ein Pilotprojekt "Kommunales EMobil" zu Test und Schulungszwecken,
5. "Kooperationsverbund E-Mobilität" von Landeshauptstadt, wissenschaftlichen Einrichtungen und Magdeburger energieaffinen Industrieunternehmen (z.B. Enercon) als Baustein einer "SmartCityStrategie",
6. Einrichtung eines "Schaufensters E-Mobilität" als Fortbildung, Schulung und Kooperationsplattform.

Nr. 85

Investitionsprogramm

Investitionsprogramm

Planung

Koordination | Beratung

Pilotprojekt

Verkehrssteuerung und -lenkung

1. Ertüchtigung und Ausbau der bestehenden Verkehrsleitzentrale,
2. Entwicklung einer koordinierten, verkehrsabhängigen Verkehrssteuerung und -beeinflussung (vgl. Dresden) in Kooperation mit anderen Kommunen,
3. Optimierung des bestehenden Parkleit- und Informationssystems,
4. Schrittweise Entwicklung eines dynamischen Wegweisungssystems,
5. Entwicklung einer integrierten Verkehrs- und ÖPNV-Information in Kooperation von Landeshauptstadt, MVB, marego und NASA.

Investitionsprogramm
 Koordination | Beratung
 Nr. 32, 54
 Planung | Realisierung
 Koordination Beratung

Öffentlichkeitsarbeit

1. Mobilitätsschulung an Schulen und Bildungseinrichtungen,
2. Laufende Bürgerinformation zur Mobilitätsentwicklung in Magdeburg,
3. Bürgerwettbewerb "Ideen für den Stadtverkehr" (nach Leipziger Vorbild).

Koordination | Beratung
 Koordination | Beratung
 Pilotprojekt

Mobilitätsmanagement

1. Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen zwecks Förderung alternativer Mobilitätsangebote zum privaten Pkw,
2. Mobilitätsberatung in Schulen, Berufsschulen, Universitäten und Unternehmen zu umweltfreundlicher und ressourcensparender Mobilität,
3. Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV für Beschäftigte der Magdeburger Unternehmen sowie von Behörden und wissenschaftlichen Instituten,
4. Verstärkung von Initiativen zur Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr – auch Pedelecs – sowie Bereitstellung von Schließfächern für Gepäck und Fahrradhelme,
5. Information und Bereitstellung von Angeboten sowie Werbekampagnen zur multimodalen Verkehrsmittelnutzung (z. B. CarSharing, Radverleihsysteme, P+R, B+R, Park+Bike),
6. Entwicklung und Umsetzung innovativer Strategien zum Einsatz zielgruppen-spezifischer ÖPNVTickets (z. B. Jobtickets als Parkberechtigung, Nutzung von Kombitickets oder Kombitickets für Parkhaus und ÖPNVNutzung in der Innenstadt),
7. Pilotprojekt zum Ausbau kombinierter E-Lade und Mobilitätsstationen sowie Festlegung von Standorten für Mobilitätsstationen vor allem in Stadtquartieren mit hohem Parkdruck,
8. Erarbeitung integrierter Mobilitätskonzepte für Veranstaltungsorte sowie deren Umsetzung gemeinsam mit den jeweiligen Veranstaltungsagenturen.

Koordination | Beratung
 Koordination | Beratung
 Kooperationsprojekt
 Koordination | Beratung
 Öffentlichkeitsarbeit
 Kooperationsprojekt
 Pilotprojekt
 Planung | Realisierung

a) Sicherung der Barrierefreiheit für Fußgänger

1. Konkretisierung des Magdeburger "Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Konvention für die Rechte von Menschen mit Behinderungen" durch kurz- u. mittelfristige Programme zur Umgestaltung von Verkehrsanlagen und öffentlichen Räumen,
2. Vorrangige Herstellung barrierefreier Zu- bzw. Übergänge zu ÖPNV-Haltestellen sowie zu öffentlichen Einrichtungen,
3. Bordabsenkungen an Kreuzungen, wichtigen Knotenpunkten und Querungsstellen.

Planung

Nr.4

Nr.53

b) Konzeptionelle Maßnahmen zur Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs unter Beteiligung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen (z.B. Kinder und alte Menschen, Eltern mit Kinderwagen, mobilitätseingeschränkte Menschen),

1. Definition eines Hauptfußwegenetzes mit Qualitätsstandards einschließlich der Zustandserfassung und Priorisierung des Mängelbeseitigungsbedarfs,
2. Erhalt bzw. Einrichtung direkter Wegeführungen zur Vermeidung von Umwegen,
3. Umgestaltungsprogramm für Fußgängerwege (ebene und erschütterungsfrei überrollbare Fußwegflächen, ausreichende Dimensionierung, die die ungestörte Begegnung von Kinderwagen, Rollstühlen und einander entgegenkommenden Fußgängern gestattet),
4. Erarbeitung kleinräumlicher Verkehrskonzepte unter Beachtung der Vernetzung von Fußwegen vor allem im Umfeld von Schulen, öffentlichen (kulturellen, sozialen, bildungsbezogenen) Einrichtungen und ÖPNV-Haltestellen,
5. Aktionsprogramm "Querungshilfen für Fußgänger" insbesondere an verkehrsreichen Straßen und über Gleistrassen der Straßenbahn,
6. Verkürzung der Wartezeiten an Fußgänger-LSA bei gleichzeitiger Anpassung der LSA-Steuerung an unterschiedliche Querungsgeschwindigkeiten
7. Prüfung von Standorten und Praxistauglichkeit alternativer LSA- Schaltungen mit eingeblendeten Restzeiten einer Rot- oder Grünphase ("Wiener"-Modell) oder Übergangsfristen im Blinkmodus ("Amsterdamer"-Modell),
8. Vermeidung von Radfahren auf Gehwegen u.a. mittels ausreichend dimensionierter Radverkehrsanlagen.

Planung

Investitionsprogramm

Investitionsprogramm

Planung

Nr.33

Nr.31

Pilotprojekt

Investitionsprogramm

Öffentlicher Personennahverkehr

a) Organisatorisch-konzeptionelle Maßnahmen Schiene/Straße

1. Aktualisierung der Angebote für Schüler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre unter Einbeziehung bestehender und neu einzurichtender P+R-Plätze sowie dazugehöriger Dienstleistungen (u.a. Online- und Echtzeit-Informationen, Gepäcktransport von Einkäufen) – in Kooperation von marego und MVB,
2. Fortführung und Aktualisierung der Digitalisierung (Ticketing und bargeldlose Zahlung),
3. Dynamische Fahrgast-Information über Fahrpläne bzw. verfügbare zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen) – in Kooperation von öffentlichen und privaten Mobilitätsdienstleistern,
4. Erweiterung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen und Bereitstellung entsprechender Informationen über die betreffenden Optionen, Linien, Kapazitäten in Fahrzeugen, Sonderfahrten etc.,
5. Laufende Verbesserung koordinierter Verkehrsabläufe an wichtigen bestehenden und künftigen Schnittstellen (2. Nord-Süd-Verbindung),
6. Fahrplanabhängige Bevorrechtigung an LSA für den ÖPNV in mehreren Stufen (erhöhte Priorität nicht bei Verfrühung, jedoch bei Verspätung),
7. LSA-seitige Unterstützung dynamischer Anschluss-Optionen (abhängig von der Fahrplanlage) zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und für eine verlässliche Haltestellenprognose.

Kooperationsprogramm

MVB

Kooperationsprogramm

MVB

MVB

Nr.56

Investitionsprogramm

b) Bauliche Maßnahmen Schiene/Straße

1. Sicherung der barrierefreien Zugänglichkeit von ÖPNV-Haltestellen,
2. Erarbeitung städtebaulicher Machbarkeitsstudien zum mittel- bis langfristigen Einsatz breiterer Straßenbahnfahrzeuge unter besonderer Beachtung der RAST 06 sowie stadtbildprägender Bauten, Bäume und Raumkanten.

Nr.4

Planung

Radverkehr

a) Organisatorisch-konzeptionelle Maßnahmen

1. Aktualisierung der Radverkehrskonzeption sowie Erstellung eines Stufenkonzepts zu deren Umsetzung; dies betrifft vor allem die Definition und Freihaltung von Radverkehrskorridoren und Radschnellverbindungen, Maßnahmen der Sicherheit für Radfahrer wie auch der Ertüchtigung bestehender Radverkehrsanlagen,
2. Erstellung eines stadtweiten Mängel- bzw. Schadenskatasters für Radverkehrsanlagen,
3. Freigabe sämtlicher geeigneter Einbahnstraßen für Radfahrer im Zwei-Richtungsverkehr,
4. Erarbeitung eines gesamtstädtischen Konzepts vernetzter Fahrradstraßen sowie Radschnellverbindungen.

