

otto sichert mobilität für magdeburg

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 Maßnahmevorschläge Erste Auswertung ...	4
Öffentlichkeitsbeteiligung in mehreren Stufen	
Schrittweise Auswertung der Maßnahme-Vorschläge	
Bewertung der Maßnahmen	6
Räumliche Zuordnung der Maßnahmevorschläge	
"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	17
Maßnahmen nach Kostengruppen	
Anhang 3	21
Maßnahmen -Bewertung	
Anhang 4	30
Grafiken Maßnahmen-Bewertung	
Anhang 5	33
Tabellarische Zusammenfassung der Szenarien 0, 1, 2	
Anhang 6	36
Maßnahmen nach Zuordnung zu den Szenarien	
Anhang 7	42
Integriertes Handlungskonzept (Kurzfassung)	
Anhang 8	50
Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen aus den	
Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile	
Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen	
Anhang 9	54
Stadtratsinformationen	
Nr. I0299/15, Nr. I0159/16, Nr. I0114/16, Nr. I0293/16	
Impressum	72

Zusammenfassung für eilige Leser

1. Das integrierte Maßnahmenkonzept zum VEP 2030*plus* umfasst insgesamt 113 Maßnahmen sowie die Kurzfassung des Handlungskonzepts. Beides ist Ergebnis eines mehrstufigen Abstimmungs- und Bewertungsprozesses mit zahlreichen Beteiligten.
2. Seine Grundlage bildeten – neben einer größeren Zahl von Maßnahmenempfehlungen unterschiedlicher beteiligter Fachämter der Stadtverwaltung – sowohl die im Rahmen eines öffentlichen Beteiligungsprozesses gewonnenen knapp 6.000 Maßnahmenvorschläge als auch weitere Empfehlungen des Runden Tisches VEP 2030*plus*.
3. Die Maßnahmenbewertung durchlief mehrere Etappen – jede davon in Abstimmung mit dem Runden Tisch, den 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 Kostenklassen. 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 vom Stadtrat beschlossenen Ziele des VEP 2030*plus*.
 - Bei gut der Hälfte handelt es sich um mittelfristige – bis 2030 umzusetzende – Vorhaben mit hoher Priorität.
 - Entsprechend der groben Kostenschätzung sind 14, der insgesamt 25 bereits im Bau und in der Planung befindlichen oder vom Stadtrat beschlossenen bzw. zur Prüfung empfohlenen Maßnahmen den beiden oberen der insgesamt sechs Kostenklassen zuzuordnen..
 - Von den übrigen 99 Maßnahmen wurden 63 in die beiden unteren Kostenklassen einbezogen, 17 Maßnahmen davon in die niedrigste von unter 0,1 Mio. EUR pro Maßnahme .
 - Die Umsetzung des VEP 2030*plus* wird auf kurze und mittlere Sicht, neben wenigen wegweisenden und umfangreichen Vorhaben, vor allem geprägt sein von Maßnahmen mit durchschnittlichen Kosten von 0,5 bis unter 1 Mio. EUR oder darunter. Hierbei handelt es sich größtenteils 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 113 Maßnahmen, deren schrittweise Umsetzung im Rahmen mehrjähriger Programme bis über das Jahr 2030 hinaus erfolgen wird. Darüber hinaus ist 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. I0299/15; *Anhang 9*). Sie 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. I0159/16; *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 in den Vorschlägen aufgerufenen Themen ableiten ließen.
- 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 Arbeitsgruppenergebnisse am Runden Tisch September 2016	143	Abstimmung des vorläufigen Maßnahmen-Gesamtpakets
5. Schritt Endgültige Maßnahmenliste		113	Für den VEP 2030plus verbindlicher Maßnahmenkatalog

Tabelle 2: Prüfung und Abstimmung des Maßnahmenpakets in vier Schritten

Die Liste aller im 5. Schritt zusammengestellten 113 Maßnahmen zum Stand Januar 2018 ist das Resultat der Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern sowie den am Runden Tisch vertretenen Institutionen. Sie ist von allen Beteiligten zustimmend zur Kenntnis genommen worden (s. *Anhang 1*). Die Zusammenstellung enthält neben den Maßnahmen aus dem Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung auch sämtliche, in der Durchführung bzw. in der Planung befindliche und vom Stadtrat zur Umsetzung oder zur Prüfung beschlossene – so genannte "Sowieso-Maßnahmen" – sowie solche, die aus Sicht der Verwaltung von besonderer Bedeutung für den VEP sind.

Bei der abschließenden Bearbeitung wurde auch der Stadtratsbeschluss Nr. 1448-042(VI)17 vom 08.06.2017 berücksichtigt. Gegenstand dieses Beschlusses sind neben den in der Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße/Hopfengarten / 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 (s. *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.

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"

Unter der Kategorie "Sowieso-Maßnahmen" sind all jene Maßnahmen unterschiedlichen Verbindlichkeitsgrades zusammengefasst, 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 Strombrückenweg) mit einbezogen worden.

Die insgesamt 25 "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, zehn vom Stadtrat beschlossene sowie weitere zehn 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 30 als kurzfristig, 61 als mittelfristig und 22 als langfristig umzusetzende Maßnahmen definiert (s. *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 59, mittlere Priorität 40 und niedrige Priorität 14 Maßnahmen (s. *Anhang 3*).

Kompatibilität mit den Zielen

Die im Dezember 2014 vom Stadtrat beschlossenen Ziele für den VEP 2030*plus* 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 lassen sich der überwiegenden Zahl der Ziele zuordnen. 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 Zielen erweist sich schon wegen zahlreicher Überschneidungen als nicht sinnvoll.
- Da für keines der Ziele 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.

	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 Unterziele	44%	53%	64%	60%	11%	18%

Tabelle 3: Kompatibilität von Zielen und Maßnahmenbereichen

Insgesamt ist damit die Bedeutung der meisten der benannten Maßnahmen 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 2030*plus* 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 der Grundlage der für jedes der Szenarien benannten Kurzcharakteristik sowie der den Szenarien zugeordneten Handlungsschwerpunkte (s. *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 der 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 den noch nicht im Bau befindlichen Straßenprojekten umgesetzt werden, ferner
 - sämtliche Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr und
 - vier MIV-bezogene Maßnahmen (Ortsumgehung Ottersleben, Nordverbinder, Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße, Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten) sowie außerdem
 - ein Großteil der ÖPNV-Maßnahmen – bis auf zwei an der Peripherie (ÖPNV-Erschließung Pfahlberg, ÖPNV-Anbindung Florapark) und zwei langfristige Vorhaben (Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / Bike+Ride-Standorte, Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie Car-Sharing-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
 - drei MIV-bezogene Maßnahmen (Ortsumgehung Ottersleben, Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße, Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten).

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	10 %	17	15 %	22	19 %	22	19 %
Radverkehr	7	6 %	55,5*)	49 %	55,5*)	49 %	55,5	49 %
Fußverkehr	1	1 %	12,5*)	11 %	12,5*)	11 %	12,5	11 %
Verk.Beruhigung	1	1 %	4	4 %	4	4 %	4	4 %
Ruhender Verkehr	0	–	6	5 %	6	5 %	6	5 %
Straße / MIV	13	11 %	6	5 %	4	4 %	13	12 %
Summe	33	29 %	101	89 %	104	92 %	113	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 (89 % bzw. 92 %) unterstreicht die Bedeutung beider Szenarien als Grundlage für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg.

Bewertung nach Kostengruppen

Die Zuordnung der 113 Maßnahmen zu insgesamt sechs Kostenklassen erfolgte auf der Grundlage grober Annahmen entsprechend vergleichbaren Vorhaben.

Der Übersichtlichkeit halber wurden folgende Kostenklassen 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.

