

otto sichert mobilität für magdeburg



Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsentwicklungsplan 2030 plus



Impressum

VEP 2030*plus* Landeshauptstadt Magdeburg

Auftraggeberin: Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
An der Steinkuhle 6
39090 Magdeburg
Tel.: 0391-540-5440
Fax: 0391-540 52 08
info@magdeburg.de
www.magdeburg.de

Auftragnehmerin: planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134
10625 Berlin
Tel.: 030-312 11 52
Fax: 030-37 59 16 49
info@epUrban.com
www.epUrban.com

Bearbeitung: planungsgruppe epUrban:
Erhart Pfothenhauer (Projektleitung)
Folke Hanfeld
Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsplanung:
Mario Schröter (Abteilungsleiter)
Alexander Kirste (bis 2016)
Tim Schneider

Magdeburg, April 2022



www.magdeburg.de

Bildnachweis Titel:

Straßenbahn: YouTube-Nutzer phil_brg@web.de | Radverkehr: Stadtverwaltung Magdeburg |
Fußverkehr: Johannes Vetter / Volksstimme | E-Ladesäule: Guy Weemaes / GoingElectric

Inhalt

Redaktionelle Anmerkung	6
Einführung	7
Bedeutung und Stellenwert des VEP2030 <i>plus</i>	8
Ergebnisse des VEP 2030 <i>plus</i> in Kurzform	10
Grundlagen	11
Anlass / Zeithorizont / Rahmenbedingungen	12
Bearbeitungsstruktur	13
Bearbeitungsprozess	15
Baustein 1_ Bestandsanalyse	17
Überblick	18
Entwicklung der Beschäftigten- und Pendlerzahlen	19
Entwicklung des Mobilitätsverhaltens	21
Entwicklung im ÖPNV	24
Entwicklung im Radverkehr und Radverkehrsnetz	26
Entwicklung im Fußverkehr	27
Entwicklung im Straßennetz	28
Entwicklung im Wirtschaftsverkehr	30
Zusammenfassung	32
Baustein 2_ Ziele	35
Die Ziele des VEP 2030 <i>plus</i>	36
Erarbeitung der Ziele bis zum politischen Beschluss	38
Aktualität und Bedeutung der Ziele	38
Übereinstimmung von VEP 2030 <i>plus</i> und ISEK 2025	40
Kompatibilität von VEP 2030 <i>plus</i> und Flächennutzungsplan	41
Baustein 3_ Szenarien	43
Definition der Szenarien	44
Konkretisierung der Szenarien 0, 1, 2	45
Synopsis der drei Szenarien	49
Bewertung und Auswahl eines Vorzugsszenarios	54
Baustein 4_ Strategien	57
Das strategische Konzept des VEP 2030 <i>plus</i>	58
Das strategische Konzept im Kontext mit Zielen und Szenarien	59
Die Strategiefelder	60
» Verkehrssicherheit / Verkehrskultur	60
» Verkehrsmanagement	62
» Mobilitätsmanagement	64
» Multimodalität durch vernetzte Mobilitätsangebote	66
» Öffentlicher Personenverkehr	68
» Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft	72
» Alternative Antriebe	74
» Straßennetz und stadtverträglicher motorisierter / ruhender Verkehr	76
» Wirtschaftsverkehr	78
» Fußverkehr	80
» Radverkehr	82
» Straßenraumgestaltung	84
Die Strategiefelder in der Gesamtschau	86

Baustein 5_ Maßnahmen	87
Einleitende Erläuterungen	88
Die Maßnahmen nach Verkehrsarten	89
Struktur des Integrierten Maßnahmenkonzeptes	93
Zuordnung der Maßnahmen zu den Szenarien	95
» Sowieso-Maßnahmen	97
» Hohe Priorität	98
» Mittlere Priorität	99
» Niedrige Priorität	101
Pilotprojekte	102
Monitoring und Evaluierung	105
Monitoring und Evaluierung als Steuerungswerkzeug	106
Quellenangaben	109
Karten	113
Anhang 1: Fachbegriffe	127
Anhang 2: Maßnahmen-Bewertung	140

Grafiken

Grafik 1	Begleitgremien und Arbeitsstruktur	14
Grafik 2	Die fünf Bausteine des VEP 2030plus, jeweils mit Zuordnung von Stadtratsbeschlüssen und prozessbegleitender Öffentlichkeitsarbeit	15
Grafik 3	Verhältnis sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeits- bzw. Wohnort Magdeburg zu ein- und auspendelnden Personen 2011 / 2018	20
Grafik 4	Einpendelnde und auspendelnde Personen / Pendlersaldo / Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Magdeburg 1999 – 2018	20
Grafik 5	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen	21
Grafik 6	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszwecken	22
Grafik 7	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung	23
Grafik 8	Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte	23
Grafik 9	Relative Entwicklung von Fahrgast- und Bevölkerungsentwicklung sowie Betriebsleistung der MVB in den Jahren 2011 – 2018	25
Grafik 10	Umsatzentwicklung des Online-Handels in Deutschland 1999– 2019	31
Grafik 11	Die drei möglichen Szenarien für den VEP 2030plus	45
Grafik 12	Verkehrsleistung nach Verkehrsarten für die Szenarien 0, 1, 2	50
Grafik 13	Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Anzahl der Wege für die Szenarien 0, 1, 2	51
Grafik 14	Modal Split nach Verkehrsleistung und Weglänge für die Szenarien 0, 1, 2	51
Grafik 15	Bewertungsmatrix der Szenarien 0, 1, 2	54
Grafik 16	Strategischen Handlungsempfehlungen nach Zuordnung zu den Handlungsfeldern und prozentualer Verteilung	86
Grafik 17	Maßnahmenauswertung nach Kostengruppen, zeitlicher Umsetzbarkeit und Priorität	94
Grafik 18	Maßnahmen nach Kostengruppen, zeitlicher Umsetzbarkeit und Priorität	95

Karten

Karte 1	Stadtstruktur mit bestehendem ÖV-Netz	115
Karte 2	Rotes und grünes Radverkehrsnetz	116
Karte 3	Stadtstruktur mit Hauptstraßennetz im Bestand	117
Karte 4	Verkehrsmengen im KFZ-Verkehr	118
Karte 5	Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Zonen	119
Karte 6	Vorrangnetz für den Schwerverkehr	120
Karte 7	Maßnahmen Fußverkehr sowie Kombination Fuß- / Radverkehr	121
Karte 8	Maßnahmen Radverkehr	122
Karte 9	Maßnahmen ÖPNV sowie Kombination von ÖPNV / MIV	123
Karte 10	Maßnahmen MIV sowie Kombination von MIV / ÖPNV	124
Karte 11	Maßnahmen Verkehrsberuhigung	125
Karte 12	„Sowieso“-Maßnahmen	126

Tabellen

Tabelle 1	Einpendelnde und auspendelnde Personen im Jahr 2018	20
Tabelle 2	Zweite Nord-Süd-Verbindung nach Bauabschnitten und Realisierungsstand ...	24
Tabelle 3	Bevölkerungsentwicklung / Betriebsleistung im ÖPNV der MVB 2011 – 2018 ..	25
Tabelle 4	Radverkehrsinfrastruktur in Magdeburg	26
Tabelle 5	Verkehrsinfrastruktur in Magdeburg von 1994 bis 2018	28
Tabelle 6	Verkehrsmengen im Hauptverkehrsstraßennetz 2012 und 2015	29
Tabelle 7	Kompatibilität der Oberziele mit übergeordneten Leitvorgaben und Zielen	39
Tabelle 8	Vergleich der Oberziele des VEP 2030plus mit dem Leitbild der Stadtentwicklung Magdeburg 2030 des ISEK 2025	40
Tabelle 9	Übereinstimmung der Ziele des FNP und der Oberzielen des VEP 2030plus	42
Tabelle 10	Maßgebliche Parameter für Szenario 0	46
Tabelle 11	Maßgebliche Parameter für Szenario 1	47
Tabelle 12	Maßgebliche Parameter für Szenario 2	48
Tabelle 13	Verkehrsleistung/Verkehrsaufkommen pro Tag (Gesamt) Szenarien 0, 1, 2	52
Tabelle 14	Verkehrsleistung/Verkehrsaufkommen pro Tag (MIV) Szenarien 0, 1, 2	52
Tabelle 15	Verkehrsleistung/Verkehrsaufkommen pro Tag (ÖPNV) Szenarien 0, 1, 2	52
Tabelle 16	Verkehrsleistung/Verkehrsaufkommen pro Tag (Rad) Szenarien 0, 1, 2	52
Tabelle 17	Verkehrsleistung / Verkehrsaufkommen pro Tag (Fuß) Szenarien 0, 1, 2	53
Tabelle 18	Bilanz der Maßnahmenzuordnung zu den drei Szenarien	96
Tabelle 19	Schema Monitoring / Evaluierung	106

Redaktionelle Anmerkung

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* wurde am 24. März 2022 vom Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg (SR-Nr. 1399-046(VII)22) beschlossen. Teil des Beschlusses war eine Reihe von Änderungserfordernissen vorwiegend zu den Bausteinen 4 und 5.