Planung

Planung

Nr. 50

Planung

b) Bauliche Maßnahmen

1. Vordringliche und schrittweise Umsetzung von Maßnahmen für mehr Sicherheit (Radverkehrskonzeption); dies betrifft die Breite und Gestaltung von Radverkehrsanlagen, die Markierung durchgehender Radstreifen entlang wichtiger Straßen, die Führung von Radverkehrsanlagen im Bereich von Knotenpunkten, die Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie die sukzessive Schaffung bevorzogter Aufstellflächen vor LSA,
2. Realisierung von Haltegriffen und Wartezeitanzeigen an Knotenpunkten und LSA,
3. Standortplanung für Bike+Ride (B+R)- bzw. Radstationen sowie Umsetzungsplanung und Ausschreibung zwecks Realisierung durch private Träger / Investoren.

u.a. Nr. 34, 45

Pilotprojekt

Planung | Realisierung

Straße und motorisierter Individualverkehr

a) Konzeptionell-organisatorische Maßnahmen Straße

1. Ausweisung des städtischen Hauptstraßennetzes nach Klassifizierung bzw. Kategorisierung – mit besonderem Augenmerk auf bestehende zusammenhängende Stadtquartiere ("Environmental Areas"),
2. Bündelung des MIV auf dem Vorrangstraßennetz in Kombination mit Durchfahrtsbeschränkungen bzw. geschwindigkeitsdrosselnden Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz (z.B. durch Aufpflasterungen in Einmündungsbereichen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Tempolimits, Einrichtung von Shared Spaces),
3. Erarbeitung und Umsetzung jeweils spezifischer Gestaltungsleitlinien für das übergeordnete wie auch für das nachgeordnete Straßennetz nach den Kriterien einer gerechten Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes sowie unter besonderer Beachtung von Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Immissions- und Klimaschutz.

Planung

Investitionsprogramm

Planung | Realisierung

b) Bauliche Maßnahmen Straßennetz

1. Vordringliche Netzergänzungen bzw. Lückenschließungen im Hauptstraßen-Netz,
2. Aufstellung und fortlaufende Aktualisierung eines Leitplans für den Umbau von Straßen bzw. Straßenabschnitten in Kombination mit einem Gestaltungs-leitfaden für den öffentlichen Raum.

Investitionsprogramm

Planung

Ruhender Verkehr

a) Privater Kfz-Verkehr

1. Weiterer Ausbau der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und in innenstadtnahen Quartieren in Kombination mit der Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum,
2. Führung des Parksuchverkehrs im Hauptnetz unter Nutzung bzw. Erweiterung des bestehenden dynamischen Parkleitsystems,
3. Erweiterung des Angebotes an P+R-Plätzen am Stadtrand einschließlich qualitätsverbessernder Maßnahmen (z.B. Beleuchtung, Video-Überwachung, optimale Anbindung an das ÖPNV-Netz einschließlich Echtzeit-Fahrplaninformation, witterungsgeschützten Warteständen für Fahrgäste) sowie Einbindung in das Parkleitsystem, Online-Information bezüglich Standort, ÖPNV-Anbindung der jeweiligen P+R-Plätze,
4. Gezielte Maßnahmen in Schwerpunktgebieten des Gehwegparkens zur Freihaltung der betreffenden Flächen (z.B. durch Anordnung von Abgrenzungspfosten oder Pollern oder von Fahrradbügeln auf Gehwegnasen),
5. Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzepts als Pilotprojekt für ein ausgewähltes Stadtquartier mit unzureichendem Stellplatzangebot (z.B. Stadtfeld-Ost) unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten,
6. Unterstützung privater Investoren (z.B. durch Flächenfreihaltung) bei der Errichtung kleinteiliger Quartiersgaragen.

Nr.54

Planung

Nr.17

Investitionsprogramm

Planung

Nr.104

b) Elektromobilität

1. Ausweisung von Standorten für Ladestationen im öffentlichen Straßenraum für E-mobile Fahrzeuge einschließlich Markierung und Beschilderung der betreffenden Sonderparkplätze sowie Koordination im Zuge des Baus und der Einrichtung von Ladesäulen.

Planung | Koordination

c) CarSharing

1. Verkehrsrechtliche Regelung für stationsbasierte CarSharing-Plätze im öffentlichen Straßenraum,
2. Ausweisung von CarSharing-Plätzen vor allem in dicht besiedelten Innenstadt- und Innenstadt-Randbereichen.

Planung

Planung

d) Veranstaltungs-/ Tourismus-Verkehr

1. Festlegung von Omnibus-Sonderparkplätzen für den Tourismus- und Veranstaltungsverkehr,
2. Weitere Qualifizierung der Wegweisung zu P+R-Plätzen für motorisierten privaten Besucher-Verkehr bei Großveranstaltungen in Kombination mit weiträumigen Zu- u. Durchfahrtsbeschränkungen sowie entsprechenden Online-Informationen.

Planung

Investitionsprogramm

Wirtschaftsverkehr

a) Unternehmensbezogener Wirtschaftsverkehr

1. Aktualisierung eines möglichst innenstadtfernen LKW-Wegeleit-Systems sowie des Routingplans für den Schwer- und Schwerlastverkehr,
2. Optimierung des Baustellenmanagements,
3. Bedarfsgerechte Anpassung des Verkehrsnetzes, insbesondere unter Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs (Brückenhöhen, Radien im Bereich von Knotenpunkten, Engstellen etc.).

Planung | Realisierung

Planung | Realisierung

Investitionsprogramm

b) City-Logistik

1. Planungs- und eigentumsrechtliche Sicherung von Standorten für intermodale City-Terminals bzw. innerstädtische Umschlagspunkte,
2. Kooperation mit Paketdienstleistern zur Entwicklung stadtverträglicher Paket-Pack- und Abholstationen,
3. "Modellprojekt Magdeburg" unter Beteiligung von IFF (Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung), Landeshauptstadt, Kurier-, Paket-, und Logistik-Diensten zum Einsatz umweltverträglicher Fahrzeuge und Logistikkonzepte für innerstädtische Lieferketten,
4. Aktualisierung und Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Entsorgungskonzepts für Wertstoffe, Industrie- und Haushaltsabfälle.

Planung

Planung | Koordination

Koordination | Beratung

Planung

c) Erschließung von Gewerbegebieten

1. Bedarfsgerechte Anordnung von LKW Sammelstellplätzen in Verbindung mit Sanitäranlagen.

Planung | Realisierung

d) Wirtschaftsverkehr im Nahversorgungsbereich (laut Märkte-Konzept)

1. Bedarfsgerechte Anordnung und Optimierung von Anlieferzonen.

Planung | Realisierung

Anhang 8

Zusammenfassung der Maßnahmeempfehlungen aus den
Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße,
Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen (Anlage 2 zur Drucksache DS0444/15)

Zusammenfassung der Maßnahmeempfehlungen aus den Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen

Untersuchungsbereich	Priorität	Maßnahmenempfehlungen	Kostenstufe	Planungskosten ¹⁾ brutto (Euro)	Baukosten brutto (Euro)	Gesamtkosten brutto (Euro)
Salbke / Westerhüsen	1	Umgestaltung des Straßenraumes Schönebecker Straße/Alt Fermersleben/Alt Salbke/Alt Westerhüsen	Kostenannahme	1.320.000	9.580.000	10.900.000
Hopfengarten	2	Studie niveaufreie Kreuzung Bahnübergang Friedrich-List-Straße und Weiterführung Straßentrasse in Richtung Schanzenweg	Kostenannahme	30.000		30.000
Leipziger Straße	3	Ergänzung Rechtsabbiegespur Nordostseite Brenneckestraße/Rampen Magdeburger Ring	Kostenannahme ²⁾	17.900	199.100	217.000
Leipziger Straße	4	Ausbau Fermersleber Weg zwischen Lemsdorfer Weg und Semmelweisstraße	Kostenschätzung	157.500	1.574.500	1.732.000
Leipziger Straße	5	Ausbau Salbker Straße zwischen Leipziger Straße und Dodendorfer Straße	Kostenschätzung	35.400	353.600	389.000
Leipziger Straße	6	Ausbau zwischen Leipziger Straße und Dodendorfer Straße	Kostenschätzung	104.500	1.043.500	1.148.000
Salbke / Westerhüsen	7	Erneuerung von Gehwegen und Nachrüstung von Radverkehrsanlagen in der Ottersleber Straße	Kostenannahme	134.000	1.346.000	1.480.000
Hopfengarten	8	Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr im Schanzenweg	Kostenannahme	11.400	75.600	87.000
Hopfengarten	9	Ausbau Seitenbereich und Erweiterung Stellplätze Südseite Am Hopfengarten vor Kindergarten und Schule	Kostenannahme	4.000	39.000	43.000
Leipziger Straße	10	Ausbau Sudenburger Straße	Kostenannahme	61.000	407.000	468.000
Salbke / Westerhüsen	11	Umgestaltung des Knotenpunktes Alt Fermersleben/Friedrich-List-Straße	Kostenannahme	33.300	222.700	256.000
Hopfengarten	12	Ausbau von Radverkehrsanlagen im Kirschweg	Kostenannahme	11.500	118.500	130.000
Salbke / Westerhüsen	13	Ergänzung von Radverkehrsanlagen in der Faulmannstraße	Kostenannahme	19.000	131.000	150.000
Leipziger Straße	14	Sanierung/Ausbau Geh- und Radwege Dodendorfer Straße zwischen Warschauer Straße und Salbker Straße	Kostenschätzung	205.600	2.055.400	2.261.000
		Zwischensumme		2.145.100	17.145.900	19.291.000

¹⁾ Kosten für Planung, Bauüberwachung und Gutachten – grobe Kostenschätzung Stand 2014

²⁾ einschließlich Grunderwerb

Zusammenfassung der Maßnahmeempfehlungen aus den Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost
für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen

Unter- suchungsbereich	Priorität	Maßnahmenempfehlungen	Kostenstufe	Planungskosten ¹⁾ brutto (Euro)	Baukosten brutto (Euro)	Gesamtkosten brutto (Euro)
Hopfengarten	15	Ausbau des Knotenpunktes Schilfbreite/Salbker Straße	Kostenannahme	55.000	366.000	421.000
Leipziger Straße	16	Ausbau Freie Straße zwischen Warschauer Straße und Marienstraße	Kostenannahme	50.700	337.300	388.000
Salbke / Westerhüsen	17	Lückenschluss Radwegenetz Alt Farmersleben/Alt Salbke	Kostenschätzung	30.000	202.000	232.000
Salbke / Westerhüsen	18	Ergänzung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen in der Friedrich-List-Straße	Kostenannahme	113.000	1.127.000	1.240.000
Hopfengarten	19	Ausbau Ahornweg	Kostenannahme	108.200	720.800	829.000
Hopfengarten	20	Ausbau von Gehwegen und Radverkehrsanlagen in der Friedrich-List-Straße	Kostenannahme	26.600	177.400	204.000
Hopfengarten	21	Ausbau von Gehwegen und Radverkehrsanlagen in der Ottersleber Chaussee	Kostenannahme	34.400	229.600	264.000
Hopfengarten	22	Ausbau Straße Klostergraben	Kostenannahme	37.300	249.700	287.000
Hopfengarten	23	Ausbau Birkenweg	Kostenannahme	83.500	556.500	640.000
Hopfengarten	24	Ausbau Eichenweg	Kostenannahme	61.200	407.800	469.000
Hopfengarten	25	Ausbau Ulmenweg	Kostenannahme	68.400	455.600	524.000
Hopfengarten	26	Ausbau Buchenweg	Kostenannahme	29.400	196.600	226.000
Hopfengarten	27	Ausbau Eschenweg	Kostenannahme	7.700	52.300	60.000
Leipziger Straße	28	Ausbau Grusonstraße	Kostenannahme	40.000	270.000	310.000
Leipziger Straße	29	Ausbau Bahnikstraße	Kostenannahme	33.800	225.200	259.000
Leipziger Straße	30	Ausbau Wanzleber Straße	Kostenannahme	15.470	103.530	119.000
Salbke / Westerhüsen	31	Ergänzung Gehweg Lüttgen-Salbker-Weg	Kostenannahme	16.000	114.000	130.000
		Zwischensumme		2.955.770	22.937.230	25.893.000

1) Kosten für Planung, Bauüberwachung und Gutachten – grobe Kostenschätzung Stand 2014

2) einschließlich Grunderwerb

Zusammenfassung der Maßnahmeempfehlungen aus den Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen

Untersuchungsbereich	Priorität	Maßnahmenempfehlungen	Kostenstufe	Planungskosten ¹⁾ brutto (Euro)	Baukosten brutto (Euro)	Gesamtkosten brutto (Euro)
Salbke / Westerhüsen	32	Einrichtung von B+R am S-Bahn-Haltepunkt Salbke sowie an den Schnittstellen der Sohlener Straße und der Faulmannstraße	Kostenannahme	28.400	189.600	218.000
Hopfengarten	33	Errichtung einer B + R-Anlage am S-Bahnhaltepunkt SKET-Industriepark	Kostenannahme	11.400	76.600	88.000
Leipziger Straße	34	Herstellung eines barrierefreien Zuganges zum Tunnel unter den DB-Anlagen Freie Straße	Kostenannahme	7.330	36.670	44.000
Hopfengarten	35	Untersuchungen zum Ausbau eines Regionalhaltepunktes an der Ottersleber Chaussee	Kostenannahme	33.000		33.000
Hopfengarten	36	Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Straße Am Hopfengarten	Kostenannahme	550	2.450	3.000
	37	Ausbau von barrierefreien ÖPNV-Haltestellen	Kostenannahme	660.000	4.398.000	5.058.000
		Gesamtsumme		3.696.450	27.640.550	31.337.000

¹⁾ Kosten für Planung, Bauüberwachung und Gutachten – grobe Kostenschätzung (Stand 2014)

Anmerkungen: Kostenermittlung ohne Kosten für Grunderwerb und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
 Kostenannahme = ohne Planungsgrundlage Kostenschätzung = Grundlage Vorplanung
 ggf. Refinanzierung der Straßenbaukosten durch Straßenausbaubeiträge möglich

Rot: Überschneidung mit Maßnahmenliste (Kostenvolumen: 18.882.000,00 EUR)

Verbleibender Rest: 12.455.000,00 EUR

Anhang 9

Stadtratsinformationen

- Nr. I0299/15
- Nr. I0159/16
- Nr. I0114/16
- Nr. I0293/16

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 03.11.2015
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0299/15

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	24.11.2015	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	14.01.2016	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	19.01.2016	öffentlich

Thema: Turnusmäßige Berichterstattung zum Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

Mit den Informationen I0313/12, I0047/13, I0005/14 und I0086/15 sowie der Drucksache DS0012/14 wurde über den Fortgang des Arbeitsprozesses berichtet. Alle Informationen sowie die Berichte über den Bearbeitungsfortgang (Newsletter) zum VEP 2030*plus* sind im Internet unter: www.magdeburg.de (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) verfügbar.

1 Rückblick auf den Arbeitsprozess

Der VEP 2030*plus* wird in fünf inhaltlich aufeinander aufbauenden Bausteinen durch die Landeshauptstadt Magdeburg unter Einbezug externen Fachwissens (Runder Tisch und Wissenschaftlicher Beirat) erarbeitet. Die Erarbeitung des VEP 2030*plus* wurde im November 2012 begonnen.

Die Bestandsanalyse (Baustein 1) wurde Ende 2013 fertiggestellt (vgl. Information I0005/14).

Parallel dazu wurde mit der Erarbeitung der Ziele (Baustein 2) begonnen, welche im März 2014 inhaltlich abgeschlossen wurde. Der Beschluss der Ziele (Baustein 2) erfolgte am 04.12.2014 durch den Stadtrat (vgl. DS0012/14; Beschlussnummer 207-007(VI)14). Durch den Beschluss des Stadtrates wurden die Ziele (Baustein 2) zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des VEP 2030*plus* bestimmt.

Baustein 1	Bestandsanalyse	abgeschlossen
Baustein 2	Ziele	abgeschlossen
Baustein 3	Szenarien	in Bearbeitung
Baustein 4	Maßnahmen	in Bearbeitung
Baustein 5	Verkehrsentwicklungsplan 2030 <i>plus</i>	ausstehend

Stand der Szenarien (Baustein 3)

Die Bearbeitung der Szenarien (Baustein 3) ist im Entwurf abgeschlossen (siehe Anlage 1), die finale Fertigstellung erfolgt im Einklang mit der abschließenden Diskussion der Maßnahmen (Baustein 4), da sich die Handlungsschwerpunkte des Maßnahmenpaketes mit den avisierten Entwicklungspotenzialen inhaltlich gleichen sollen.