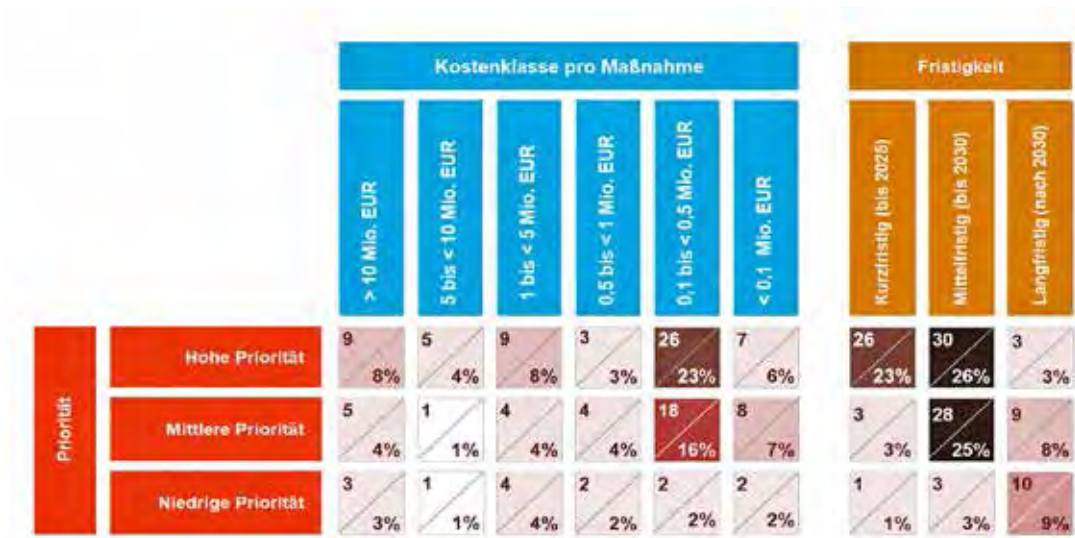
Zusammenfassend ergibt die Bewertung entsprechend den sechs Kostenklassen folgendes Fazit:

1. Die Umsetzung von 17 Vorhaben (= 15% aller Maßnahmen) ist der Kostenklasse > 10 Mio. EUR zuzurechnen. Dazu zählen – neben den drei, z.Zt. im Bau befindlichen Großprojekten die barrierefreie Umrüstung aller ÖPNV-Haltestellen bis 2022 sowie weitere ÖPNV-Maßnahmen (z.B. Umstellung neuer Straßenbahnstrecken auf breitere Wagenkästen).
2. Demgegenüber sind 63 Maßnahmen (= 56% aller Maßnahmen) den beiden untersten Kostenklassen (0,1 – 0,5 Mio. EUR bzw. < 0,1 Mio. EUR) zuzurechnen, davon 17 der Kostenklasse < 0,1 Mio. EUR.
3. Neun der insgesamt 24 umfangreichen Maßnahmen, die der Kostenklasse oberhalb von 5 Mio. EUR zuzuordnen sind kurz- und mittelfristig, also bis 2030 umzusetzen. Demgegenüber trifft dies für nahezu alle Maßnahmen der Kostenklasse unterhalb 1 Mio. EUR zu .
4. Ein beträchtlicher Anteil aller – auch der weniger kostenintensiven – Maßnahmen erfordert 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 bis 2025 und mit hoher Priorität, neben den Großprojekten voraussichtlich nur jene 17 Maßnahmen eine Chance zur Umsetzung haben, deren Realisierung ein nur geringes bis sehr geringes Investitionsvolumen erfordert.
7. Dies bietet indessen die Möglichkeit, neben den Großprojekten eine Reihe weniger kostenintensiver, aber für den VEP 2030plus 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.



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 2030plus 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 2030plus 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 (s. 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

Maßnahmen nach Verkehrsarten

Fußverkehr (7 Maßnahmen)

Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste
Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B. Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen)
LSA / Zebrastreifen vor Schulen
Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring
Barrierefreier öffentlicher Raum inklusive Bordabsenkungen an Querungsstellen
Fußgängerverkehrskonzept für den Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten
Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)

Fußverkehr/Radverkehr (11 Maßnahmen)

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

Radverkehr (50 Maßnahmen)

Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügel insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen öffentlichen Gebäuden
Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von ‚Fahrradschleusen‘ vor LSA
Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)
Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten
Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen)
Markierung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn in der Jakobstraße
Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße)
Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße
Ausbau Ottersleber Weg nach Niederndodeleben für den Radverkehr
Radverbindung entlang Wiesengraben zw. Salbker u. Osterweddinger Chaussee
Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch
Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz
Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee
Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges
Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddinger Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddungen)
Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmannstraße
Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Straße / Schönebecker Straße)

Neubau Neustädter Radweg zwischen Nachtweide und Schrote-Radweg und weiter bis zur Ohrestraße
Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße
Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 (Wanzleber Chaussee bis Stadtgrenze)
Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg
Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße
Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße
Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee
Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße
Konzepte zur Umsetzung ortsteilverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen
Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer
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
Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg und Verlängerung Brassenerweg, zwischen Burger Straße (Kreisverkehr) und Oebisfelder Brücke sowie zwischen Wasserkunststraße und Freiligrathstraße
Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße
Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorsting (Führung auf der Fahrbahn)
Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List
Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße)
Radverkehrsanlage im Bereich zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg
Radverkehrsanlage Rogätzter Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung
Führung des Radweges auf der Südseite der Albert-Vater-Straße von Motzstraße bis Nordbrückenzug als Zwei-Richtungs-Radweg
Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg
Neubau einer Wegeverbindung entl. Geländekante zw. Am Kuhanger u. Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke
Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr
Ergänzung Radverkehrsanlage (Nordseite) Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Straße / Bahnübergang)
Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße
Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)
Durchgehender Radweg von / nach Beyendorf-Sohlen (westl. Bahntrasse / Gustav-Ricker- / Erich-Weinert-Straße)
Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zw. Überfahrt Franzosengraben und Überfahrt Randau
Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenzug östlich der Alten Elbe
Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße
Verbesserte Radverkehrsverbindung Olvenstedter Chaussee / Olvenstedter Platz
Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee
Ergänzung Radverkehrsanlagen Salbker Chaussee (Schäferbreite - Magdeburger Ring)

ÖPNV (21 Maßnahmen)

Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7)
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (Magdeburger Standard) vorrangig bei Trassenumbau
Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Str. – Ottersleben
Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke
Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße
Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m >32.500 kg Leergewicht)
ÖPNV-Anbindung Florapark
Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand u. im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen
Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)
Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg

Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)
Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / Bike+Ride-Standorte
Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang
Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt
ÖPNV-Erschließung Pfahlberg
Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" in Richtung Süden
Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
Verlängerung der Buslinie v. Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf - über Kümmelsberg
Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten
ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus
Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen

ÖPNV / MIV (2 Maßnahmen)

Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
Ersatzneubau Strombrückenzug

MIV (12 Maßnahmen)

Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße
Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner Erweiterung
Bessere Straßenanbindung von Cracau – Konzept für eine Dritte Elbquerung
Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich
Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder)
Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes "Münchenhofstraße"
Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten bei Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete
Optimierung Durchgangsverkehr über die B1 zur Entlastung v. Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee
Verbesserung Verkehrsfluss Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße
Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Salbker Chaussee
Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße
Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße

Ruhender Verkehr (6 Maßnahmen)

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

Verkehrsberuhigung (4 Maßnahmen)

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

Anhang 2

Maßnahmen nach Kostengruppen*)

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

Maßnahmen nach Kostengruppen

17 Maßnahmen jeweils mit Kosten über 10 Mio. EUR

Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7)
Ersatzneubau Strombrückenzug
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (Magdeburger Standard) vorrangig bei Trassenumbau
Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße
Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Str. – Ottersleben
Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner Erweiterung
Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke
Bessere Straßenanbindung von Craacu – Konzept für eine Dritte Elbquerung
Bessere Straßenanbindung v. Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich
Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße
Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste
Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- u. Radverkehr
Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (insbes. zw. Anna- und Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege u. separate Radverkehrsanlagen
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren
Konzepte zur Umsetzung ortsteilverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen
Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für die Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m Breite >32.500 kg Leergew.)

7 Maßnahmen jeweils mit Kosten von 5 bis unter 10 Mio. EUR

Schulwegsicherung (Konzept, Umsetzungsmaßnahmen Straße/Fußwege/Querungen/LSA)
Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)
Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
Barrierefreier öffentlicher Raum incl. Bordabsenkungen an Querungsstellen
Weitere Qualifizierung d. Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet)
ÖPNV-Anbindung Florapark
Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kummelsberg

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

Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen
Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen
Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen)
Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden
Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von ‚Fahrradschleusen‘ vor LSA
Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)
Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)
Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / Bike+Ride-Standorte
LSA / Zebrastrifen vor Schulen
Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z. B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten, Universität)
Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleiufer
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
Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder)
Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes "Münchenhofstraße"
Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten bei Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete
Anlage einer Fuß- und Radbrücke über Elbe und Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders
Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße

9 Maßnahmen jeweils mit Kosten von 0,5 bis unter 1 Mio. EUR

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

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

Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt
ÖPNV-Erschließung Pfahlberg
Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße
Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" in Richtung Süden
Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozłowski-Straße bis Rothensee
Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke
Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)
Ausbau Wegeverbindung zw. Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle
Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten
Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz
Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche
Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen)
Radverbindung entlang Wiesengraben zw. Salbker u. Osterweddingener Chaussee
Kompletzierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch
Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz
Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee
Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges
Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddingener Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddingen)
Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermerleber Weg bis Salzmannstraße
Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Straße / Schönebecker Str.)
Ergänzung Radverkehrsanlagen Salbker Chaussee (Schäferbreite - Magdeburger Ring)
Verbesserte Radverkehrsverbindung Olvenstedter Chaussee / Olvenstedter Platz
Neubau Neustädter Radweg zwischen Nachtweide und Schrote-Radweg und weiter bis zur Ohrestraße
Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße
Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 (Wanzleber Chaussee bis Stadtgrenze)
Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg
Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenzug östlich der Alten Elbe
Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Str. incl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung
Verbesserung Verkehrsfluss Kreuzung Liebknechtstr. / Kleine Str.
Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße
Fuß- und Radweg südlich Barleber See II
Fuß- und Radverkehrsanlage im Zuge der Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße)
Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorstweg (Führung auf der Fahrbahn)
Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List
Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße)
Radverkehrsanlage im Bereich zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg
Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung
Führung des Radweges auf der Südseite der Albert-Vater-Straße von Motzstraße bis Nordbrückenzug als Zwei-Richtungs-Radweg
Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg
Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße
Neubau einer Wegeverbindung entl. Geländekante zw. Am Kuhanger u. Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke
Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr
Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße
Verlängerung der Buslinie v. Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf - über Kümmelsberg
Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring

17 Maßnahmen jeweils mit Kosten von unter 0,1 Mio. EUR

Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Salbker Chaussee
Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße)
Neuordnung des Straßenraumes Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg
Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße
Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee
Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße
Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße
Ergänzung Radverk.-Anl. (Nordseite) Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Str. / Bahnübergang)
Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)
Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße
Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße
Fußgängerverkehrskonzept für den Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten
Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen
Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten
Markierung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn in der Jakobstraße
Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zw. Überfahrt Franzosengraben u. Überfahrt Randau
ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus

Anhang 3

Maßnahmen-Bewertung

Maßnahmen-Bewertung

Wichtigkeit

Investitionsbedarf

Fristigkeit

- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Niedrige Priorität

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

- 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

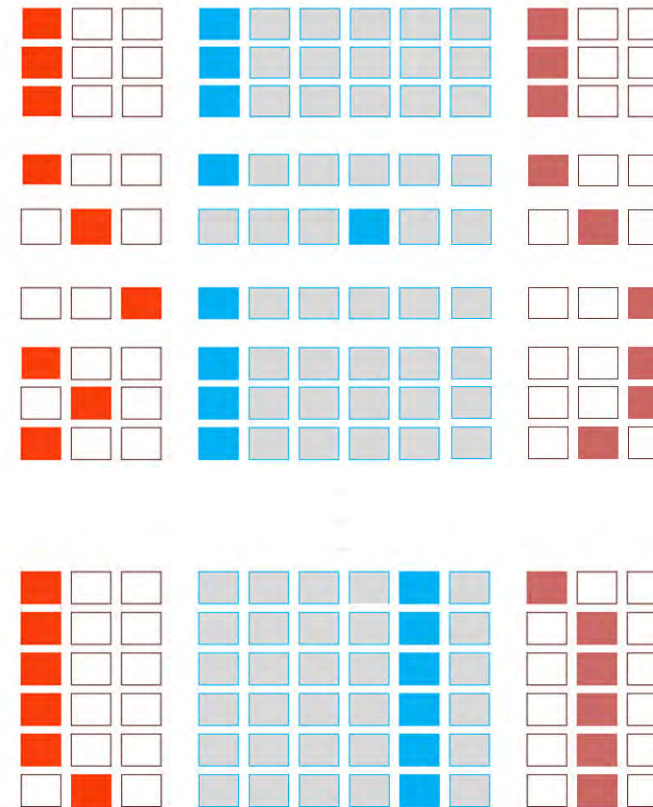
Maßnahmen in Planung – Hohe (= HP) und mittlere (= MP) Priorität

- 4 Barriererefreier 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 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) (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

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

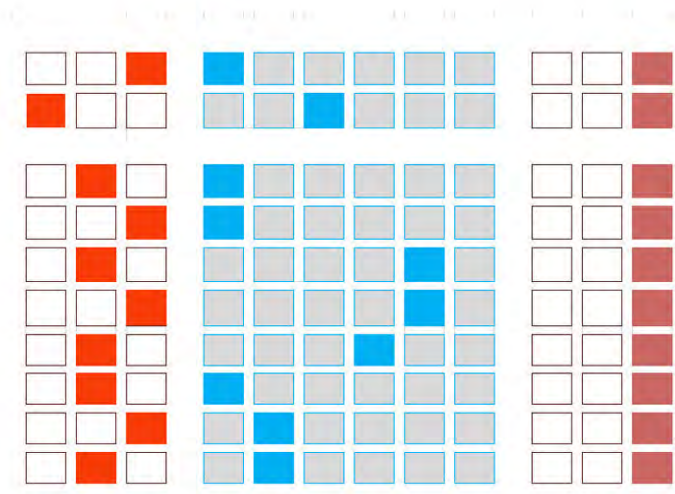


Zur Prüfung vorgeschlagene Maßnahmen – Mittlere (=MP) u. niedrige (=NP) Priorität

16	Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke (NP) (L) (ca. 1,5 km) ^{4,6}
17	Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen (HP) (L) ⁶
18	Bessere Straßenanbindung von Cracau – Konzept für eine Dritte Elbquerung (MP) (M) ⁸
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) (Buslinie + barrierefreie Haltestellen) ^{4,6}
22	Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang (MP) (L) ¹¹
23	Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße (MP) (L) (ca. 1 km) ^{4,6}
24	ÖPNV-Anbindung Florapark (NP) (L) (Straßenbahn + barrierefreie Haltestellen) ^{4,6}
25	Streckenverlängerung Neuer Renneweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Renneweg südwestlich Kümmelsberg (MP) (L) (Straßenbahn + barrierefreie Haltestellen) ^{4,6}

Quellen

- 1 DS0453/17 (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 DS0353/17 (SR 1764-049(VI)17) – Haushaltsplan 2018
- 4 DS0040/16 (SR 1321-039(VI)17) – Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) Magdeburger Standard (eigene Schätzung)
- 5 DS0444/15 (SR 1448-042(VI)17) – Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen
- 6 DS0499/09 (SR 246-11(V)10) – Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010 aktualisiert durch DS0185/18 (SR 1970-056(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 – Straßenrass 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 Mittagstraße
- 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 DS0283/03 (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 DS0202/18 – Bereitstellung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung für die Baudurchführungsvereinbarung zum Bauvorhaben "2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in Magdeburg, BA 7 Raiffeisenstraße und Warschauer Straße" – Investitionsnummer: I 186166007
- 18 DS0341/18 (SR – Beschlussfassung November 2018) – 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) – Haushaltplan 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 I0117/18 – 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 A0117/18 Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Ottersleben

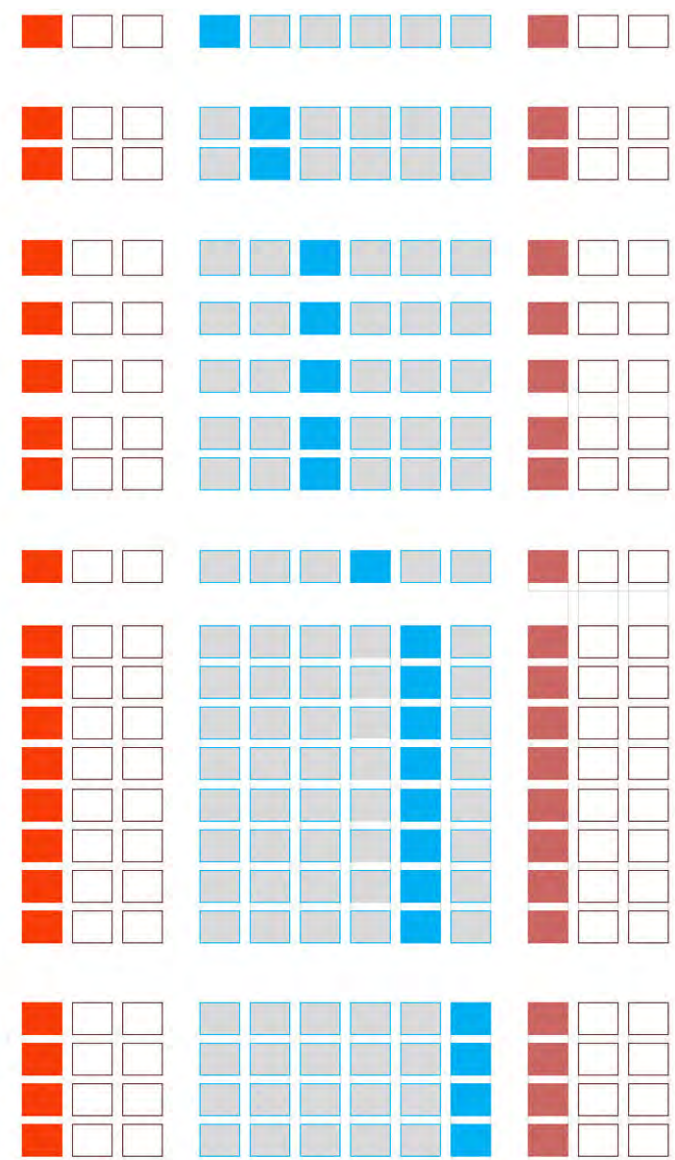


12	8	5	6	0	1	0	5	0	5	5	2	Hohe Priorität
			3	1	0	2	2	0	0	2	6	Mittlere Priorität
			3	1	0	0	1	0	0	0	5	Niedrige Priorität