In der vorliegende endgültigen Fassung des Planwerks wurden sämtliche, vom Stadtrat beschlossenen Änderungen eingearbeitet. Darüber hinaus erwies sich eine generelle redaktionelle Überarbeitung als erforderlich. Insbesondere betraf dies die Aktualisierung und Straffung von Baustein 1 unter Verzicht auf den Abschnitt „Bevölkerungsentwicklung“ und mit Blick auf die wesentlichen mobilitätsrelevanten Sachverhalte sowie eine knappe Defizit-Analyse.

Das Einführungskapitel wie auch die einleitenden Texte der Bausteine 2, 3 und 4 wurden gestrafft sowie hinsichtlich wesentlicher Aussagen präzisiert.

Gründlich überarbeitet werden musste Baustein 5 unter Berücksichtigung der bereits erwähnten Änderungen entsprechend Stadtratsbeschluss. Dies erforderte auch die Aktualisierung der Karten von Nummer 7 bis einschließlich Nummer 12.

Ergänzend wurde im Anhang 2 die dem integrierten Maßnahmen-Konzept entnommene Maßnahmen-Bewertung hinzugefügt.

Inhalte und Ergebnisse entsprechen ungeachtet der redaktionellen Änderungen vollständig der vom Stadtrat beschlossenen Fassung des VEP 2030*plus*

// Einführung

Bedeutung und Stellenwert des VEP2030plus

◇ Ziele und strategische Eckpunkte

VEP-Ziele als Wegweiser

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030plus) werden strategische Eckpunkte und Maßnahmen für die künftige Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg festgelegt. Eine verbindliche Grundlage dafür bilden die vom Stadtrat beschlossenen Ziele. Sie lauten in Kurzform:

- » Chancengleicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Mobilität für alle Menschen.
- » Gewährleistung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.
- » Ein Maximum an Mobilität bei einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr in einer Stadt der kurzen Wege.
- » Erhöhung der Sicherheit für alle am Verkehr Beteiligte und alle Verkehrsarten.
- » Städtebauliche Integration des Verkehrs.
- » Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas.
- » Sicherung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr.

Vor einem Jahrzehnt gehörte Magdeburg mit Bochum, Kaiserslautern oder Chemnitz noch zu den automobilaffinen Städten in Deutschland. Seither lassen die Zahlen und Fakten für die Landeshauptstadt einen veränderten Trend erkennen, den die Ziele widerspiegeln. Letztere sind zugleich politisches Bekenntnis zu einem Kurswechsel in der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung.

◇ Kurswechsel unter veränderten Vorzeichen

Positive Beispiele für einen Kurswechsel

Die Notwendigkeit jenes Kurswechsels ist evident und wird belegt durch eine wachsende Zahl positiver Beispiele in Deutschland und europäischen Nachbarländern. Die dafür ausschlaggebenden Determinanten gelten ebenso für Magdeburg: Sich verändernde Lebensstile und Mobilitätsgewohnheiten in der Folge von Klimawandel, Energiewende und -einsparung, Digitalisierung und wachsendem Umweltbewusstsein. Mit dem Stadtratsbeschluss von 2019 zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 (SR-Nr. 123-003(VII)19) wurde zudem eine für die Landeshauptstadt ebenso wichtige wie ehrgeizige Wegmarke gesetzt. Der Beschluss wird kurzfristig, aber auch in den kommenden Jahren einen Wandel der Verkehrs und Mobilitätsentwicklung in Magdeburg sowohl voraussetzen als auch ihn voranbringen.

Umbewertung des privaten Autos

Die bislang geltenden Prämissen einer allein auf das Kraftfahrzeug ausgerichteten Verkehrsplanung sind nicht mehr zeitgemäß. Außer in ländlichen Regionen nimmt zudem das Interesse am Besitz eines Autos vor allem bei jüngeren Altersgruppen ab zugunsten der Nutzung geteilter – digital zu buchender und bezahlbarer – Mobilitätsangebote. Das Auto wird indessen nicht aus dem Alltag verschwinden. Über kurz oder lang wird es aber – mit anderer Antriebstechnologie und in abnehmender privater Verfügbarkeit – nur eines unter mehreren anderen multimodal zu nutzenden Verkehrsmitteln sein.

◇ Neue Herausforderungen

Investitionen in die Mobilitäts-Software

Für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt geht dies mit neuen Herausforderungen einher. Die finanziellen Aufwendungen für die Unterhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken bleiben hoch. Aber neue Investitionen in die automobilaffine Infrastruktur werden sich verringern. Stattdessen erhalten Umbau bzw. Umgestaltung öffentlicher Straßenräume höhere Priorität. Überdies werden neben Investitionen in die „Hardware“ diejenigen in die „Software“ mehr Bedeutung gewinnen. Das heißt in Mobilitätsmanagement, in Marketingstrategien für umweltfreundliche Verkehrsarten, in verbesserte und miteinander vernetzte Mobilitätsdienstleistungen sowie in attraktive Angebote im öffentlichen Personennahverkehr. Hierbei wird dem Ziel der Sicherung maximaler Mobilität bei einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr besonderes Augenmerk gelten müssen.

Neue Herausforderungen verlangen veränderte Planungsvorgaben und Strategien. Da die Mobilitätsentwicklung nicht an der Stadtgrenze endet, ist sie nicht nur Sache der Landeshauptstadt. Diese ist zwar Taktgeberin, nicht aber alleinige Vollzugsinstanz. Die Zusammenarbeit mit den benachbarten Kommunen und Landkreisen ist daher unverzichtbar.

Mobilitätsentwicklung nicht allein Sache der Landeshauptstadt

Die Zahl derer, die ebenfalls zu beteiligen sind, ist indessen erheblich größer. Zu nennen sind der regionale Nahverkehrsservice ebenso wie regional und überregional operierende Transport- und Logistikfirmen, lokale Handels-, Gewerbe- und Industrieunternehmen wie auch städtische Verkehrsbetriebe samt privaten Mobilitätsdienstleistern, öffentliche Bildungs-, Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen ebenso wie Vereine und Körperschaften. Konstruktives Zusammenwirken mit ihnen allen wie auch die kontinuierliche Abstimmung mit den maßgeblichen Instanzen der Landesregierung sind notwendige Voraussetzungen für die schrittweise Umsetzung einer klima- und umweltverträglichen Mobilitätsentwicklung in Magdeburg.

◇ **Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung**

Der VEP 2030*plus* entspricht als strategischer Plan seinem in europäischen Nachbarländern schon seit längerem gebräuchlichen Pendant, dem „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP). Seine fünf Bausteine umfassen eine knappe Bestandsanalyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen und Defizite, die Darstellung der Ziele und dreier damit korrespondierender denkbaren und realitätsnaher Szenarien. Zwei davon sind Grundlage für das in insgesamt zwölf Strategiefelder untergliederte Strategiekonzept sowie für eine Reihe, nach unterschiedlicher Dringlichkeit, zeitlicher Umsetzbarkeit und Kostengröße differenzierter Maßnahmen.

SUMP als strategischer Plan

Grundlage des VEP 2030*plus* ist die Integration von Verkehr und Mobilität – Verkehr im Sinne der Beförderung von Menschen und Gütern zwischen jeweils unterschiedlichen Ausgangs- und Zielorten und Mobilität als die Verknüpfung einer Vielzahl von Verkehrsarten und -bedürfnissen unter möglichst intelligenter und sparsamer Nutzung von Raum, Energie und natürlichen Ressourcen. Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung hat insofern die Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse und -belange unterschiedlicher Beteiligter in Stadt und Region zum Gegenstand. Das schließt Menschen verschiedener Altersgruppen ebenso ein wie öffentliche Einrichtungen und Institutionen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie die kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen.

Integration von Verkehr und Mobilität in Stadt und Region

In dieser Hinsicht ist die Beteiligung eines breiten Interessenspektrums aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft im Rahmen der Erarbeitung des VEP 2030*plus* wichtiger Baustein eines integrierten Planungsansatzes.

Die am Runden Tisch erarbeiteten und vom Stadtrat der Landeshauptstadt beschlossenen Ziele folgen ebenfalls diesem Planungsverständnis. Sie stellen eine Fortführung des verkehrlichen Leitbildes von 1993 dar und stehen – anders als in der traditionellen Verkehrsplanung – für die soziale, wirtschaftliche und umweltorientierte Ausrichtung einer integrierten Mobilitätsentwicklungsplanung. Die Berücksichtigung vielfältiger Interessen und Belange ist auch maßgebliche Grundlage für die Bearbeitung von Szenarien, Strategien und integriertem Maßnahmenkonzept.

Breite Beteiligung bei der Erarbeitung von Zielen, Strategien und Maßnahmen

Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung erfordert regelmäßige Erfolgskontrolle von Zielen, Strategien und Maßnahmen. Das betrifft die verkehrlichen Belange von Stadt und Region ebenso wie die Sicherheit, die klimaneutrale Entwicklung, die Finanzierbarkeit sowie die Anpassungsfähigkeit des Verkehrssystems an sich wandelnde Anforderungen.