Neben den übergreifenden Rahmenbedingungen der Szenarien wurden drei Szenarien erarbeitet, deren inhaltliche Schwerpunkte differenziert wurden, um ein möglichst breites Spektrum der theoretisch unendlich vielen Entwicklungsmöglichkeiten abzubilden:

- Übergreifende Rahmenbedingungen der Szenarien
- Szenario Prognose-Nullfall
- Szenario 1
- Szenario 2

Im Szenario Prognose- Nullfall werden die verkehrlichen Auswirkungen dargestellt, die unter der Voraussetzung einer Realisierung aller bis zum Jahr 2015 bereits beschlossenen kommunalen und überörtlichen Verkehrsmaßnahmen wahrscheinlich eintreten werden.

Das Szenario Prognose-Nullfall ist damit identisch mit einem Trend-Szenario.

Auf Basis der für alle Szenarien geltenden übergreifenden Rahmenbedingungen geht Szenario 1 von einer veränderten Stadtstruktur als Folge einer Neuausrichtung der städtischen Standortpolitik insbesondere bei der Neuansiedlung von Wohnen und Gewerbe aus.

Auf Basis der für alle Szenarien geltenden übergreifenden Rahmenbedingungen baut das Szenario 2 auf den Vorgaben von Szenario 1 auf. Als zusätzliche Entwicklungskomponente wird die Reaktion auf eine deutliche Erhöhung der Energie- und Mobilitätskosten (Kostensensibilität) sowie ein sich veränderndes Umweltbewusstsein (umweltorientierter Ansatz) unterstellt. Beides wirkt als Impuls eines veränderten Mobilitätsverhaltens.

Zwar sind die lokalen Einflussmöglichkeiten auf globale Entwicklungen (z.B. steigende Energie- und Mobilitätskosten) äußerst gering. Dennoch können deren absehbare Folgen aufgezeigt und daraus Anpassungserfordernisse abgeleitet werden.

Die konkreten Inhalte der Szenarien (Baustein 3) können dem beiliegenden Entwurf (Anlage 1) entnommen werden.

Stand der Maßnahmen (Baustein 4)

Die Erarbeitung der Maßnahmen (Baustein 4) hat sich in den vergangenen Monaten vor allem auf die Generierung von Maßnahmenvorschlägen durch die Öffentlichkeit (vgl. Punkt 3) konzentriert. Darüber hinaus wurde durch die Projektleitung die Methodik zur Bewertung und Zielkonformität erarbeitet. Nachdem im Oktober 2015 die Öffentlichkeitsbeteiligung vorerst abgeschlossen wurde, werden nunmehr die Maßnahmenvorschläge verarbeitet und zu einem Entwurf des Maßnahmenpaketes verdichtet. Die Projektleitung rechnet damit, dass dieser Entwurf voraussichtlich Ende Januar 2016 zur Verfügung stehen wird.

2. Bericht aus dem Runden Tisch und dem Wissenschaftlichen Beirat

Der Runde Tisch kam im April sowie im Juli 2015 zu dessen 9. bzw. 10. Arbeitssitzung zusammen. Inhalt beider Veranstaltungen war vordergründig die Bearbeitung der Maßnahmen (Baustein 4) und insbesondere die methodische Vorgehensweise sowie die aktive Einbindung der Öffentlichkeit in den Bearbeitungs- und Diskussionsprozess. Daneben wurde dem Runden Tisch der aktuelle Entwurf der Szenarien (Baustein 3) vorgestellt. Des Weiteren wurden seitens des Runden Tisches erste Maßnahmenvorschläge unterbreitet und diskutiert.

Der Wissenschaftliche Beirat kam im Juli 2015 zu dessen 6. Arbeitssitzung zusammen. Inhaltliche Schwerpunkte der Sitzung waren die Vorstellung des Entwurfes der Szenarien (Baustein 3), die geplante Herangehensweise zur Erarbeitung der Maßnahmen (Baustein 4) sowie die geplanten Aktivitäten zur Öffentlichkeitsbeteiligung.

Der Wissenschaftliche Beirat bestätigte der Projektleitung den eingeschlagenen Weg einer vorrangig verbalen Behandlung von Entwicklungsszenarien als methodisch zulässig, empfahl jedoch, mindestens eine vereinfachte Eckwertebetrachtung zur Abschätzung der künftigen Entwicklung des städtischen Verkehrsaufkommens durchzuführen.

Diese Anregung wurde durch die Projektleitung aufgegriffen und geprüft.

Unter der Maßgabe, dass sich die vorhandenen Mobilitätskennwerte (Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2013) künftig nicht wesentlich ändern und ausschließlich die demografische Entwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg als Entwicklungsdeterminante herangezogen wird, ist keine nennenswerte Veränderung des städtischen Verkehrsaufkommens zu erwarten. Derzeit wird durch die Projektleitung der Einfluss von Verhaltensänderungen im Verkehr und damit verbundener Veränderungen von Mobilitätskennwerten geprüft. Über die Ergebnisse wird informiert.

3. Bericht zur Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Bearbeitung des VEP 2030*plus* erfolgte in den Bausteinen 1 bis 3 ausschließlich durch die Projektleitung unter Mitwirkung des Runden Tisches sowie dessen Begleitgremien.

Gleichwohl die Öffentlichkeit kontinuierlich über den Arbeitsprozess informiert wurde, sollte die Erstellung der Maßnahmen (Baustein 4) aktiv durch die Öffentlichkeit mitgestaltet werden und im Wesentlichen auf deren konkreten Ideen und Vorschlägen beruhen.

Um möglichst viele Vorschläge einsammeln und eine Vielzahl von Magdeburgerinnen und Magdeburgern, Freunden und Gästen der Stadt ansprechen zu können, wurden im Zeitraum zwischen Mai und November 2016 insgesamt vier Beteiligungsangebote zur Verfügung gestellt.



Das erste Beteiligungsangebot war das Ideenblatt (Anlage 2) zur Entwicklung von Maßnahmen (Ideenblatt), welches vom 11.05. bis 30.06.2015 zur Verfügung stand. Dieser standardisierte Fragebogen mit geschlossenen (definierter Antwortkatalog) und offen Antwortmöglichkeiten (Freitextantworten) wurde in einer Auflage von 750 Stück im Stadtgebiet verteilt. Zusätzlich konnte das Ideenblatt im Internet heruntergeladen und ausgefüllt werden. Im Rahmen der Ideenblatt-Beteiligung wurden rund 530 Vorschläge eingereicht.

Das zweite Beteiligungsangebot war die Internet-Befragung (Anlage 3), welche im Zeitraum vom 01.08. bis 31.08.2015 über die Internet-Präsenz der Landeshauptstadt Magdeburg bereitgestellt wurde. Die Internet-Befragung wurde vorrangig auf die Bewertung von Handlungsbedarfen, Zielstellungen und Maßnahmenvorschlägen konzipiert. Zusätzlich bestand auch die Möglichkeit, weitere Vorschläge für Maßnahmen zu benennen. Insgesamt wurde die Internet-Befragung rund 1.300-mal durchgeführt. Dabei wurden schätzungsweise rund 6.000 Maßnahmenvorschläge eingereicht.

Als dritte Beteiligungsmöglichkeit wurde der Öffentliche Dialog zum Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus* (Anlage 4) anlässlich des 24. Rathausfestes am 03.10.2015 durchgeführt. Mit Hilfe von zwölf thematisch differenzierten Plakaten wurden der Öffentlichkeit Maßnahmenvorschläge aus der Ideenblatt- und Internet-Beteiligung vorgestellt. Die Anwesenden konnten die präsentierten Maßnahmenvorschläge innerhalb eines dreistufigen Systems (grün = gut, gelb = neutral, rot = schlecht) bewerten und dies mit Klebepunkten zum Ausdruck bringen. Insgesamt wurden rund 3.500 Bewertungen abgegeben. Zusätzlich wurden rund 60 weitere Maßnahmenvorschläge benannt.