HOHE PRIORITÄT

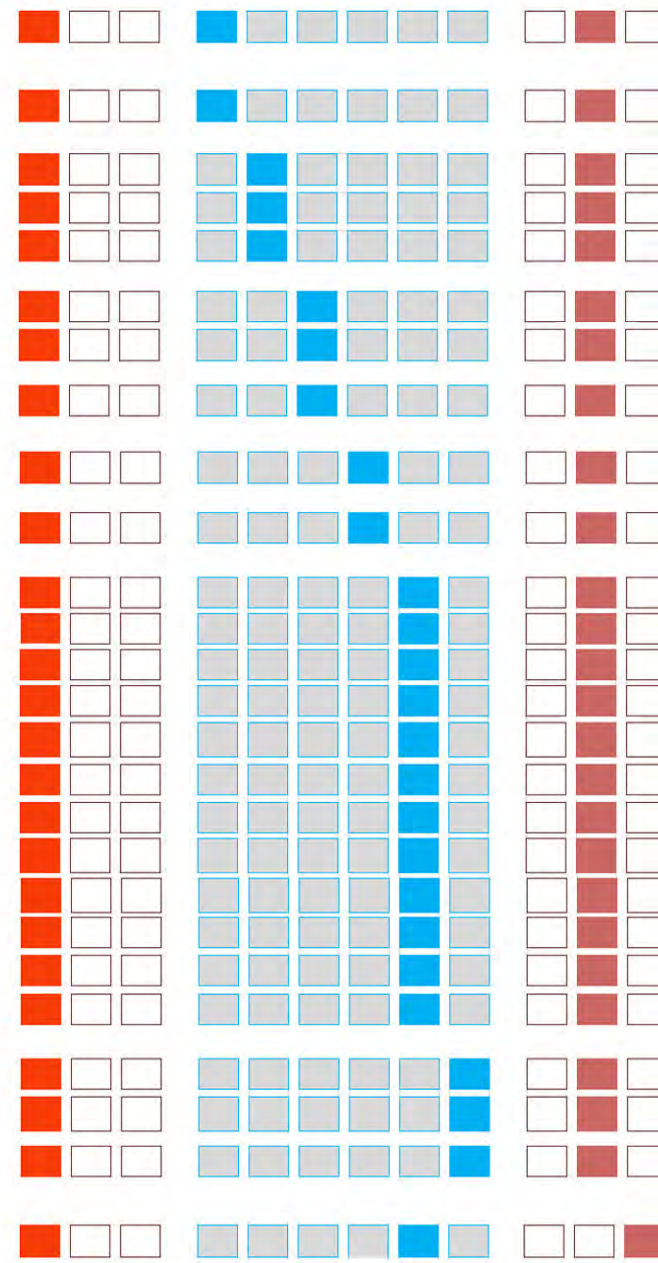
Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	
26	Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste ²⁰ (Innenstadt und innenstadtnahe Stadtteile (Bodenindikatoren/akustische Signale etc.))
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	
27	Schulwegsicherung (Konzept, Umsetzungsmaßnahmen Straße/Fußwege/Querungen/LSA)
28	Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s) (Umprogrammierung von ca. 150 LSA)
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	
29	Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen (Konzept)
30	Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen) (stadtwweit ca. 150 Querungshilfen)
31	Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügel insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden ^{13, 14}
32	Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von ‚Fahrradschleusen‘ vor LSA ¹³
33	Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
34	Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität (ca. 200 m inkl. Umgestaltung / Umleitung und dgl.)
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	
35	Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee (ca. 1 km) ¹³
36	Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" (in Richtung Süden)
37	Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring
38	Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)
39	Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz
40	Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche (ca. 10 Konzepte)
41	Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
42	Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen) ¹³ (Konzepte + Maßnahmen)
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	
43	Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Salbker Chaussee
44	Markierung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn in der Jakobstraße ¹³
45	Neuordnung des Straßenraumes Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg
46	Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße) (im Wesentlichen Beschilderungen) ¹³



Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	
47	Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (zw. Anna- und Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege und separate Radverk.Anlagen (Abschn. Mellinstr. bis Seehäuser Str., Abschn. Seehäuser Straße bis Europaring, Abschn. Knoten Westring / Europaring – Fröbelstraße bis Liebermannstraße, Abschn. Liebermannstraße bis Adelheidring)
48	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	
49	Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
50	Barrierefreier öffentlicher Raum incl. Bordabsenkungen an Querungsstellen (In Ergänzung von lfd.Nr. 24)
51	Weitere Qualifizierung d. Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet) (Hardware + Software)
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	
52	LSA / Zebrastreifen vor Schulen
53	Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn) (Neukonfiguration von LSA-Steuerungen - evtl. Inkl. Erweiterung der Zentralanlage)
54	Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / B+R-Standorte
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
55	Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße (ca. 1,5 km umfangreich mit Beleuchtung etc.)
56	Ausbau Ottersleber Weg nach Niederroddeleben für den Radverkehr (ca. 3,7 km) ¹³
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR	
57	Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz
58	Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke -- ca. 0,9 km --
59	Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee (ca. 0,9 km)
60	Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges (ca. 2,5 km) ^{13,14}
61	Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddinger Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddingen) (insges. ca. 3 km)
62	Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Str. / Schönebecker Str.) -- (ca. 0,8 km)
63	Ergänzung Radverkehrs anl. Salbker Chaussee (Schäferbreite b. Magdeburger Ring) (0,8 km -- kompliziert)
64	Verbesserte Radverkehrsverbindung Olvenstedter Chaussee / Olvenstedter Platz (ca. 0,7 km - kompliziert)
65	Neubau Neustädter Radweg zwischen Nachtweide und Schrote-Radweg und weiter bis zur Ohrestraße
66	Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße (ca. 1,4 km inkl. Straßenumbau)
67	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 (Wanzleber Chaussee bis Stadtgrenze)
68	Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenzug östlich Alte Elbe -- (ca. 0,5 km)
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	
69	Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße (ca. 1 km)
70	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee (rund 0,5 km) ¹³
71	Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße (ca. 0,3 km beiderseits) ¹³
Langfristige Maßnahmen (nach 2030)	
72	Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten



47	0	0	3	5	8	3	21	7	21	25	1
			0	0	0	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0	0	0	0

Hohe Priorität
Mittlere Priorität
Niedrige Priorität

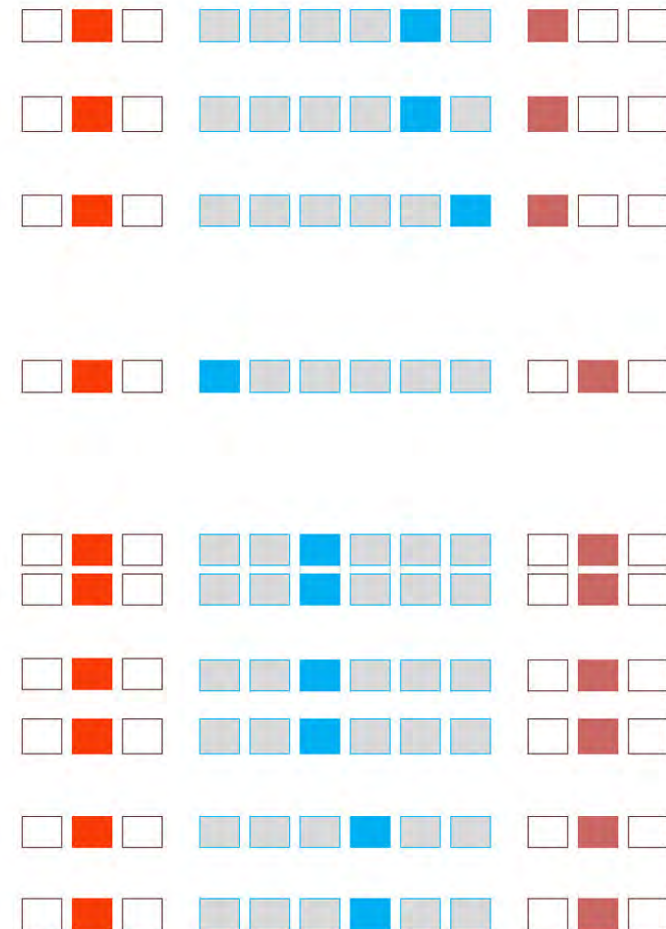
MITTLERE PRIORITÄT

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	
73	Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Str. incl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung (0,5 km inkl. Anschlüsse; umfangreiche Baumaßnahmen)
74	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebkechtstraße / Kleine Straße (ggf. LSA bzw. zusätzliche Abbiegespur etc.)
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR	
75	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße (Verbesserte LSA-Steuerung)

Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR	
76	Konzepte zur Umsetzung ortsteilverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen (1. Stufe bis 2015: 20 km; 2. Stufe bis 2035: 40 km)
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR	
keine Maßnahmen	
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR	
77	Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer (ca. 2 km)
78	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 (ca. 2,3 km inkl. Fuß- und Radbrücke)
79	Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder) (Neubau Wegeverbindung Burger Straße (zw. Burger Straße und Stegelitzer Straße)
80	Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z. B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten, Universität) (1. Stufe bis 2025: 45 Plätze; 2. Stufe: weitere 55 Plätze bis 2035)
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR	
81	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)
82	Optimierung Durchgangsverkehr über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee (Wegweisung / Dynamische Verkehrs-Steuerung)



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

- 83 Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße (ca. 1 km)
- 84 Fuß- u. Radverkehrsanlage Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße) (ca. 2 km)
- 85 Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorstring (Führung auf der Fahrbahn) -- (ca. 1,8 km) ¹³
- 86 Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List (ca 1 km) ¹³
- 87 Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße) -- (1,5 km) ¹³
- 88 Radverkehrsanlage zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Str. / Schanzen- / Kirschweg (ca. 2,5 km)
- 89 Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung (ca. 1,2 km) ¹³
- 90 Führung des Radweges auf der Südseite der Albert-Vater-Straße von Motzstraße bis Nordbrückenweg als Zwei-Richtungs-Radweg (Verbreiterung auf ca. 2 km Länge)
- 91 Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg (rund 0,5 km) ^{5, 13}
- 92 Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße (ca. 1,3 km)
- 93 Ausbau Wegeverbindung zw. Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle (ca. 0,6 km)
- 94 Neubau einer Wegeverbindung entlang der Geländekante zwischen Am Kuhanger und Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke (ca. 0,6 km)
- 95 Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr (ca. 1,5 km) ¹³

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

- 96 Ergänzung Radverk.-Anlage Nordseite Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Str./ Bahnübergang) (ca. 0,2 km) ¹³
- 97 Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße
- 98 Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße (ca. 0,3 km) ¹³
- 99 Fußgängerverkehrskonzept Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten
- 100 Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen
- 101 Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße) ¹³

Langfristige Maßnahmen (nach 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

- 102 Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m | >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

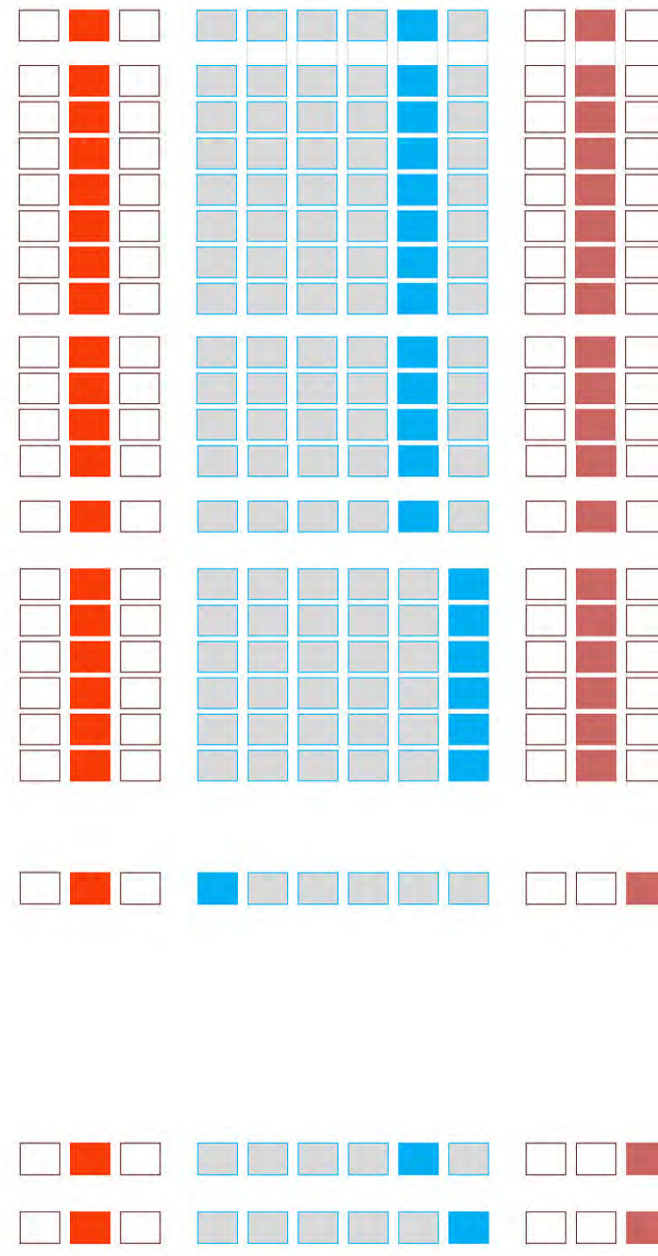
keine Maßnahmen

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

- 103 Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße (ca. 0,8 km)

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

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



0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	4	2	16	8	3	26	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	0	0	0	0	0	0	0

Hohe Priorität
Mittlere Priorität
NiedrigePriorität

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
105 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
106 Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten unter Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete
107 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
108 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
109 Fuß- u. Radbrücke über Elbe/Alte Elbe zw. Wissenschaftshafen u. Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders
110 Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße (ca. 7,5 km)
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR
111 Durchgehender Radweg n. Beyendorf-Sohlen (westl. Bahn / Gustav-Ricker-/Erich-Weinert-Str.) (ca. 6,5 km)
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR
keine Maßnahmen
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR
112 Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zw. Überfahrt Franzosengraben u. Überfahrt Randau (ca. 3 km) ¹³
113 ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus



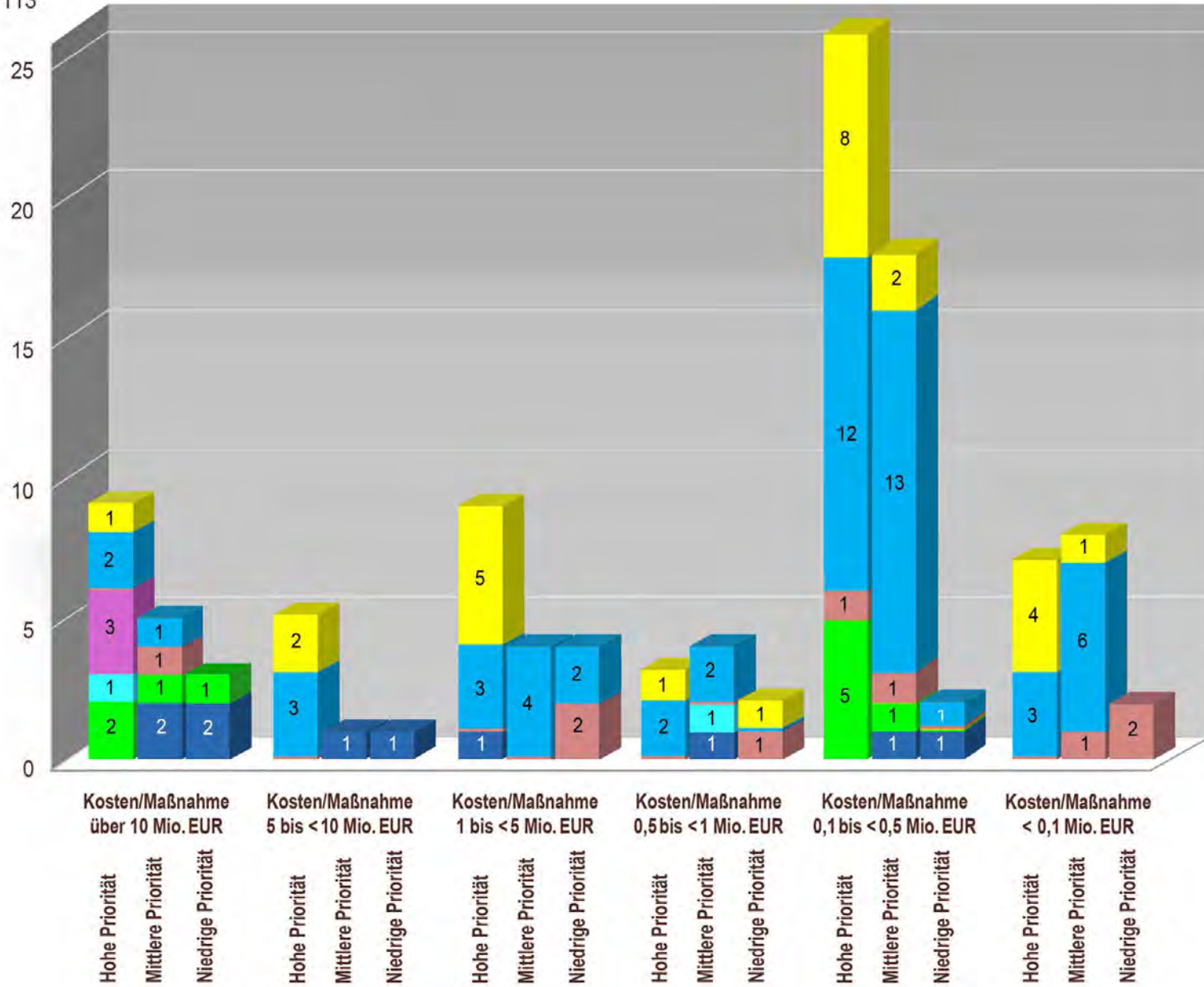
0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Hohe Priorität
			0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mittlere Priorität
			0	0	4	2	1	2	1	3	5	Niedrige Priorität

		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%	5 4%	9 8%	3 3%	26 23%	7 6%	26 23%	30 26%	3 3%
	Mittlere Priorität	5 4%	1 1%	4 4%	4 4%	18 16%	8 7%	3 3%	28 25%	9 8%
	Niedrige Priorität	3 3%	1 1%	4 4%	2 2%	2 2%	2 2%	1 1%	3 3%	10 9%

Anhang 4

Maßnahmen nach Priorität und Kosten (Grafiken)

Anzahl
n = 113



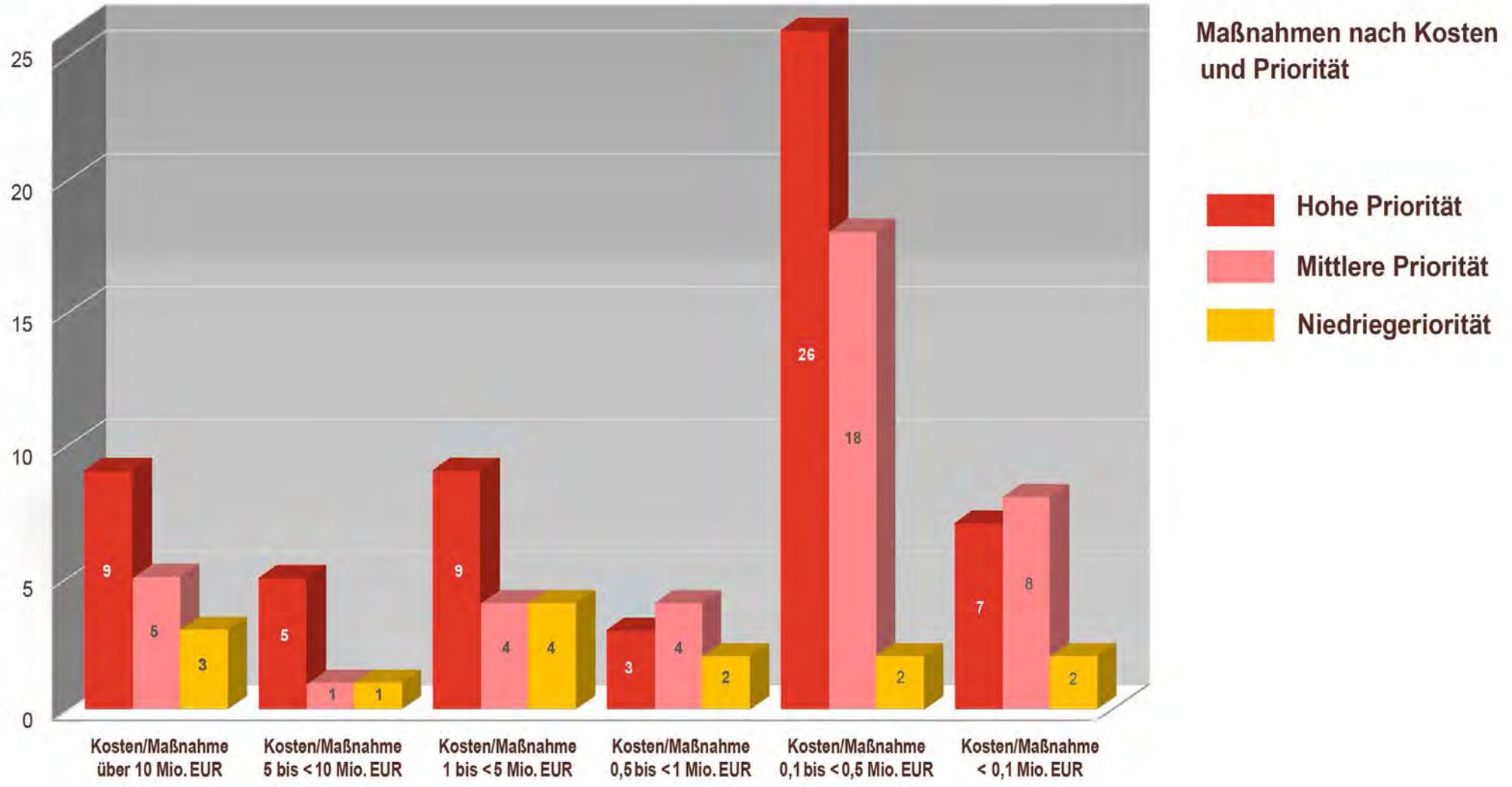
Maßnahmen nach Kosten, Priorität und Fristigkeit