Erfolgskontrolle und Monitoring

Ergebnisse des VEP 2030*plus* in Kurzform

- » Präferenz für die Verkehrsarten des Umweltverbunds – ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – bei einer, der jeweiligen Nutzung adäquaten und sicheren Gestaltung aller Straßen und Wege.
- » Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem für Menschen zu Fuß oder auf dem Fahrrad.
- » Deutliche Reduktion der im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Personen zusammen mit Strategien zum Schutz besonders verletzlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.
- » Stadt der kurzen Wege („15-Minuten-Stadt“) einschließlich der Aufwertung und Umgestaltung öffentlicher Räume als Orte der Begegnung von Jung und Alt .
- » Sicherung und Verbesserung von Mobilität durch Mobilitätsmanagement und vernetzte Mobilitätsangebote .
- » Vermeidung bzw. – falls nicht möglich – Verlagerung, stadtverträgliche Abwicklung und Bündelung eines künftig emissionsarmen motorisierten Individualverkehrs ausschließlich auf das übergeordnete Netz vorfahrtsberechtigter Straßen.
- » Verzicht auf eine Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs und damit Minimierung von Staus, Umweltbelastung sowie Sicherheits- und Unfallrisiken.
- » Steuerung sowie deutliche Begrenzung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum.
- » Ausstattung von Vorfahrtstraßen mit eigenständigen Radverkehrsanlagen und – wo dies nicht möglich ist – straßenverkehrsbehördliche Anordnung von Tempo 30.
- » Festlegung von durchgängig Tempo 30 auf nicht-bevorrechtigten Straßen sowie Nutzung der Möglichkeit, dort Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten.
- » Integriertes Strategien zur vorrangigen Nutzung emissionsfreier bzw. -armer Verkehrsmittel, besonders des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Alternativen zum privaten Auto mit Verbrennungsmotor sowie Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß-, Radverkehr).
- » Zusammenarbeit von Landeshauptstadt, Nachbarkommunen und Region im Hinblick auf die Stärkung vernetzter Mobilitätsangebote und klimaneutraler Verkehrsabläufe.
- » Priorität für neue Formen von emissionsarmem Wirtschaftsverkehrs unter gleichzeitiger Einbeziehung von Maßnahmen zu dessen Bevorrechtigung vor dem privaten motorisierten Verkehr.

// Grundlagen

Anlass / Zeitlicher Horizont / Rahmenbedingungen

◇ Anlass

Fortschreibung Verkehrliches Leitbild unter Einbeziehung vorliegender Planwerke

Wichtiger Anlass für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Landeshauptstadt Magdeburg war die erforderliche Fortschreibung des Verkehrlichen Leitbildes von 1993. Die meisten der darin formulierten Zielfelder besitzen zwar bis heute unverminderte Gültigkeit. Allerdings erwies sich ihre Aktualisierung in Verbindung mit der Erarbeitung eines VEP aus mehreren Gründen als notwendig.

Besondere Priorität hatte dabei die inhaltliche Bündelung der bereits vorliegenden verkehrlichen Teilkonzepte sowie die Berücksichtigung vorhandener bzw. in Bearbeitung befindlicher Fachpläne^{*)}. Besonderes Augenmerk galt im Hinblick auf eine stadtverträgliche Mobilität und eine Minderung der Klimabelastung dem im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formulierten Leitbildbaustein „Magdeburg – kompakte Stadt der kurzen Wege“. Die fachliche Übersetzung dieses Leitbildbausteins in ein konkretes Handlungskonzept war wichtige Anforderung an den Verkehrsentwicklungsplan. Sie wurde bereits im Rahmen einer Themenwerkstatt zum ISEK im Oktober 2012 ausführlich erörtert.

◇ Zeitlicher Horizont

Als Planungshorizont für den VEP wurde – ebenso wie für den Flächennutzungsplan (FNP) und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) – zunächst ein zeitlicher Korridor bis 2025 und darüber hinaus festgelegt, um eine für alle drei Planwerke synchrone Perspektive gewährleisten zu können. Bedingt durch zahlreiche Verzögerungen (Diskussion in den Arbeitsgremien, Hochwassersituationen, Kommunalwahlen) im Verlauf der Bearbeitung erwies sich jedoch eine Erweiterung des zeitlichen Horizonts für den VEP über 2030 hinaus und damit die veränderte Bezeichnung VEP 2030*plus* als sinnvoll.

◇ Rahmenbedingungen

Wie in vielen Großstädten weltweit gelten auch in Magdeburg deutlich veränderte Rahmenbedingungen für die künftige Mobilitätsentwicklung und damit für den VEP 2030*plus*.

Rapide voranschreitender Klimawandel

» Die weitgehend durch Menschen verursachte Erderwärmung schreitet rapide voran. Ursache dafür sind Treibhausgas-Emissionen, die unter anderem in Form von CO₂ größtenteils auf die Verbrennung fossiler Energieträger zurückgehen. In den Ländern der Europäischen Union (EU) werden rund 30 Prozent aller CO₂-Emissionen durch Verkehr, fast zwei Drittel davon durch Straßenverkehr verursacht. Um die Treibhausgas-Konzentration in der Atmosphäre zu begrenzen, ist auch die Minderung verkehrsbedingter Emissionen unumgänglich. Das heißt weniger Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und in wachsendem Maß Verzicht auf fossile Fahrzeugantriebe.

Verkehrsbedingte Schadstoff-Emissionen

» Straßenverkehrsbedingte Emissionen von Luftschadstoffen, vor allem Stickstoffdioxid (NO_x) und Feinstaub (PM₁₀) haben sich in Deutschland innerhalb des vergangenen Jahrzehnts zwar deutlich verringert. Sie belasten jedoch in gesundheitsgefährdender Konzentration weiterhin vor allem städtische Ballungsräume. Die notwendige Einhaltung der von der EU vorgegebenen Grenzwerte und damit eine gesündere Stadtluft erfordern eine deutliche Kursveränderung in der Verkehrsentwicklung. Das betrifft vor allem die Förderung nicht-emittierender und die Minderung emissionsintensiver Verkehrsarten.

^{*)} Radverkehrskonzeption 2005, Lärmaktionsplan 2009, Luftreinhalteplan 2011, Magdeburger Aktions- bzw. Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Konvention für die Rechte von Menschen mit Behinderungen 2012, Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2013, Energie- und klimapolitisches Leitbild 2013 – 2015, Wirtschaftsverkehrskonzeption der LH Magdeburg, Zielhorizont 2015, MD-E4, Magdeburg energieeffiziente Stadt 2016, Nahverkehrsplan ab 2018, Masterplan 100% Klimaschutz 2018.

- » Unter dem Begriff „Smart City“ vollzieht sich seit Beginn der 2000er Jahre ein stetiger Wandel. Er prägt mehr und mehr die Entscheidungen von Politik, öffentlicher Verwaltung und Wirtschaft in Bezug auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung. „Smart Mobility“ heißt: Der Stadtverkehr soll künftig emissionsarm und energie-effizient aber auch sicher, kostengünstig und gesundheitsschonend sein. Es geht somit nicht nur um eine zunehmende Digitalisierung. Entscheidend ist vielmehr auch ein Mentalitätswandel und ein verändertes Verständnis gegenüber geteilten bzw. gemeinschaftlich nutzbaren und klimaschonenden Formen der Fortbewegung. Das betrifft alle Formen der Mobilität von Einzelpersonen ebenso wie bei Unternehmen und ihrer Belegschaft etwa im Rahmen von Jobtickets oder von Mobilitätsbudgets.

Smart Mobility eröffnet neue Dimensionen
- » Die Mobilität der Zukunft ist verknüpft mit der Verfügbarkeit und Nutzung großer Datenmengen. Das gilt sowohl für die multimodale Nutzung unterschiedlicher, digital buch- und bezahlbarer öffentlicher Mobilitätsdienste als auch für die adaptive Netzsteuerung in Abhängigkeit vom aktuellen und prognostizierten Verkehrsaufkommen auf Schiene und Straße. Betrieb und Nutzung autonomer, digital gesteuerter Fahrzeuge als Teil des künftigen ÖPNV werden diesen Trend beschleunigen und eine exponentielle Erhöhung des Datenvolumens erfordern.

Digitalisierung als Mobilitätstreiber
- » Die wirtschaftliche Verflechtung zentraler Orte mit angrenzenden Regionen und benachbarten Bundesländern betrifft ebenso das Oberzentrum Magdeburg. Sie geht einher mit regionaler Diversifizierung und fortschreitender ökonomischer Spezialisierung. Das kommt auch zum Ausdruck in einer zunehmenden Flexibilisierung der Arbeitswelt, einem weit über die Stadt hinaus reichenden Angebot qualifizierter Arbeitsplätze und verstärkter, auch räumlicher Arbeitsmobilität. All dies erfordert mit Blick auf eine klimaschonende Verkehrsentwicklung die intensive stadt-regionale Zusammenarbeit besonders im Mobilitäts- und Logistiksektor. Beispielhaft dafür steht seit bereits einem Jahrzehnt der regionale Verkehrsverbund marego.

Stadt-regionale Zusammenarbeit von zentraler Bedeutung
- » Großstädtischer Wirtschaftsverkehr ist namentlich in gewerbe- und industriegeprägten Städten wie Magdeburg durch eine Zunahme der Transportleistung und damit des Güterverkehrsaufkommens geprägt. Dieser Trend wird sich voraussichtlich fortsetzen. Hinzu kommt eine exponentielle Zunahme des kleinräumigen Belieferungs- und Zustellverkehrs infolge eines exponentiellen Wachstums des Online-Handels.