Zur verstärkten Einbindung ortsansässiger Unternehmen in den Arbeitsprozess wurde als viertes Beteiligungsangebot am 28.10.2015 der Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr (Anlage 5) durchgeführt. Im Rahmen des 3-stündigen Workshops diskutierten rund 30 Vertreter

aus Wirtschaft und Verwaltung die Anpassungsbedarfe bestehender Verkehrsinfrastrukturen, die Entwicklungspotenziale im Wirtschaftsverkehr sowie die sich daraus ableitenden Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs an (Verkehrs-)Infrastrukturen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP 2030*plus* weit über das zu erwartende Maß hinaus erfolgreich gestaltet werden konnte. In Summe wurden von schätzungsweise mehr als 1.000 Magdeburgerinnen und Magdeburgern, Freunden und Gästen der Stadt rund 6.600 Maßnahmenvorschläge eingebracht, welche die Grundlage der anschließenden Maßnahmenplanung darstellen werden.

4. Weiteres Vorgehen / Zeitschiene

In Folge der sehr erfolgreichen Öffentlichkeitsbeteiligung muss der Arbeitsprozess am Runden Tisch und dessen Begleitgremien temporär unterbrochen werden. Die für Oktober und November 2015 vorgesehenen Arbeitssitzungen des Runden Tisches wurden abgesagt und sollen im ersten Quartal 2016 durchgeführt werden.

Um die Vielzahl der Maßnahmenvorschläge zu bündeln, zu bewerten und für das Maßnahmenpaket aufzubereiten, soll ein externer Auftragnehmer gebunden werden.

Die Projektleitung ist bestrebt bis Ende Januar 2016 den ersten Entwurf der Maßnahmen (Baustein 4) fertig zu stellen. Hierbei ist in besonderem Maße darauf zu achten, dass die einzelnen Maßnahmenvorschläge im Maßnahmenpaket wieder zu finden sind und nicht weiter verfolgte Ideen transparent abgewogen werden.

Nachdem der Entwurf des Maßnahmenpaktes am Runden Tisch und in dessen Begleitgremien diskutiert und ggf. weiterentwickelt wurde, soll eine fünfte Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden, deren Ziel es sein wird, die im Rahmen der Maßnahmenplanung zu erarbeitende Prioritätensetzung zu überprüfen oder anzupassen. Die Methodik sowie der Zeitpunkt der fünften Öffentlichkeitsbeteiligung stehen derzeit noch nicht fest.

Der mit den Ergebnissen der fünften Öffentlichkeitsbeteiligung weiterentwickelte Entwurf der Maßnahmen (Baustein 4) soll abschließend im Runden Tisch und dessen Begleitgremien diskutiert und bestätigt werden. Darüber hinaus ist die abschließende Diskussion eines Zielkontrollsystems (Monitoring) geplant. Hierfür ist der März 2016 vorgesehen.

Nach der inhaltlichen Fertigstellung der Maßnahmen (Baustein 4) werden auch die Bürgerinnen und Bürger, die im Rahmen der Ideenblatt-Beteiligung eine persönliche Rückantwort erbeten haben, über den Werdegang ihres Maßnahmenvorschlags informiert.

Die Projektleitung hält nach wie vor am Ziel fest, den Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus* (Baustein 5) im zweiten Quartal 2016 dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Deshalb werden beginnend im Januar 2016 sowohl der Baustein 5 als auch die zugehörige Drucksache parallel zu den Maßnahmen (Baustein 4) durch die Projektleitung erarbeitet.



Dr. Scheidemann
 Beigeordneter für Stadtentwicklung,
 Bau und Verkehr

Anlagen:

Anlage 1 – Entwurf Szenarien (Baustein 3)

Anlage 2 – Ideenblatt

Anlage 3 – Internet-Befragung

Anlage 4 – Flyer Öffentlicher Dialog zum Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

Anlage 5 – Flyer Workshop Logistik und Wirtschaftsverkehr

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 25.04.2016
Dezernat OB	Amt BOB	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

INFORMATION

I0114/16

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	24.05.2016	nicht öffentlich
Stadtrat	16.06.2016	öffentlich

Thema: Politische Schwerpunkte aus Sicht des Oberbürgermeisters und der Beigeordneten für den Zeitraum bis 2022 in der Landeshauptstadt Magdeburg

Der Oberbürgermeister und die Beigeordneten haben sich im Rahmen einer Klausurtagung Anfang 2016 über folgende Schwerpunkte für ihre Arbeit in dem genannten Zeitraum verständigt.

1. Kulturhauptstadtbewerbung

Das Thema Kulturhauptstadtbewerbung ist vom Stadtrat bisher schon beschlossen und wird ein wesentlicher Schwerpunkt der Jahre bis 2020 sein, um eine dezernatsübergreifende Bewerbung voranzutreiben und diese auch mit der Bevölkerung und externen Beratern zu entwickeln. Dies ist damit ebenso ein Beitrag zur Internationalisierung.

2. Fachkräftegewinnung in allen Bereichen

Die Gewinnung zukunftsfähiger Arbeitsplätze und Wirtschaftszweige ist für die Stadtentwicklung besonders unter dem Aspekt der wissenschaftsbasierten Arbeitsplätze von sehr großer Bedeutung. Bei der Fachkräfteentwicklung sind sowohl die Industrie- und Handelskammer als auch die Hochschulen der Stadt entscheidende Bildungsträger.

Eine Abstimmung des Bedarfs an Fachkräften sowie der Ausbildungskapazitäten sollen hierbei im Mittelpunkt stehen. Besondere Bereiche sind die Fachkräftegewinnung im IT-Bereich sowie die Entwicklung von Talenten und kreativen Berufszweigen, die sich gerade im Bereich von neuen Arbeitsplätzen etablieren sollen.

Hierzu gehört die Entwicklung des Kreativzentrums in der Brandenburger Straße, auch als Beispiel der Stadt Magdeburg als Gründerstadt.

3. Integration und Bildung fördern

Die immer noch hohe Arbeitslosenquote in Magdeburg deutet auch darauf hin, dass das Ausbildungsniveau erhöht werden muss, da die besondere Nachfrage eben nach Fachkräften besteht und nicht nach Hilfskräften. Von daher muss das Thema Bildung eine absolute Priorität erhalten. Dazu gehört die Schulausbildung, die universitäre Ausbildung und die Berufsausbildung. Hierbei ist in der gegenwärtigen Situation von besonderer Bedeutung, dass auch die Integration von Menschen, die aus anderen Ländern zu uns gekommen sind, beachtet werden muss.

Neben der Schaffung einer belastbaren Datenbasis sowie der in der ersten Phase unabdingbaren Vermittlung von deutschen Sprach- und Schreibkenntnissen müssen Konzepte entwickelt werden, wie man individuelle Integrationswege aufzeigen kann, damit die jungen Menschen im ersten Arbeitsmarkt ihren Platz finden können. Hierzu werden wir auch die Patenschaftsprojekte und Willkommensbündnisse mit einbeziehen.

4. Kinder- und Familienförderung fortsetzen

Der weitere Ausbau einer kinderfreundlichen Stadt ist von besonderer Bedeutung. Die Sanierung von Schulen und Kitas wird fortgesetzt. Die positive demografische Entwicklung erfordert auch die Schaffung und Entwicklung neuer Flächen. Die Spielplatzkonzeption wird weiterhin umgesetzt.

5. Entwicklung von Wohn- und Grünstandorten unter besonderer Beachtung der veränderten klimatischen Bedingungen Stadtklimaverbesserung durch zukunftsfähige Verkehrskonzeptionen

Hierbei ist besonders zu beachten, dass Wohnbauflächen sowie die Interessen der Kleingärtner und der Anspruch des Klimaschutzes aufeinander abgestimmt werden. Nach endgültiger Festlegung des Kleingartenverbandes wird in der Stadtverwaltung ein Gesamtkonzept abgestimmt und der Öffentlichkeit präsentiert. Über Modellprojekte soll präsentiert werden, dass diese gemeinsame Entwicklung für die Stadt von großem Nutzen ist. Der Zusammenhang von Baubeschränkungsgebieten, die stadtklimatisch bedingt sind, sowie eine Kleingartenkonzeption werden mit den Bürgern intensiv diskutiert, bevor im Stadtrat eine erneute Beschlussfassung vorlegt wird.

Die Verkehrskonzeption 2030, die in den ersten Phasen auf den Weg gebracht ist, soll in der Endkonsequenz CO₂-relevanten Autoverkehr reduzieren, die Bevorzugung des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs im Mittelpunkt stehen. Einen weiteren Beitrag bildet hierzu auch die Entwicklung der Elektromobilität. Eine Reduzierung der Parkplätze in der Innenstadt ist dabei in den kommenden Jahren nicht vorgesehen, um besonders den Innenstadthandel weiter zu befördern und hier auch gemeinsam mit den Händlern nach neuen Konzepten zu suchen.