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

"Sowieso"-Maßnahmen

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

Anzahl
n = 113



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 mit Akzent auf zusätzlichen weichen und investiven Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) in Stadt und Region unter Einbeziehung von Strategien und Maßnahmen einer auf Innenentwicklung und eine Stadt der kurzen Wege ausgerichteten Stadtentwicklung.	Entsprechend Szenario 1 'Stärkung Umweltverbund', zusätzlich jedoch spürbarer Verhaltenswandel unter dem Einfluss von Klimaschutz, erhöhten Energie- und Mobilitätskosten sowie einem kritischeren Umweltbewusstsein. Indikatoren: Deutliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens insbesondere in Bezug auf Kostenbewusstsein sowie die Wahl energie-sparender Verkehrsarten und -mittel.
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	Deutliche Zunahme der Modal-Split-Anteile bei den Verkehrsarten des Umweltverbunds im Binnenverkehr aufgrund gezielter Push & Pull-Maßnahmen (Kanalisation MIV, Parkraum-Bewirtschaftung, Förderung Fuß- und Radverkehr / verbesserte ÖPNV-Angebote). Gleichbleibende, bzw. leicht steigende Anteile der Gesamt-Verkehrsleistung für den MIV.	Wie Szenario 2, jedoch im Binnenverkehr noch deutlichere Zunahme der Verkehrsmittelwahl des Umweltverbundes bei gleichzeitig spezifisch rückläufiger Pkw-Nutzung. Dennoch unverminderte Verkehrsleistung beim MIV. Zunahme intermodaler Mobilitätsnutzung bei abnehmender Bedeutung von privatem Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung.
	Stabile bzw. leicht wachsende Wirtschaftsentwicklung an bestehenden Standorten	Stabile Wirtschaftsentwicklung an bestehenden sowie verstärkte Ansiedlung von Unternehmens-Neugründungen an innenstadtnahen Standorten.	
	Zunahme sowohl der Anzahl wie der Länge der Wege pro Person und Tag – im Rad- und Fußverkehr, deutlich beim MIV.	Bündelung von MIV und Wirtschaftsverkehr auf definierten Haupttrouten bei zwar wachsender Zahl und größerer Länge zurückgelegter Wege, jedoch veränderter Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Reiseziel und Entfernung.	
	Erhalt der Netzstruktur bei gleichzeitigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für bereits begonnene wie auch politisch beschlossene Vorhaben ("Sowieso-Maßnahmen").	Wie Szenario 'Beschlusslage', jedoch zusätzlich Qualifizierung / Umbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur mit Schwerpunkten im Bereich von Radverkehrsnetz, ÖPNV und öffentlichem Raum.	Wie Szenario 1, jedoch mit Schwerpunkt auf verstärkter Qualifizierung des Verkehrssystems unter besonderer Beachtung von dessen Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit 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 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 Straßeninfrastruktur.	Wie Szenario 0 jedoch zusätzlich dazu stadtweites Gehweg-Sanierungsprogramm, Herstellung von Barrierefreiheit im Haupt-Fußwegenetz, Bau von Querungshilfen an großen Verkehrsstraßen. Qualifizierung des öffentlichen Raumes sowie Herstellung sicherer und kurzer Fußwegverbindungen u.a. zwischen Stadtfeld und Altstadt.	Wie Szenario 1; ergänzend dazu Begrünungsprogramm für Straßen, Gehwege und öffentliche Räume verbunden mit Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßen als "Lebensräumen". Einführung von Wegeleitsystemen insbesondere für Besucher der Stadt. Dynamische, vor allem auf Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV abgestimmte verkehrssteuernde Maßnahmen.
Maßnahmen-Schwerpunkte Radverkehr	Realisierung der vordringlichsten, in der Radverkehrskonzeption benannten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen (u.a. einzelne Lückenschlüsse, Einzel-Maßnahmen zur Qualifizierung und Sanierung von Radverkehrsanlagen).	Neben der Umsetzung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen – entspr. Szenario 0 – gezielte Sanierung, Ausbau und Verdichtung des Radwegenetzes; Beseitigung von Engstellen / Einrichtung von Radstationen sowie von Radschnellverbindungen ins Stadtumland / Sicherung der Erreichbarkeit aller Gewerbestandorte für den Radverkehr.	Systematischer Umbau von Kopfsteinpflaster-Straßen in Wohnquartieren zu Radfahrstraßen. Umsetzung stadtweiter Schulradwegepläne. Ausbau eines gesamtstädtischen Netzes von Radstationen an allen wichtigen Schnittstellen sowie Etablierung von Radrouten für E-Bikes. Umsetzung eines "Magdeburger Sicherheitsstandards im Radverkehr".
Maßnahmen-Schwerpunkte ÖPNV	Abschnittsweise Realisierung der zweiten Nord-Süd-Verbindung sowie Weiterführung des schrittweisen barrierefreien Ausbaus aller ÖPNV-Haltestellen. Zug um Zug Umstellung der gesamten Busflotte auf schadstoffarme Fahrzeuge.	Taktverdichtung während der Hauptverkehrszeiten einschließlich Ausbau der Infrastruktur sowie ÖPNV-Beschleunigung / Barrierefreie Gestaltung von baulichen Anlagen, Fahrzeugen und Informationen / Einrichtung von P+R-Plätzen mit ÖPNV- bzw. SPNV-Anschluss / 24-Stunden Vertaktung ÖPNV/S-Bahn. Attraktive ÖPNV-Angebote (Multi-Modalität / Tickets / Gepäcktransport etc.).	Weitere Aufwertung des ÖPNV durch fortlaufende Qualitätsverbesserung von Haltestellen, Ausbau wichtiger Schnittstellen vor allem hinsichtlich multimodaler Mobilitätsangebote / Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Umkreis von Haltestellen, attraktiver Ticketangebote und Verknüpfung mit umfassenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.
Maßnahmen-Schwerpunkte Straße	Fertigstellung des Projekts Bahnüberführung Ernst-Reuter-Allee / Realisierung des Strombrückenzuges / Erneuerung der Straßenanlagen im Bereich Leipziger Straße (Wiener Straße bis Halberstädter Straße) / Verlängerung der Bürger Straße bis an die Oebisfelder Brücke (Nordverbinder) / 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 die Einführung der Parkraumbewirtschaftung.	Dynamische Verkehrs- (bzw. Parkraum-) steuerung und -bewirtschaftung in Kombination mit fortlaufendem Umwelt-Monitoring. Erarbeitung umweltverträglicher Logistik- und Belieferungs-Konzepte im Bereich betrieblicher und kommunaler Ver- und Entsorgung. Gezielte Förderung der Elektromobilität u.a. durch Ausweisung von Aufladestationen auf öffentlichem Straßenland, Investitionen in elektro-mobilen Dienst- und Lieferfahrzeuge.

Anhang 6

Maßnahmen nach Zuordnung zu den Szenarien

Maßnahmen nach Zuordnung zu den Szenarien

"SOWIESO-MASSNAHMEN"

K = Kurzfristig | M = Mittelfristig | L = Langfristig

Maßnahmen derzeit in Umsetzung (Hohe Priorität)	
1	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (K)
2.	Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7) (K)
3.	Ersatz-Neubau Elbrücken (K)
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)
5	Einrichtung von Tempo-30-km/h-Zonen (MP) (M)
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)
7	Streckenverlängerung Tram Halberstädter Str. – Ottersleben (HP) (L)
8	Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall von dessen Erweiterung (MP) (L)
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) (HP) (M)
10	Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße (HP) (K)
11	Radverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker u. Osterweddingener Chaussee (HP) (M)
12	Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch (HP) (M)
13	Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmannstraße (HP) (M)
14	Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfahre und Elberadweg (HP) (M)
15	Fuß- und Radweg südlich Barleber See II (MP) (M)
Zur Prüfung vorgeschlagen – Mittlere (= MP) u. niedrige (= NP) Priorität	
16	Streckenverlängerung Tram Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke (NP) (L)
17	Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen (HP) (L)
18	Bessere Straßenanbindung von Cracau – (Konzept für eine Dritte Elbquerung) (MP) (L)
19	Bessere Straßenanbindung in Ottersleben, falls nach Fertigstellung der Ortsumfahrung erforderlich (MP) (L)
20	Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstr. bis Alte Neustadt (MP) (M)
21	ÖPNV-Erschließung Pfahlberg (MP) (L)
22	Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand zwischen Hasselbachplatz und Domplatz zu lang (MP) (L)
23	Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße (MP) (L)
24	ÖPNV-Anbindung Florapark (MP) (L)
25	Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg (MP) (L)



Legende

- ÖPNV | ÖPSV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Ruhender Verkehr
- Verkehrsberuhigung
- MIV | Straße

HOHE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

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

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

26 Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste



Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

27 Schulwegsicherung



28 Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)



Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

29 Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen



30 Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen)



31 Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten | Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden



32 Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von ‚Fahrradschleusen‘ vor LSA



33 Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)



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

34 Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität



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

35 Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozłowski-Straße bis Rothensee



36 Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" in Richtung Süden



37 Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring



38 Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)



39 Konzept RuhenderVerkehr in Stadtfeld Ost, insbes. Bereich Damaschkeplatz/Schellheimer Platz



40 Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche



41 Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)



42 Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen)



Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

43 Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstr. / Salbker Chaussee



44 Markierung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn in der Jakobstraße



45 Neuordnung des Straßenraumes Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatienweg



46 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

47 Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (insbes. zwischen Anna- und Schenkendorfstraße) mit Vor- rang für breitere Gehwege und separate Radverkehrsanlagen (Abschnitt Mellinstraße bis Seehäuser Straße, Abschnitt Seehäuser Straße bis Europaring, Abschnitt Knotenpunkt Westring bis Europaring – Fröbelstraße bis Liebermannstraße, Abschnitt Liebermannstraße bis Adelheidring)



48 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren



Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

49 Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof



50 Barrierefreier öffentlicher Raum inklusive Bordabsenkungen an Querungsstellen



51 Weitere Qualifizierung der Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet)



Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

52 LSA / Zebrastreifen vor Schulen



53 Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)



54 Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / Bike+Ride-Standorte



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

55 Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße



56 Ausbau Ottersleber Weg nach Niederroddeleben für den Radverkehr



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

57 Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz



58 Aufwertung u. Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke



59 Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee



60 Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges



61 Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterwedinger Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) | Radweg Ottersleben – Osterweddingen