Wirtschaftsverkehr im Wandel

Bearbeitungsstruktur

Der VEP 2030*plus* betrifft in seiner jetzt vorliegenden Form nur das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg. Er ist Ergebnis eines kontinuierlichen Planungs- und Diskussionsprozesses, in den auch zu einem bereits frühen Zeitpunkt die Stadtöffentlichkeit einbezogen wurde. Seine Bearbeitung erfolgte auf mehreren Ebenen. Eine wichtige Entscheidung betraf zum Projektbeginn die Einrichtung mehrerer Begleitgremien. Neben der dezernatsübergreifenden Lenkungsgruppe und einem wissenschaftlichen Beirat kam dabei dem Runden Tisch besondere Bedeutung zu (*siehe Grafik 1*).

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

◇ **Bearbeitung**

Die Bearbeitung des VEP 2030*plus* erfolgte über weite Strecken verwaltungsintern durch ein, im Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung angesiedeltes Bearbeitungsteam. Die vorliegende endgültige Fassung des Verkehrsentwicklungsplans wurde durch ein externes Gutachterbüro (planungsgruppe epUrban) in Kooperation mit der Abteilung Verkehrsplanung erstellt.

Verwaltungsinterne Bearbeitung

◇ **Runder Tisch**

Der Bearbeitungsprozess des VEP war dem Prinzip von Offenheit und Konsens verpflichtet. Der Runde Tisch begleitete deshalb das Projekt über seine gesamte Dauer. Er diente als Arbeits- und Diskussionsforum dazu, unterschiedliche öffentliche und fachliche Belange in einen koopera-

Runder Tisch als Arbeits- und Diskussionsforum

tiven Arbeitsprozess einzubinden. Das Gremium tagte unter dem Vorsitz des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr und unter Leitung eines unabhängigen Moderators. Vertreter darin waren Verbände, Verkehrsunternehmen, die lokale Wirtschaft, städtische Fachämter sowie die Stadtratsfraktionen. Der Runde Tisch kam insgesamt fünfzehn Mal zusammen. Ergänzend tagten seine Mitglieder in vier Arbeitsgruppen zur Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts.

◇ **Lenkungsgruppe**

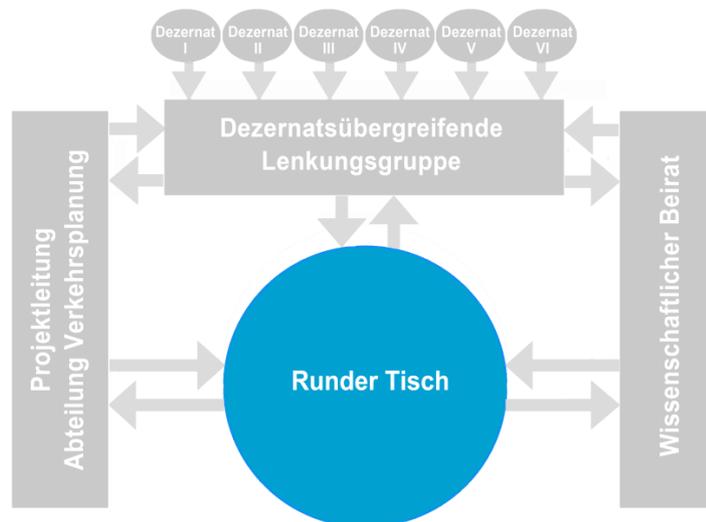
Dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe, in der die Verwaltungsspitze mit allen Dezernaten vertreten war, gewährleistete die verwaltungsinterne Koordination innerhalb einzelner Bearbeitungsschritte des VEP. Neben einer möglichst raschen Information über den jeweils aktuellen Bearbeitungsstand im Vorfeld der Sitzungen des Runden Tisches sowie deren Vorbereitung erfolgte hier auch die Abstimmung eventuell notwendiger Zwischenentscheidungen auf kürzest möglichem Weg.

◇ **Wissenschaftlicher Beirat**

Wissenschaftliche Beratung

Hinsichtlich der Strukturierung und Bearbeitungsmethodik des VEP-Prozesses, der Bewertung von Zwischenergebnissen sowie der Anforderungen in Bezug auf weitere Arbeitsschritte innovative Ansätze und Mobilitätsstrategien beriet ein Wissenschaftlicher Beirat die Landeshauptstadt Magdeburg und den Runden Tisch in den ersten Bearbeitungsphasen des VEP 2030plus.



Grafik 1: Begleitgremien und Arbeitsstruktur

◇ **Information / Unterwegsbeschlüsse Stadtrat**

Regelmäßige Information des Stadtrats

Die Bearbeitung des VEP 2030plus erfolgte unter kontinuierlicher Einbindung der politischen Gremien und der Verwaltungsspitze in alle Arbeitsphasen. Neben der laufenden Unterrichtung des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt nach jeder Sitzung des Runden Tisches betraf dies vor allem die regelmäßige Information des Stadtrats zum Bearbeitungsstand und zu wichtigen Zwischenergebnissen.

Stadtratsbeschlüsse zu wichtigen Zwischenergebnissen

Von Bedeutung für den Fortgang der Bearbeitung waren sowohl periodische Informationen des Stadtrats und der zuständigen Fachausschüsse als auch sogenannte „Unterwegsbeschlüsse“ des Stadtrats zu wichtigen Zwischenergebnissen. Ziel war es, damit deren Verbindlichkeit für den weiteren Arbeitsprozess zu gewährleisten. Stadtratsbeschlüsse während der Bearbeitung des VEP 2030plus lagen vor zu den Zielen (*Beschluss-Nr. SR207-007(VI)14*), zum Handlungs- und Maßnahmenkonzept sowie zur Bestätigung des Szenario 1 Stärkung des Umweltverbundes (*Beschluss Nr. 2524-069 (VI)19*). Ausführliche Informationen des Stadtrats erfolgten ferner zur Bestandsanalyse (*Information Nr. I0005/14*) sowie zu den Szenarien (*Information Nr. I0293/16*).

Bearbeitungsprozess

◇ Die Bausteine des VEP 2030plus

Der VEP 2030plus umfasste zunächst die vier Bausteine

- Bestandsanalyse,
- Ziele,
- Szenarien
- Maßnahme.

Im Zuge der abschließenden Bearbeitung wurden die Strategien als neuer Baustein 4 hinzugefügt (siehe Grafik 2).

Zu jedem der anfangs vier Bausteine lagen ausführliche Arbeitsberichte vor. Sie wurden den Beschlussvorlagen für den Stadtrat beigelegt oder dienten zu dessen Information. Sämtliche Berichte und Materialien waren auch zur Information der Öffentlichkeit als Download im Internet verfügbar.

Zu den Inhalten der einzelnen Bausteine die folgenden knappen Erläuterungen:

Baustein 1 umfasst eine Aktualisierung der Bestandsanalyse von 2013 unter Einbeziehung von Daten aus dem Jahr 2018. Auf Basis der früheren Analyse-Ergebnisse waren damit die Veränderungen innerhalb des Zeitraums von fünf bis sechs Jahren darstellbar (veröffentlicht mit der Information I0005/14).

Baustein 2 hat die vom Stadtrat 2014 beschlossenen Ziele und deren Abgleich mit denen des ISEK und des Flächennutzungsplanes sowie mit übergeordneten Leitvorgaben zum Inhalt (veröffentlicht mit der Drucksache DS0012/14 – SR-Nr. 207-007(VI)14).

Baustein 3 umfasst die Darstellung dreier Szenarien für die künftige Mobilitätsentwicklung in Magdeburg (1 – „Beschlusslage – Status quo“, 2 – „Stärkung Umweltverbund“, 3 – „Verhaltenswandel“) sowie die Auswahl eines Vorzugsszenarios (veröffentlicht mit der Information I0293/16 und mit der Drucksache DS0124/18 – SR-Nr. 2524-069(VI)19).

Baustein 4 definiert mit den Strategien die zur Umsetzung einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilitätsentwicklung notwendigen Schritte (veröffentlicht mit der Drucksache DS0124/18 – SR-Nr. 2524-069(VI)19).

Baustein 5 behandelt die aus einem umfangreichen Beteiligungs- und Bewertungsprozess gewonnenen 119 Maßnahmen einschließlich einer Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse und der Zuordnung der Maßnahmen zu den Szenarien (veröffentlicht mit der Drucksache DS0259/21 – SR-Nr. 1399-046(VII)22).

Laufende Berichterstattung zu den einzelnen Bausteinen

Gegenstand der fünf Bausteine



Grafik 2: Die fünf Bausteine des VEP 2030plus, jeweils mit Zuordnung von Stadtratsbeschlüssen und prozessbegleitender Öffentlichkeitsarbeit

◇ **Prozessbegleitende Öffentlichkeitsarbeit**

*Fortlaufende
Unterrichtung der
Öffentlichkeit* Über den gesamten Bearbeitungsprozess des VEP 2030*plus* hinweg waren sämtliche relevanten Arbeitsergebnisse sowie aktuelle Informationen sowohl über die Internetseite der Stadt (www.magdeburg.de, Stichwort 'Verkehrsentwicklungsplan') als auch über regelmäßig erscheinende Newsletter verfügbar.