6. Schwerpunkt City Urbanisierung (Querband)

Die Innenstadtentwicklung wird sich in dem genannten Zeitraum besonders auf eine West-Ost-Entwicklungssachse vom Damaschkeplatz bis zum Heumarkt konzentrieren. Hierin fallen die Großprojekte Eisenbahnunterführung, Neubau der Elbbrücken, Neubauprojekte am Heumarkt sowie der Ersatzbau für den „Blauen Bock“.

Die Bereiche des Breiten Weges, wie die Neubaukonzeption Breiter Weg/Danzstraße sowie die Entwicklung des Universitätsplatzes werden diese Gesamtentwicklung ebenso beeinflussen.

7. Entwicklung des SKET-Areals

Das SKET-Areal ist eine innerstädtische Gewerbefläche, die nach erfolgter Erschließung einen hohen Entwicklungsbedarf hat. Hier müssen weitere Aktivitäten intensiviert werden, um auch den Konflikt zwischen Denkmalschutz und der Entwicklung von Industriestandorten zu lösen sowie der Berücksichtigung der umliegenden Wohnbebauung gerecht wird. Diese wirklich gut erschlossenen Flächen sind für weitere Industrie- und Gewerbe unbedingt in den nächsten Jahren zu entwickeln.

8. Konzept zur Nachpflanzung von Bäumen und zur Biodiversität entwickeln (Stadtwald)

Es soll eine Ausweisung von Stadtflächen erfolgen, in denen ein Stadtwald entwickelt werden kann. Die Pflanzung neuer Bäume im Stadtgebiet ist ein weiterer wesentlicher Schwerpunkt des Erhaltens der Magdeburger Grünanlagen. Neben den klimatischen Vorteilen ist hier ebenfalls zu beachten, dass der Baumbestand in der Stadt Magdeburg auch einen Alterungsprozess durchmacht und deshalb Neupflanzungen unabdingbar sind.

9. Innere Verwaltung/Das Amt für Statistik weiterentwickeln

Größere Strukturänderungen in der Verwaltung der Stadt wird es in den nächsten Jahren nicht geben. Die Dezernate haben ihre Potentiale gefunden und vernünftige Arbeitsstände entwickelt. Die Etablierung der Bürgerbüros unter neuen Bedingungen wird in einer neuen Konzeption münden, die allerdings zuvor mit Bürgern und im Stadtrat diskutiert wird. Schwerpunkt wird das Qualitätsmanagement sein, unter besonderer Beachtung auch von E-Governmentoptimierungen.

Zu Schaffung einer breit aufgestellten Datenbasis und mit dem Ziel der Bereitstellung wissenschaftlich fundierter Analysen für die Verwaltung, den Stadtrat und die Öffentlichkeitsarbeit soll das Amt für Statistik weiterentwickelt werden. Für wichtige Entscheidungen ist eine Prognose in dem mittelfristigen Bereich zunehmend von großer Bedeutung damit Stadtentwicklungspotentiale auch optimal genutzt werden können.

10. Haushalt und Investitionen

Auf der Grundlage einer soliden Haushaltsführung und einer stabilen Bilanz werden Kreditaufnahmen für die geplanten nachhaltigen Investitionen in allen Bereichen der Daseinsvorsorge unvermeidlich sein.

Unter der Voraussetzung einer auskömmlichen Finanzausstattung durch das Land (FAG 2016 ff.), was wiederholt von allen Parteien des Landtages getragen wird, und der eigenen Einnahmenentwicklung ist das Ziel, weiterhin im Rahmen des kommunalen Haushaltsrechts einen ausgeglichenen Haushalt für die künftigen Jahre zu gestalten.

Dr. Trümper

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 15.06.2016
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

INFORMATION

I0159/16

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	02.08.2016	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	08.09.2016	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	06.09.2016	öffentlich
Stadtrat	15.09.2016	öffentlich

Thema: Turnusmäßige Berichterstattung zum Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

Mit den Informationen I0313/12, I0047/13, I0005/14, I0086/15 und I0299/15 sowie der Drucksache DS0012/14 wurde über den Fortgang des Arbeitsprozesses berichtet. Alle Informationen sowie die Berichte über den Bearbeitungsfortgang (Newsletter) zum VEP 2030plus sind im Internet unter: www.magdeburg.de (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) verfügbar.

1 Rückblick auf den Arbeitsprozess

Der VEP 2030plus wird in fünf inhaltlich aufeinander aufbauenden Bausteinen durch die Landeshauptstadt Magdeburg unter Einbezug externen Fachwissens (Runder Tisch und Wissenschaftlicher Beirat) erarbeitet. Die Erarbeitung des VEP 2030plus wurde im November 2012 begonnen.

Die Bestandsanalyse (Baustein 1) wurde Ende 2013 fertiggestellt (vgl. Information I0005/14).

Parallel dazu wurde mit der Erarbeitung der Ziele (Baustein 2) begonnen, welche im März 2014 inhaltlich abgeschlossen wurde. Der Beschluss der Ziele (Baustein 2) erfolgte am 04.12.2014 durch den Stadtrat (vgl. DS0012/14; Beschlussnummer 207-007(VI)14). Durch den Beschluss des Stadtrates wurden die Ziele (Baustein 2) zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des VEP 2030plus bestimmt.

Die Bearbeitung der Szenarien (Baustein 3) ist im Entwurf abgeschlossen (siehe Information I0299/15), die finale Fertigstellung erfolgt im Einklang mit der abschließenden Diskussion der Maßnahmen (Baustein 4), da sich die Handlungsschwerpunkte des Maßnahmenpaketes mit den avisierten Entwicklungspotenzialen inhaltlich gleichen sollen.

2 Stand der Maßnahmen (Baustein 4)

Die Bearbeitung des VEP 2030plus erfolgte in den Bausteinen 1 bis 3 ausschließlich durch die Projektleitung unter Mitwirkung des Runden Tisches sowie dessen Begleitgremien.

Gleichwohl die Öffentlichkeit kontinuierlich über den Arbeitsprozess informiert wurde, sollte die Erstellung der Maßnahmen (Baustein 4) aktiv durch die Öffentlichkeit mitgestaltet werden und im Wesentlichen auf deren konkreten Ideen und Vorschlägen beruhen.

Um möglichst viele Vorschläge einzusammeln und eine Vielzahl von Magdeburgerinnen und Magdeburgern, Freunden und Gästen der Stadt ansprechen zu können, wurden im Zeitraum zwischen Mai und November 2015 insgesamt vier Beteiligungsangebote zur Verfügung gestellt (vgl. I0299/15)

Zusammenfassend kann hierzu festgestellt werden, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP 2030*plus* (siehe Information I0299/15), dank des Engagements der Magdeburgerinnen und Magdeburger sowie von Freunden und Gästen der Stadt, weit über das zu erwartende Maß hinaus erfolgreich gestaltet werden konnte. In Summe wurden von schätzungsweise rund tausend Teilnehmenden rund 6.000 Maßnahmevorschläge eingebracht, welche die Grundlage der anschließenden Maßnahmenplanung darstellen werden.

3 Bericht aus dem Runden Tisch

Der Runde Tisch kam im April 2016 zu dessen 11. Arbeitssitzung zusammen. Inhalt der Veranstaltung war die Vorstellung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Entwurf des Maßnahmenpaketes.

Die ca. 6.000 Maßnahmenempfehlungen umfassten auch eine größere Zahl unvollständiger oder nicht auf die Sache bezogener Vorschläge. Deshalb war hier zunächst in relevante und nicht relevante Maßnahmenempfehlungen zu trennen.