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

62	Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Str./Schönebecker Str.)		
63	Ergänzung Radverkehrsanlagen Salbker Chaussee (Schäferbreite bis Magdeburger Ring)		
64	Verbesserung der Radverkehrsverbindung zw. Olvenstedter Chaussee und Olvenstedter Platz		
65	Neubau Neustädter Radweg zwischen Nachtweide und Schrote-Radweg und weiter als Wegever- bindung bis zur Ohrestraße		
66	Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße		
67	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 nach Wanzleben		
68	Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenzug östlich Alte Elbe		
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR			
69	Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße		
70	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee		
71	Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße		
Langfristige Maßnahmen (nach 2030)			
72	Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz und sämtlicher Zufahrten		

MITTLERE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

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

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			
73 Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Str. incl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung			
74 Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße			
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR			
75 Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße			

Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR			
76 Konzepte zur 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			
77 Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer			
78 Fortsetzung des Biederitzer Radwegs zwischen Berliner Chaussee und Biederitz – bei Abriss der Eisenbahnbrücke und Neubau einer kurzen Fuß-/Radbrücke nur über die Ehle im Umflutgraben			
79 Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder) (Neubau Wegeverbindung Burger Straße (zw. Burger Straße und Stegelitzer Straße)			
80 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			
81 Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg/Verlängerung Brassenweg, zwischen Burger Straße (Kreisverkehr)/Oebisfelder Brücke und zwischen Wasserkunst-/Freiligrathstraße (Radweg Ausbau des Brassenweges westl. Elbufer Barleber See I)			
82 Optimierung des Durchgangsverkehrs über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee			
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR			
83 Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße			
84 Fuß- u. Radverkehrsanlage im Zuge der Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstr.)			
85 Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorstring (Führung auf der Fahrbahn)			
86 Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List			
87 Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- u. Halberstädter Straße)			
88 Radverkehrsanlage im Bereich zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg			
89 Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung			
90 Führung des Radweges auf der Südseite der Albert-Vater-Str. von Motzstraße bis Nordbrückenzug als Zwei-Richtungs-Radweg			
91 Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg			
92 Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße			
93 Ausbau Wegeverbindung zw. Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle			
94 Neubau einer Wegeverbindung entlang der Geländekante zwischen Am Kuhanger und Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke			
95 Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr			
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR			
96 Ergänzung Radverkehrs anl. (Nordeite) Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Str./Bahnübergang)			
97 Verlagerung des Güter- u. Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Str.			
98 Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße			
99 Fußgängerverkehrskonzept für den Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten			
100 Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen			
101 Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)			

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

Langfristige Maßnahmen (nach 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR			
102 Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für die Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m Breite und >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			
103 Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße	■	■	
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR			
104 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			
105 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			
106 Bündelung des LKW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten unter Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete	■	■	■
107 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			
108 Verlängerung der Buslinie von 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			
109 Fuß- und Radbrücke über Elbe und Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders	■	■	
110 Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße	■	■	
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR			
111 Durchgehender Radweg von / nach Beyendorf-Sohlen (westlich Bahntrasse / Gustav-Ricker-Str. / Erich-Weinert-Straße)	■	■	
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR			
keine Maßnahmen			
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR			
112 Neubau Elberadweg im Zuge der Deichsanierung zwischen der Überfahrt Franzosengraben und der Überfahrt Randau	■	■	
113 ÖPNV-Erschließung des Schiffshebewerks bzw. Ausbau der Endstation Barleber See mit Verknüpfung Straßenbahn / Bus			■

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

Maßnahme Nr. 20

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 EMobilität" als Fortbildung, Schulung und Kooperationsplattform.

Maßnahme Nr. 80

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
Maßnahme Nr.24
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

Maßnahme Nr.4

Maßnahme Nr.47

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

Maßnahme Nr.23

Maßnahme Nr.21

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.

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.

Kooperationsprojekt

MVB

Kooperationsprojekt

MVB

MVB

Maßnahme Nr.50

Investitionsprogramm

Maßnahme 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

Maßnahme Nr.42

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 Knoten-punkten, 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. Maßnahme Nr.26

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.

Maßnahme Nr.48

Planung

Maßnahme Nr.10

Investitionsprogramm

Planung

Maßnahme Nr.101

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 Sanitäreanlagen.

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**

Unter- suchungsbereich	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 Sammelweisstraße	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	Planungskosten¹⁾ 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 Fermersleben/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**

Unter- suchungsbereich	Priorität	Maßnahmenempfehlungen	Kostenstufe	Planungskosten¹⁾ 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

INFORMATION

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 Baubeschränkungsbereichen, 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 Bevorrechtigung 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 Stadtf lächen 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 Maßnahmenvorschläge 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.

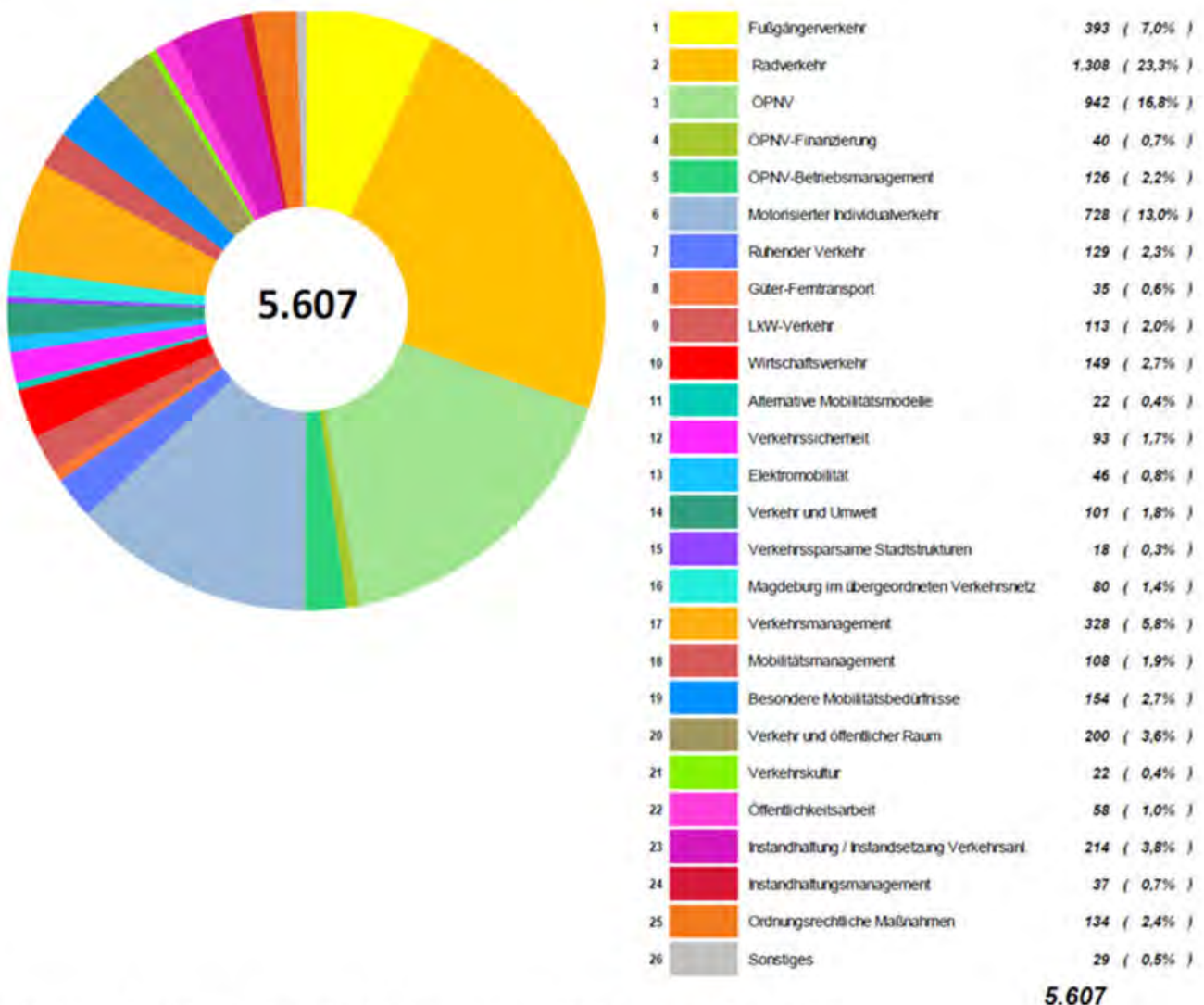


Abbildung: Zuordnung sämtlicher Maßnahmenempfehlung (Stand: April 2016)

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: Fußgängerverkehr, 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 Fußgängerverkehr), 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 Vorselektion	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, Verkehrssparende 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 Pfothhauer

Überarbeitete Fassung

Magdeburg / Berlin September 2018