Die aktive Beteiligung der Öffentlichkeit u.a. im Rahmen einer Online-Beteiligung und öffentlicher Dialoge (Rathausfest / Workshop „Logistik“) im Jahr 2015 lieferte einen umfangreichen Fundus konkreter Maßnahmevorschlägen (*siehe Baustein 5*).

Über die Arbeit des Runden Tisches informierte eine 2017 veröffentlichte, in gedruckter Form sowie als digitale Kopie im Internet verfügbare Broschüre.

// Baustein 1_Bestandsanalyse

Überblick

◇ *Zum aktuellen Stand*

Bestandsanalyse von 2014 aktualisiert 2019

Dem Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus* liegt eine Bestandsanalyse aller verfügbaren verkehrsbezogenen Daten zugrunde. Sie wurden in einem umfangreichen Bericht zusammengefasst. Nach seiner Fertigstellung im Dezember 2013 wurde er am 24. April 2014 dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben (*siehe dazu: Information I0005/14 einschließlich Anlage*). Im Rahmen der abschließenden Bearbeitung des VEP 2030*plus* erfolgte eine Aktualisierung zum Stand Ende 2019.

Themen der Bestandsanalyse waren die Untersuchung und Bewertung von Bestand und Defiziten des Verkehrssystems und daraus ableitbarer Handlungserfordernisse. Untersucht wurden die wichtigsten Verkehrsarten (Fuß- / Rad- und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV), Ruhender Verkehr, Wirtschaftsverkehr sowie Schiffs- und Luftverkehr. Einbezogen wurden auch die Themen Elektromobilität, multimodaler Verkehr, Barrierefreiheit im Verkehrssystem, Verkehrssicherheit, Verkehrsmanagement, Umwelt- und Umfeldauswirkungen des Verkehrs sowie Verkehrskultur.

Zusammenfassung wesentlicher Sachverhalte

Im Folgenden werden lediglich die signifikanten Sachverhalte der Bestandsanalyse zusammengefasst. Sie betreffen die wichtigsten Informationen zur Struktur von Stadt, Wirtschaft, Verkehrssystem und Mobilitätsverhalten sowie Aussagen zu Defiziten und Handlungserfordernissen.

◇ *Auswertung mobilitätsrelevanter Daten*

Mobilitätsrelevante Informationen

Von Bedeutung zur Beurteilung von Stadtstruktur und Anforderungen an das Verkehrssystem sind die Beschäftigten- und Pendlerzahlen ebenso wie die Daten zum Mobilitätsverhalten. Beide geben Auskunft sowohl über die wirtschaftsstrukturelle Entwicklungsdynamik der Landeshauptstadt und damit über den Berufsverkehr als wichtigen Mobilitätsmotor als auch über die Verkehrsmittelwahl und damit über veränderten Nutzungspräferenzen in Bezug auf unterschiedliche Formen der Mobilität.

Infrastrukturausbau

Schließlich sind im Zusammenhang damit auch Angaben zu Bestand, Ausbau und Nutzungsdichte der Verkehrsinfrastruktur von Bedeutung, um mögliche Veränderungen anhand der realen baulichen Entwicklung einschätzen zu können.

◇ *Unterschiedliche Datenquellen*

Verfügbare Daten nur begrenzt kompatibel

Zum Zeitpunkt der Aktualisierung 2019 waren nur Daten unterschiedlicher Quellen und Referenzjahre verfügbar. So lagen neueste Zahlen zur Pendler- und Beschäftigtenstatistik von der Bundesagentur für Arbeit lediglich zum Bezugsdatum Juni 2018 vor.

Aktuelle Daten des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) betreffen den Erhebungszeitraum zwischen Februar 2018 und Januar 2019. Für die ÖPNV-Daten sind die VDV-Statistik sowie die der MVB aus dem Jahr 2018 und das Statistische Jahrbuch Magdeburg 2019 maßgeblich. Die Daten zur Verkehrsinfrastruktur wurden sowohl dem statistischen Jahrbuch Magdeburg von 2019 als auch Angaben des Stadtplanungsamtes von 2015/16 entnommen.

Unterschiedliche Referenzjahre, Erhebungsmethoden und Datengrundlagen haben Ungenauigkeiten und im Einzelfall möglicherweise voneinander abweichende Aussagen zur Folge. Dies ist mit Blick auf die Aussagekraft der ausgewerteten Ergebnisse jedoch zu vernachlässigen.

Entwicklung der Beschäftigten- und Pendlerzahlen

◇ Zusammenfassung

Die Pendlerstatistik im Zeitraum zwischen 2011 und 2018 verdeutlicht die wirtschaftliche Entwicklungsdynamik der Landeshauptstadt Magdeburg. Sie beeinflusst den Berufsverkehr innerhalb der Stadt ebenso wie in ihrem engeren und weiteren Verflechtungsraum.

- » 68 Prozent der einpendelnden Beschäftigten kamen 2018 aus Kommunen in den drei an die Stadt angrenzenden Landkreisen. 55 Prozent der auspendelnden Personen arbeiteten dort. Beide Zahlen haben seit 2011 stetig zugenommen. Ursachen dafür sind unter anderem die Abwanderung ins stadtnahe Umland sowie die Verlagerung von Arbeitsstätten in benachbarte Landkreise bzw. deren Neuansiedlung an stadtnahen Standorten.
- » Die Zahl der einpendelnden Personen ist innerhalb der vergangenen Jahre ungefähr gleich geblieben. Im Verhältnis zur höheren Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Magdeburg hat sich damit ihr Anteil verringert, da eine wachsende Zahl an Beschäftigten, die in Magdeburg wohnen – rund 5.500 Personen mehr als 2011 – auch einen Arbeitsplatz innerhalb der Stadtgrenzen hat.
- » Gleichzeitig hat die Zahl der auspendelnden Personen zugenommen. Das könnte Indiz dafür sein, dass Teile der Belegschaft bei Verlagerung von Arbeitsstätten ins Stadtumland mit gewandert sind. Generell weist dies ferner auf einen über die Stadt- und die Landesgrenzen hinaus erweiterten Arbeitsmarkt hin und damit auf eine erhöhte Arbeitsmobilität.
- » Die Veränderung der Pendlerstatistik steht für unterschiedliche Entwicklungstendenzen: Zum einen für die zunehmende ökonomische Verflechtung des Oberzentrums Magdeburg mit benachbarten sowie mit weiter entfernten Regionen. Zum anderen für eine wirtschaftliche Schwerpunktverlagerung, verbunden mit der Ausprägung neuer Arbeitsfelder in Stadt und Region und damit für erhöhte Mobilität. Dies hat unmittelbare Auswirkung auf die künftige Verkehrsentwicklung der Stadt und damit auf veränderte Anforderungen an ein attraktives, allen Menschen zugängliches Verkehrssystem.

Hoher Anteil aus dem näheren Umland einpendelnder sowie dorthin auspendelnder Personen

Intensive Stadt-Umland-Verflechtung

◇ Einpendelnde Berufstätige

Die Zahl der einpendelnden Berufstätigen mit dem Ziel Magdeburg – ohne Schüler- und Einkaufsverkehr – unterlag im Zeitraum von 1999 – 2018 mehrmaligen Schwankungen. Zwischen 2001 und 2008 war ein Maximum von etwa 48.000, in den Jahren 2005 und 2014 ein Minimum von knapp über 44.000 Personen zu verzeichnen, die einen Arbeitsplatz in der Landeshauptstadt aufsuchten. Bis 2017 ergibt sich ein nur geringfügiger Anstieg. Dagegen lag 2018 die Zahl der jenseits der Stadtgrenze wohnenden und in Magdeburg beschäftigten Personen mit 44.625 unter dem Niveau von 2011. Im Verhältnis zur Gesamtzahl der 2018 in der Landeshauptstadt Beschäftigten entspricht dies 41 Prozent gegenüber 45 Prozent im Jahr 2011.

41 % der Beschäftigten kommen von außerhalb

◇ Auspendelnde Personen

Ebenfalls zwischen 1999 und 2018 nahm die Zahl der Berufstätigen mit Zielen im näheren Umland und in größerer Entfernung – ohne Schüler- und Einkaufsverkehr – um gut 10.000 zu. 2018 pendelten 28.748 Personen – 5.603 mehr als 2011 – zur Arbeit über die Stadtgrenze hinaus. Das entspricht 31 Prozent der in Magdeburg wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gegenüber 29 Prozent im Jahr 2011 (siehe Grafik 4 und Tabelle 1).