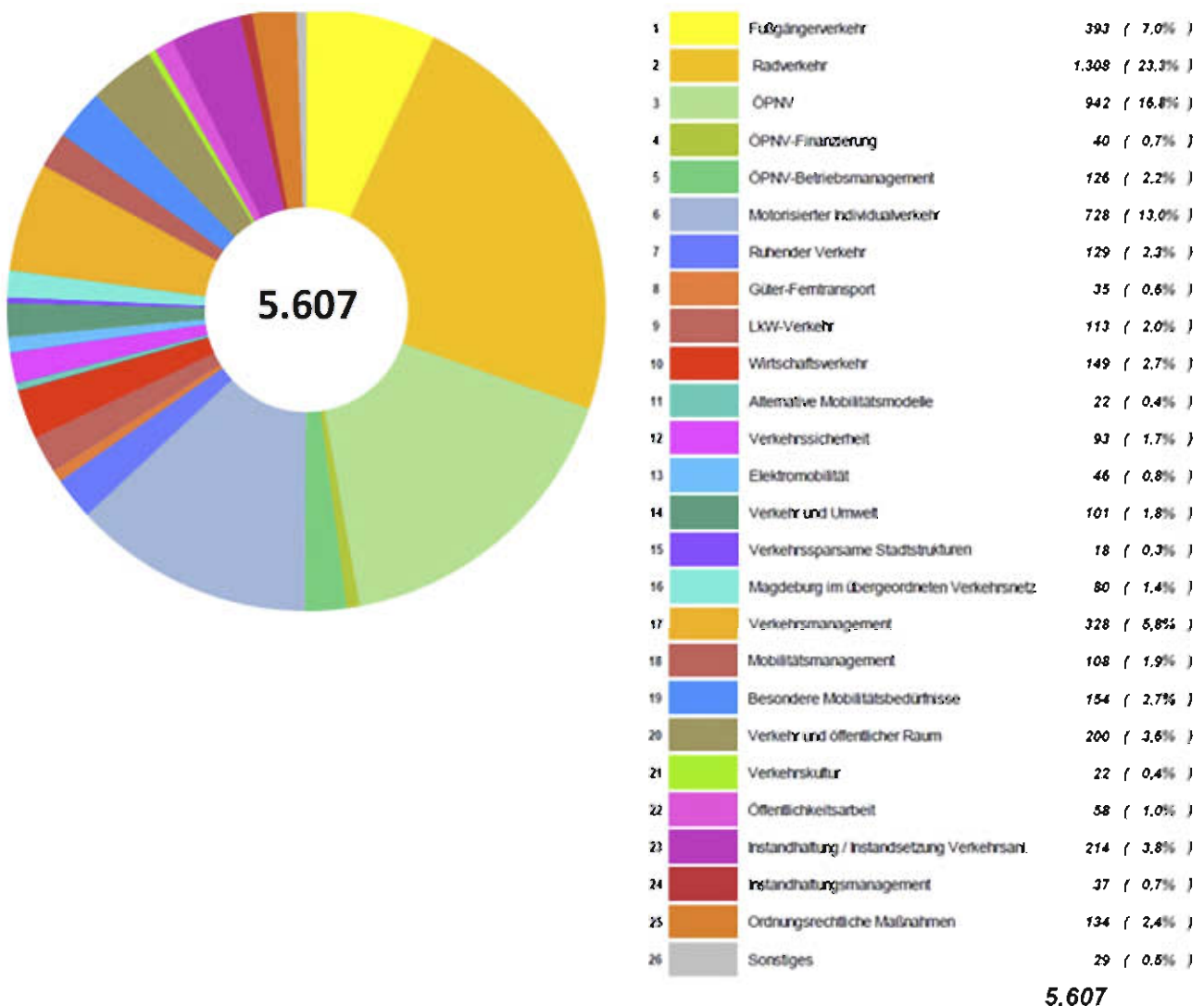


Abbildung: Zuordnung sämtlicher Maßnahmenempfehlung (Stand: April 2016)

In einem weiteren Schritt erfolgte die Zuordnung der Empfehlungen in 26 Kategorien. Dies geschah im Interesse der Übersichtlichkeit und größtmöglichen Systematisierung. Die unter der Kategorie "Sonstiges" von vornherein nicht VEP-relevanten Empfehlungen wurden in die weiteren Auswertungsschritte nicht mit einbezogen.

Ein nächster Schritt diente der genaueren Binnendifferenzierung innerhalb der verbliebenen 25 Kategorien. Hierbei wurde nach pauschalen und konkreten Maßnahmenempfehlungen unterschieden. Mit Blick auf eine möglichst präzise Zuordnung und Auswertung der pauschalen Empfehlungen ergab sich eine an deren jeweiligen Inhalten orientierte, stark aufgefächerte Untergliederung.

Die Auswertung ergibt – nach einer ersten Gegenkontrolle durch die Stadtverwaltung – die Zahl von insgesamt 459 konkreten und 4.586 pauschalen Empfehlungen.

Aus methodischen Gründen muss unterstrichen werden, dass die Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnen wurden und nicht repräsentativ sind.

Gleichwohl vermittelt das Resultat ein zutreffendes Stimmungsbild. Es erlaubt u.a. Rückschlüsse darauf, wo Mängel bzw. Probleme im Verkehrssystem der Landeshauptstadt vorliegen.

Auffallend ist insbesondere der Anteil von rund 50 Prozent aller Maßnahmenempfehlungen innerhalb der Rubriken Fußgänger- und Radverkehr sowie ÖPNV.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass diese Empfehlungen ausschließlich von Fußgängern, Radfahrern oder ÖPNV-Nutzern abgegeben wurden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der am Dialog Beteiligten in der Regel mehrere Verkehrsmittel nutzt.

Aus der Diskussion am Runden Tisch ergeben sich damit wesentliche Eckpunkte für die Erarbeitung des Maßnahmenpakets. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnenen Maßnahmenempfehlungen sind im weiteren Arbeitsfortgang mit den "Sowieso-Maßnahmen" zu verknüpfen. Einbezogen werden könnten auch noch Maßnahmen, die aus Sicht von Politik und Verwaltung als mittelfristig umsetzbar und für die Verkehrsentwicklung bedeutsam eingeschätzt werden. Daraus lässt sich ein in drei Verfahrensschritte gegliederter Arbeitsprozess ableiten:

ERSTER SCHRITT – Sortieren, Ergänzen, Bewerten: Die Bearbeitung erfolgt weitgehend verwaltungsintern; die Ergebnisse werden dem Runden Tisch bzw. den zu bildenden Arbeitsgruppen zur Kenntnisnahme und Ergänzung übermittelt.

ZWEITER SCHRITT – Abgleich und Gewichtung: Die Bearbeitung erfolgt nach fachlicher Vorbereitung durch die Projektleitung gemeinsam mit dem Runden Tisch bzw. den zu bildenden Arbeitsgruppen.

DRITTER SCHRITT – Bewertung nach Kosten und Wirkung: Die Bearbeitung erfolgt nach fachlicher Vorbereitung durch die Projektleitung gemeinsam mit dem Runden Tisch bzw. den zu bildenden Arbeitsgruppen.

Ergänzend dazu verständigen sich die Mitglieder des Runden Tisches auf die Bildung von vier Arbeitsgruppen:

Arbeitsgruppe 1: Fußgängerkehr, Verkehr und öffentlicher Raum, Verkehr und Umwelt, Verkehrssparsame Stadtstruktur, Ruhender Verkehr.

(Abstimmung erfolgte am 15.06.2016 am Runden Tisch)

Arbeitsgruppe 2: Radverkehr.

Arbeitsgruppe 3: Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV-Finanzierung, ÖPNV-Betriebsmanagement.

Arbeitsgruppe 4: Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güterferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz.

Alle vier Themencluster werden kombiniert mit folgenden Querschnittsthemen:

Besondere Mobilitätsbedürfnisse (außer Radverkehr), Instandhaltung / Instandsetzung, Verkehrssicherheit, Instandhaltungsmanagement, Mobilitätsmanagement, Ordnungsrechtliche Maßnahmen, Verkehrsmanagement, Verkehrskultur, Elektromobilität (außer Fußgängerkehr), Öffentlichkeitsarbeit.

Die Arbeitsgruppensitzungen werden von der Projektleitung fachlich vorbereitet.

Ziel ist die Fertigstellung eines ersten Entwurfs für ein integriertes Maßnahmenpaket im IV. Quartal 2016.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 30.11.2016
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

INFORMATION

I0293/16

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	24.01.2017	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	16.02.2017	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	07.03.2017	öffentlich
Stadtrat	16.03.2017	öffentlich

Thema: Turnusmäßige Berichterstattung zum Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

Mit den Informationen I0313/12, I0047/13, I0005/14, I0086/15, I0299/15 und I0159/16 sowie der Drucksache DS0012/14 wurde über den Fortgang des Arbeitsprozesses berichtet. Alle Informationen sowie die Berichte über den Bearbeitungsforgang (Newsletter) zum VEP 2030plus sind im Internet unter: www.magdeburg.de (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) verfügbar.