31 % auspendelnde Personen mit steigender Tendenz



Grafik 3 Verhältnis sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeits- bzw. Wohnort Magdeburg zu ein- und auspendelnden Personen 2011 / 2018. Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2011 / 2018

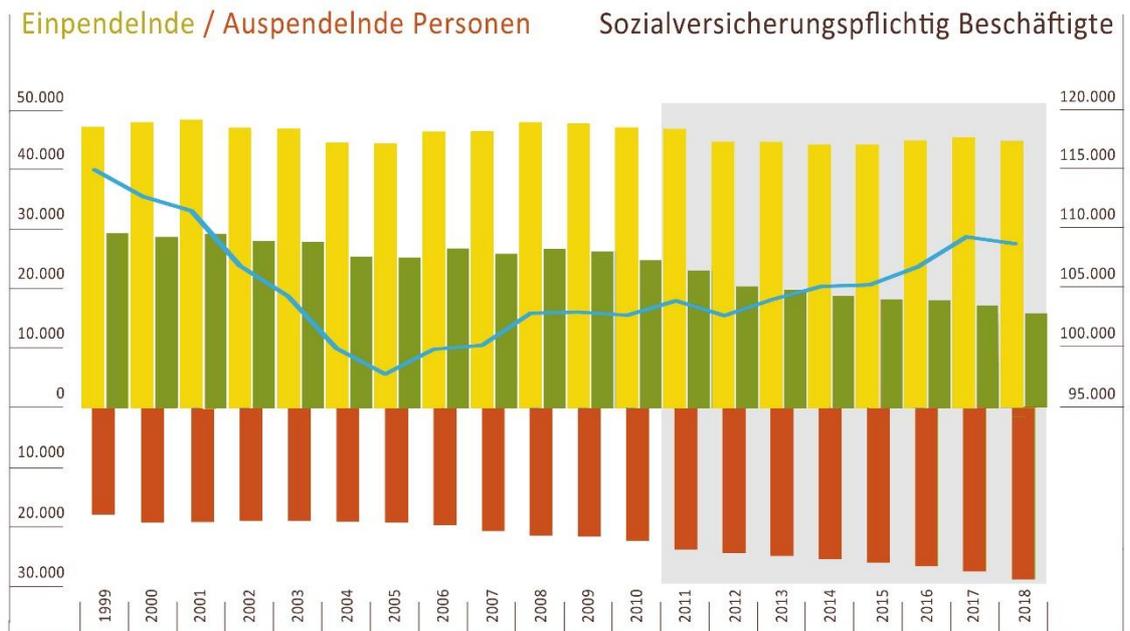
Herkunft	Einpendelnd	Ziel	Auspendelnd
Bördelandkreis	15.378	Bördelandkreis	9.904
Salzlandkreis	7.634	Salzlandkreis	3.302
Jerichower Land	7.525	Jerichower Land	2.591
Stendal	1.655	Berlin, Stadt	1.168
Harz	1.579	Wolfsburg, Stadt	834
Altmarkkreis Salzwedel	683	Leipzig, Stadt	598
Anhalt-Bitterfeld	838	Halle (Saale),	585
Halle (Saale), Stadt	793	Region Hannover	585
Sonstige	9.277	Sonstige	8.444
Summe	44.625	Summe	28.748

Tabelle 1: Einpendelnde / auspendelnde Personen im Jahr 2018
Quelle: Bundes-Agentur für Arbeit Pendleratlas 2018

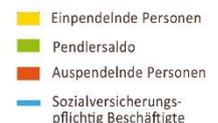
◇ **Pendlersaldo**

Positiver, aber stetig sinkender Pendlersaldo

Ungeachtet leichter Schwankungen ist der Pendlersaldo seit 1999 bis 2018 stetig gesunken – zwischen 2011 und 2018 um 7.184 Personen (31 Prozent). Das heißt: Eine zunehmende Zahl an Beschäftigten mit Wohnort Magdeburg sucht einen Arbeitsplatz außerhalb der Stadtgrenze auf. Zugleich hat jedoch die Zahl der 2018 in der Landeshauptstadt arbeitenden und hier lebenden Menschen gegenüber 2011 um 6.930 zugenommen (siehe Grafik 4).



Grafik 4: Einpendelnde und auspendelnde Personen / Pendlersaldo / Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Magdeburg 1999 – 2018
Quellen: Bundesagentur für Arbeit, Pendleratlas 2018; Statistische Jahrbücher Magdeburg 2000 – 2019; eigene Berechnungen



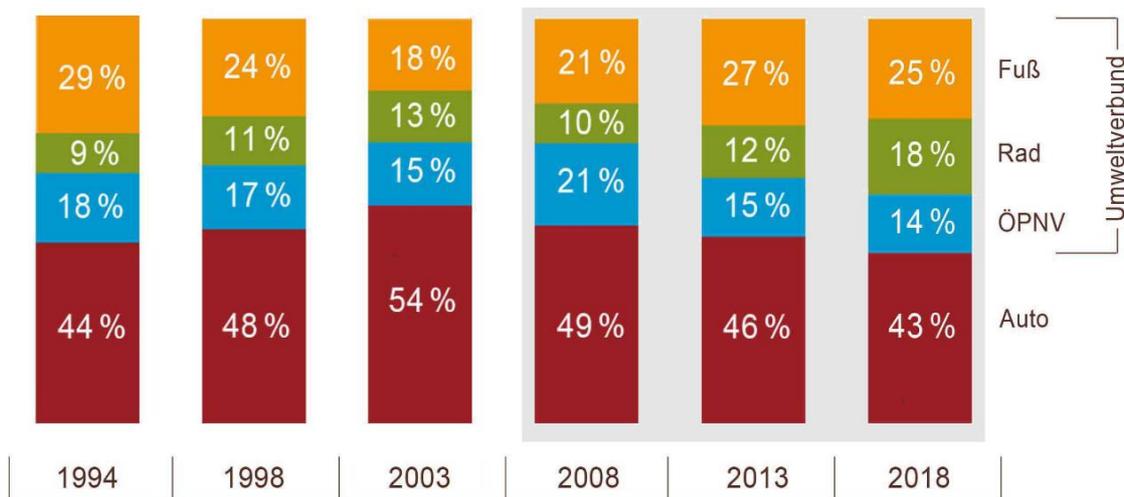
Entwicklung des Mobilitätsverhaltens

◇ Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen

Die Wahl der Verkehrsmittel für alle Wege in und außerhalb der Stadt wird im Modal Split abgebildet. Grundlage dafür ist die Datenerhebung im Rahmen des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragung), die seit nahezu vier Jahrzehnten – und erstmals seit 1998 im Fünf-Jahresabstand – durchgeführt wird. Die Bestandsanalyse basierte zunächst auf SrV-Daten von 2008.

Nach den aktuellen Daten des SrV von 2013 und 2018 ist für die Landeshauptstadt Magdeburg folgende Entwicklung des Modal Split zwischen 1994 und 2018 erkennbar (siehe Grafik 5).

SrV-Erhebung seit 1998 im Fünf-Jahresabstand; nächste Erhebung 2023



Grafik 5: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen
Quellen TU Dresden SrV 1994 / 1998 / 2003 / 2008 / 2013 / 2018

Die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel fällt 2018 – nach 21 Prozent in 2008 – mit 14 Prozent am niedrigsten seit 1994 aus und liegt noch einen Punkt unter dem Wert von 2013 ²⁾. Dagegen hat sich der Radverkehrsanteil gegenüber 1994 verdoppelt. Im Vergleich mit dem Jahr 2013 ergibt sich eine Steigerung um ein Drittel. Ob dies auf äußere Einflüsse – wie milde Winter und geringe Niederschläge – zurückzuführen ist, ist nicht bekannt. Die Interdependenz von Radverkehrs- und ÖPNV-Anteil ist unübersehbar. Die Summe beider Werte hat sich zwischen 1994 und 2018 mit Ausnahme von 2013 stetig erhöht. Zugleich wird in den jeweiligen Untersuchungsdurchläufen des SrV die Zunahme des Radverkehrsanteils bei einem Rückgang des ÖPNV-Anteils deutlich. Eine schwankende Entwicklung zeigt sich bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen: Zum Stand 2018 ergibt sich ein Minus von 2 Prozent gegenüber 2013 bzw. von 4 Prozent verglichen mit 1994. Dagegen ist ein Plus von 4 Prozent gegenüber 2008 und von 7 Prozent gegenüber 2003 zu verzeichnen.

2018 niedrigster Wert für MIV aber auch für den ÖPNV

Trotz des rückläufigen ÖPNV-Anteils hat sich der Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbunds von 46 Prozent 2003 auf 57 Prozent im Jahr 2018 (2013 = 54 Prozent) erhöht. Verglichen mit den Werten von 2003 ist eine Umkehrung des Verhältnisses von Umweltverbund und MIV eingetreten.

Fußverkehrsanteil 2018: 25 Prozent

Plus für Umweltverbund trotz ÖPNV-Verlust

Besonders auffällig ist im zeitlichen Verlauf seit 1994 die Veränderung in der Wahl des Autos als Verkehrsmittel. Nach einem Anstieg bis 2003 auf 54 Prozent liegt der Anteil im Jahr 2018 mit 43 Prozent auf dem bisher niedrigsten Niveau – nach 46 Prozent im Jahr 2013 und 49 Prozent 2008 fünf Jahre zuvor.

MIV-Anteil seit 2003 stetig abnehmend

²⁾ Dieser niedrige Wert ist vermutlich mit der durch die Großbaustelle Ernst-Reuter-Allee umleitungsbedingten deutlichen Erhöhung der Reisezeit zu erklären.

◇ Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck

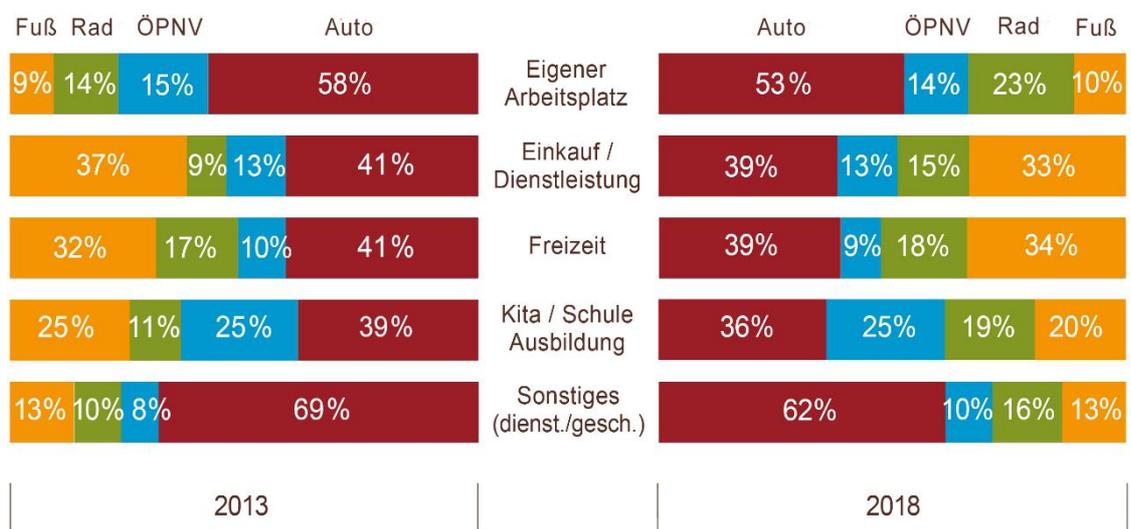
Gegenüber den in der Bestandsanalyse auf der Basis des SrV 2008 dargestellten Modal Split-Werten nach Verkehrszwecken hat sich die Verkehrsmittelwahl nach den neuesten SrV-Daten von 2018 für nahezu alle Zwecke verändert. Noch deutlicher wird dies im Vergleich mit den SrV-Daten von 2013. Nach wie vor bleibt zwar das Auto das am häufigsten gewählte Fortbewegungsmittel. Jedoch ist sein Anteil mehr oder weniger stark zurückgegangen. Am prägnantesten betrifft dies die Wege zum Arbeitsplatz mit einem Minus von 5 Prozent sowie die Wege zu anderen dienstlichen oder geschäftlichen Zwecken mit minus 7 Prozent MIV. Auch bei den übrigen Verkehrszwecken liegt das Auto 2018 mit 2 bis 3 Prozentpunkten unter den Werten von 2013.

MIV auch bei Verkehrszwecken 2018 rückläufig

Plus für Radverkehr bei allen Verkehrszwecken

Auffallend ist dagegen der 2018 gegenüber 2013 gestiegene Radverkehrsanteil mit einem Plus von 9 Prozentpunkten bei Wegen zum Arbeitsplatz, einem um 6 bzw. 7 Prozent höheren Anteil bei Wegen zum Einkauf bzw. zu Schule und Ausbildungsort sowie zu sonstigen dienstlichen Zwecken.

Geringfügig vermindert im Vergleich mit 2013 hat sich die Wahl des ÖPNV für Wege zum Arbeitsplatz und zu Freizeitaktivitäten (siehe Grafik 6).



Grafik 6: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszwecken
Quellen TU Dresden SrV 2013 / 2018

◇ Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung

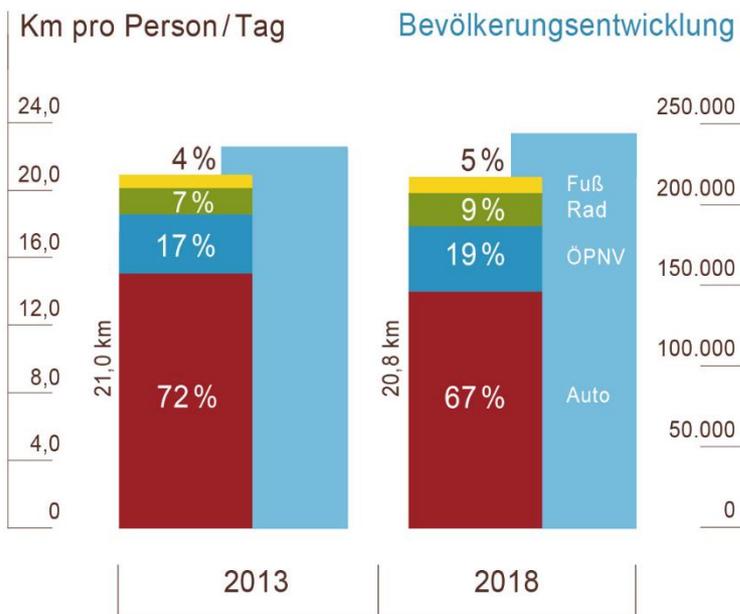
Gegenüber den im Rahmen des SrV 2013 ermittelten täglich in Magdeburg zurückgelegten Personenkilometern in Höhe von 4.885.860 km hat sich deren Volumen 2018 geringfügig auf 5.028.795 km erhöht. Im Verhältnis zur positiven Bevölkerungsentwicklung ist indessen die Länge aller werktätlich zurückgelegten Wege pro Person gegenüber 21 km im Jahr 2013 auf 20,8 km 2018 gesunken. Dies gilt auch für die durchschnittliche, von 6,1 km auf 5,8 km gesunkene Wegelänge, wobei die Anzahl der täglich von allen mobilen Personen zurückgelegten Wege von 3,5 auf 3,8 gestiegen ist.

Besonders auffallend ist der Anteil von 67 Prozent der 2018 mit dem Auto täglich zurückgelegten Personenkilometer – ein gegenüber dem Jahr 2013 um 5 Prozentpunkte geringerer Wert. Dagegen hat sich 2018 der Anteil der persönlichen Verkehrsleistung sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß leicht erhöht. Dies trifft in ähnlicher Weise für den ÖPNV zu.

Im Vergleich beider SrV-Erhebungsdurchgänge hat der Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbunds an der werktätlichen Verkehrsleistung zwischen 2013 und 2018 um 5 Prozentpunkte von 28 Prozent auf 33 Prozent deutlich zugenommen (siehe Grafik 7).

Gesamt-Wegelängen pro Person gesunken

Zunahme der Verkehrsleistung beim Umweltverbund



Grafik 7: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung
 Quellen TU Dresden SrV 2013 / 2018

◇ **Fahrzeugbestand und Motorisierungsgrad**

Nach Angaben der Bestandsanalyse von 2014 waren in der Landeshauptstadt Magdeburg 116.500 Kraftfahrzeuge zugelassen. Mit Stand Dezember 2018 hat sich ihre Zahl auf rund 124.600 Fahrzeuge – davon ca. 109.000 Pkw – erhöht. Die Zunahme entspricht ca. 7 Prozent und liegt damit knapp doppelt so hoch wie die der Wohnbevölkerung im gleichen Zeitraum. Der Motorisierungsgrad wurde 2018 in Magdeburg mit 451 Pkw / 1.000 EW ausgewiesen. Im Vergleich dazu lag der gesamtdeutsche Wert für den gleichen Zeitraum laut Umweltbundesamt mit 568 Pkw / 1.000 EW um 25 Prozent höher.

Erhöhung zugelassener Kfz 2014 – 2018 um 7 Prozent

◇ **Pkw-Verfügbarkeit**

Nach den von 2018 vorliegenden SrV-Daten verfügen im Schnitt 0,9 Magdeburger Haushalte über ein Auto. Die Zahl der Haushalte ohne eigenen Pkw war im Zeitraum zwischen 2008 und 2013 um 15,9 Prozent gefallen und ist bis 2018 wieder um 5 Prozent gestiegen. Im Jahr 2018 besaßen rund 28 Prozent aller Haushalte keinen eigenen Pkw (2013: 26 Prozent). 56 Prozent verfügten über einen (2013: 59 Prozent) und 16 Prozent nutzten zwei oder mehr Autos (2013: 18 Prozent) (siehe Grafik 8).

Leichtes Plus bei Haushalten ohne eigenes Auto



Grafik 8: Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte
 Quellen TU Dresden SrV 2018

Entwicklung des ÖPNV

Minus von 7 Prozent für ÖPNV-Anteil nach SrV 2018

Nach den Daten des SrV 2018 entfällt die Verkehrsmittelwahl für rund 14 Prozent aller Wege in der Landeshauptstadt Magdeburg auf den ÖPNV. Gegenüber den im Analysebericht 2013 ausgewerteten Daten des SrV 2008 ist dies ein Minus von 7 Prozent. Nach Verkehrszweck liegt das Maximum mit 25 Prozent beim Schüler-, das Minimum mit 9 Prozent beim Freizeitverkehr.

Die Entwicklung des ÖPNV ist seit Vorliegen der Bestandsanalyse außer durch die SrV-Daten vor allem anhand der Länge des Streckennetzes sowie der Veränderung von Fahrgastzahlen, Fahrplan- und Personenkilometern darstellbar. Neben den ausgewerteten Daten von 2011 liegen zu allen genannten Sachverhalten neuere Zahlen aus dem Jahr 2018 vor.