1 Rückblick auf den Arbeitsprozess

Der VEP 2030plus wird in fünf inhaltlich aufeinander aufbauenden Bausteinen durch die Landeshauptstadt Magdeburg unter Einbezug externen Fachwissens (Runder Tisch und Wissenschaftlicher Beirat) erarbeitet. Die Erarbeitung des VEP 2030plus wurde im November 2012 begonnen.

Die Bestandsanalyse (Baustein 1) wurde Ende 2013 fertiggestellt (vgl. Information I0005/14).

Parallel dazu wurde mit der Erarbeitung der Ziele (Baustein 2) begonnen, welche im März 2014 inhaltlich abgeschlossen wurde. Der Beschluss der Ziele (Baustein 2) erfolgte am 04.12.2014 durch den Stadtrat (vgl. Drucksache DS0012/14; Beschlussnummer 207-007(VI)14). Mit Beschluss des Stadtrates wurden die Ziele (Baustein 2) zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des VEP 2030plus bestimmt.

Die Bearbeitung der Szenarien (Baustein 3) ist im Entwurf abgeschlossen (siehe Information I0299/15), die finale Fertigstellung erfolgt im Einklang mit der abschließenden Diskussion der Maßnahmen (Baustein 4), da sich die Handlungsschwerpunkte des Maßnahmenpaketes mit den avisierten Entwicklungspotenzialen inhaltlich gleichen sollen.

2 Verknüpfung von Szenarien mit Zielen und Maßnahmen | Darstellung und Bewertung (Baustein 3 und Baustein 4)

Die Bearbeitung des VEP 2030plus erfolgte in den Bausteinen 1 bis 3 ausschließlich durch die Projektleitung unter Mitwirkung des Runden Tisches sowie dessen Begleitgremien.

Obwohl die Öffentlichkeit kontinuierlich über den Arbeitsprozess informiert wurde, sollte die Erstellung der Maßnahmen (Baustein 4) aktiv durch öffentliche Beteiligung mitgestaltet und unter Einbeziehung der hierbei gewonnenen Ideen und Vorschlägen ausgearbeitet werden.

Integrierte Maßnahmenpakete – Vorstellung der Ergebnisse

Im Überblick wird die Entwicklung (vgl. Information I0159/16) des Maßnahmenpakets innerhalb der zurückliegenden Monate in folgenden vier Schritten dargestellt:

	Arbeitsschritt	Vorschläge	Bemerkung
1. Schritt Grobe Vorklassifizierung	Ergebnis - Bürgerbeteiligung	5.607	Trennung relevante und nicht relevante Maßnahmenempfehlungen
2. Schritt Interne Sichtung und Bewertung	Ergebnis - erste Sichtung	4.586	Trennung von konkreten und pauschalen Empfehlungen
	Ergebnis – zweite Sichtung	459	Konkrete Maßnahmenvorschläge Gegenkontrolle Stadtverwaltung
3. Schritt Sichtung und Bewertung durch vier thematische Arbeitsgruppen des Runden Tisches	Arbeitsgruppe 1: Sitzung am 15.06.2016	Fußgängerverkehr, Verkehr und öffentlicher Raum, Verkehr und Umwelt, Verkehrssparsame Stadtstruktur, Ruhender Verkehr.	
	Arbeitsgruppe 2: Sitzung am 22.08.2016	Radverkehr	
	Arbeitsgruppe 3: Sitzung am 29.06.2016	Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV-Finanzierung, ÖPNV-Betriebsmanagement	
	Arbeitsgruppe 4: Sitzung am 22.07.2016	Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, LKW-Verkehr, Güter-Ferntransport, Magdeburg im übergeordneten Verkehrsnetz	
4. Schritt Abschließende Bewertung und Ergebnis	Ergebnis – Arbeitsgruppen Runder Tisch	39 (150 Einzelmaßnahmen)	Erarbeitung eines abgestimmten Maßnahmenpakets

Das erarbeitete Maßnahmenpaket bildet die Grundlage für die abschließende Bearbeitung des VEP 2030*plus* und die Abstimmung mit den Begleitgremien sowie dem Runden Tisch.

Zuordnung von Maßnahmen, Szenarien und Zielen

Zur Definition der Szenarien ist daran zu erinnern, dass es sich hierbei um denkbare Entwicklungspfade – noch nicht um konkrete Pläne – handelt. Szenarien dienen dazu, auf Basis von "Wenn-Dann"- Beziehungen die Wirkung unterschiedlicher Maßnahmen in Bezug auf die gesetzten Ziele zu veranschaulichen.

Die tabellarische Übersicht der Szenarien (siehe Anlage) ist gegliedert nach:

- Kurz-Charakteristika,
- spezifischen Merkmalen und Indikatoren,
- absehbaren Entwicklungstrends bis 2030 sowie
- Maßnahmenswerpunkten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Straßennetz).

Im Vorgriff auf die abschließende Bewertung der Szenarien und der Maßnahmen durch den Runden Tisch ergibt sich bisher als Fazit:

Das Szenario I "Stärkung des Umweltverbundes" 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:

"Die Verkehrskonzeption 2030, die in den ersten Phasen auf den Weg gebracht ist, soll in der Endkonsequenz CO₂-relevanten Autoverkehr reduzieren, die Bevorrechtigung des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs im Mittelpunkt stehen. Einen weiteren Beitrag bildet hierzu auch die Entwicklung der Elektromobilität"

Daher sind für die Maßnahmenauswahl solche Kriterien relevant, die bei einem geringstmöglichen Investitionsaufwand ein Optimum an Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaverträglichkeit sowie einen wesentlichen Beitrag zu einer zukunftsorientierten Mobilität in der Landeshauptstadt gewährleisten.

Gerade in Hinblick auf den Planungshorizont 2030*plus* des Verkehrsentwicklungsplanes empfiehlt sich dieses Szenario, dessen Basis und zugleich Leitlinie für die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg die Stärkung des Umweltverbundes ist.

3 Bericht aus der dezernatsübergreifenden Lenkungsrunde und dem Runden Tisch

Die dezernatsübergreifende Lenkungsrunde trat am 27. Oktober 2016 zur 9. Arbeitssitzung zusammen.

Inhaltliche Schwerpunkte der Beratung waren zum einen ein Resümé zur Arbeit der vergangenen Monate und zum anderen ein Ausblick auf die nächsten Arbeitsschritte.

Dabei wurde die Lenkungsrunde über das Integrierte Maßnahmenpaket – Rückblick und aktueller Arbeitsstand - sowie über die Verknüpfung von Szenarien mit Zielen und Maßnahmen – Darstellung und Bewertung - informiert.

Die Sitzung diente zugleich der Vorbereitung der 13. Sitzung des Runden Tisches.

Inhalt der 13. Sitzung des Runden Tisch war die abschließende Diskussion der Maßnahmenkataloge auf der Grundlage der im Vorfeld übermittelten Maßnahmenkataloge, die inhaltlich durch die Arbeitsgruppensitzungen und die Projektleitung vorbereitet wurden.

In Hinblick auf die Einbeziehung des Runden Tisches in die abschließende Bewertung der Szenarien wie auch der Maßnahmenkataloge verständigte man sich auf folgendes Verfahren: Sämtliche Unterlagen der 13. Sitzung werden nach nochmaliger Durchsicht zur abschließenden Bewertung an die Mitglieder des Runden Tisches übersandt. Hierbei sollen die von der Projektleitung vorgeschlagenen Überlagerungen von Szenarien und Zielen des VEP (vgl. Drucksache DS0012/14; Beschlussnummer 207-007(VI)14) sowie die unterschiedlichen Zielerreichungsgrade für die drei Szenarien überprüft werden.

In Vorbereitung der 14. Sitzung des Runden Tisches im Februar 2017 wurde die Rückmeldung zu den übersandten Unterlagen – u.a. vor dem Hintergrund der Haushaltsberatungen und aufgrund des Arbeitspensums einzelner Mitglieder des Gremiums – für den 17. Januar 2017 verabredet. Im Rahmen der 14. Sitzung des Runden Tisches sollen die vorliegenden Ergebnisse und Auswertungen dann abschließend erörtert werden.

Ziel ist die Fertigstellung eines Entwurfs für ein integriertes Maßnahmenpaket zum Ende des II. Quartals 2017.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage:
Szenarien

Impressum

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

Projektgruppe: Mario Schröter
Tim Schneider

Bearbeitung: planungsgruppe epUrban, Berlin
Erhart Pfothauer
Folke Hanfeld

Zweite überarbeitete Fassung

Magdeburg / Berlin Juli 2019