◇ Länge des Streckennetzes

Erhebliche Investitionen bis 2024 in die Schienen-Infrastruktur

Die Länge des derzeitigen Streckennetzes der MVB ist für die Straßenbahn mit 64,1 km ausgewiesen, für den Busverkehr mit 92,8 km. Im Zuge des Weiteren, bis 2021 geplanten Ausbaus der 2. Nord-Süd-Verbindung wird eine deutliche Erweiterung des Straßenbahnnetzes um rund 15 Prozent erreicht werden. In Verbindung damit ist eine insgesamt verbesserte ÖPNV-Bedienung angestrebt. Von den geplanten acht Bauabschnitten wurden bisher sechs fertiggestellt (siehe Tabelle 2 sowie Karte 1).

Bauabschnitt	Abschnitt	Status	Bauzeit	Länge	Zuwachs
BA 1 – 3	Europaring	realisiert		7,6 km	11,9 %
	Leipziger Straße				
	Bördepark/Reform				
	Wiener Straße				
BA 4	Neustädter Feld	im Bau	bis 2024	3,5 km	5,4 %
BA 5	Ebendorfer Chaussee	in Planung	bis 2024	1,5 km	2,3 %
BA 6	Kannenstieg	realisiert		1,0 km	1,6 %
BA 7	Raiffeisenstraße	realisiert		1,1 km	1,7 %
Insgesamt				14,7 km	22,9 %

Tabelle 2: Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn nach Bauabschnitten und Realisierungsstand
Quelle: Magdeburger Verkehrsbetriebe (www.mvbnetzausbau.de; Zugriff: 13. Dezember 2019)

◇ Fahrgastzahlen

Fahrgastzahlen schwankend und bis 2018 stetig abnehmend

Die Zahl der im Straßenbahn- und Busverkehr der MVB beförderten Fahrgäste war – anders als im Zeitraum zwischen 1993 und 2011 – seit 2012 erheblichen Schwankungen unterworfen. Im Jahr 2014 lag die Zahl von 42,7 Mio. Fahrgästen 4 Prozent unter der von 2011 und sank nach kurzer Erholung bis 2018 um knapp 10 Prozent bei gleichzeitig wachsender Bevölkerung. Mit der Einführung des neuen Liniennetzes 2015 war bis 2016 zunächst ein Aufwärtstrend zu beobachten. Er brach jedoch infolge der Vollsperrung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee und des damit verbundenen erneuten Netzwechsels wieder ein. Erklärbar ist dies dadurch, dass bei einem statischen System wie dem Straßenbahnnetz die Gewöhnungsdauer für Fahrgäste vergleichsweise hoch, die Reaktion auf Netzwechsel dagegen eher träge ist.

◇ Personenkilometer

Transportleistung 2018 unter dem Niveau von 2011

Die Beförderungsleistung, d.h. das Produkt aus beförderten Fahrgästen und der dafür zurückgelegten Wegstrecke unterlag zwischen 2011 und 2018, ähnlich der Entwicklung der Fahrgastzahlen, deutlichen Schwankungen. Der Ausgangswert von 2011 mit rund 303 Mio. Kilometer wurde nur 2015 leicht überschritten, lag jedoch 2018 mit knapp über 280 Mio. Kilometer noch unter dem ohnehin schon niedrigen Wert von 2014.

◇ Fahrplankilometer

Die Bilanz der zwischen 2011 und 2018 zurückgelegten Fahrplankilometer zeigt nach einem Minus im Jahr 2013 eine anhaltende Steigerung, die etwa der Bevölkerungsentwicklung entspricht. 2018 wurde mit knapp 9,6 Mio. Kilometer der Höchstwert aller, im Fahrplan aufgeführten Fahrten innerhalb des gesamten Betrachtungszeitraumes erreicht.

Fahrplankilometer kontinuierlich steigend

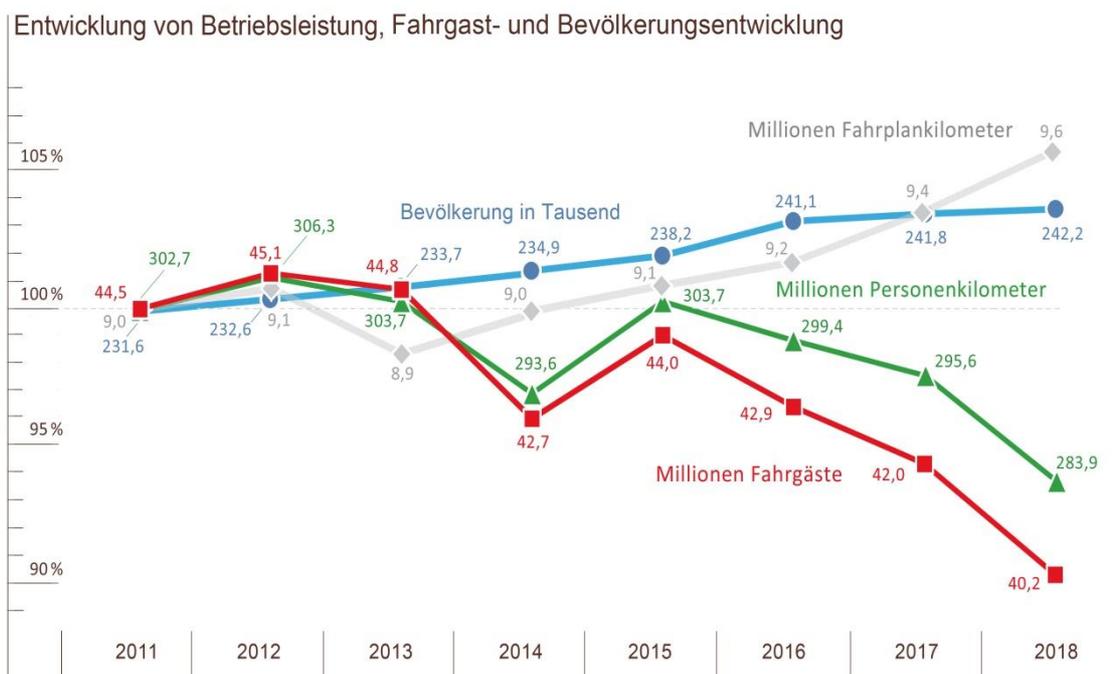
◇ Fazit

Die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Magdeburg im Zeitraum zwischen 2011 und 2018 lässt keine klaren Aussagen zu. Nach einer leichten Steigerung 2012 zeigt sich eine stetige Abnahme der Fahrgastzahlen bei einem gleichzeitigen Maximum an Fahrplankilometern. Die Veränderung der Betriebsleistung entspricht ungefähr derjenigen der Fahrgastzahlen. Wegen stark voneinander abweichender Daten verschiedener Quellen liegt der Schluss nahe, dass dies vor allem durch die umfangreichen Baumaßnahmen und den dadurch bedingten Rückgang der Fahrgastzahlen begründet ist. Für diese Annahme spricht auch der durch die entsprechenden Umleitungen bedingte starke Anstieg der Fahrplankilometer (siehe Tabelle 3; Grafik 9).

Rückgang der Fahrgastzahlen vermutlich infolge von Baumaßnahmen

Jahr	Wohnbevölkerung	v.H.	Fahrgäste (Tsd.)	v.H.	Pers-km (Tsd.)	v.H.	Fahrplan-km (Tsd.)	v.H.
2011	231.620	100,0%	44.500	100,0%	302.700	100,0%	9.049	100,0%
2012	232.660	100,4%	45.078	101,3%	306.298	101,2%	9.117	100,8%
2013	233.669	100,7%	44.816	100,7%	303.677	100,3%	8.903	98,4%
2014	234.858	101,4%	42.733	96,0%	293.575	97,0%	9.035	99,8%
2015	238.212	101,9%	44.077	99,0%	303.680	100,3%	9.119	102,4%
2016	241.134	103,2%	42.922	96,5%	299.400	98,9%	9.194	103,3%
2017	241.769	103,5%	41.998	94,4%	295.585	97,6%	9.358	105,1%
2018	242.170	103,6%	40.213	90,4%	283.968	93,8%	9.557	107,3%

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung und Betriebsleistung im ÖPNV der MVB 2011 – 2018
Quellen: Gesamtberichte zum ÖPNV 2011 – 2018; Angaben Magdeburger der Verkehrsbetriebe



Grafik 9: Relative Entwicklung von Fahrgast- und Bevölkerungsentwicklung sowie Betriebsleistung der MVB in den Jahren 2011 – 2018; (2011 = 100%).
Quellen: Gesamtberichte zum ÖPNV 2011 – 2018; Angaben Magdeburger Verkehrsbetriebe; Statistische Jahrbücher Magdeburg 2011 – 2019

Entwicklung im Radverkehr und Radverkehrsnetz

◇ Zunehmende Bedeutung des Radverkehrs

Deutlich zunehmende Präsenz des Radverkehrs

Für durchschnittlich rund 18 Prozent aller Wege in der Landeshauptstadt Magdeburg wurde 2018 das Fahrrad als Verkehrsmittel benutzt. Nach den für die Bestandsanalyse maßgeblichen Daten des SrV 2008 waren dies noch 10 Prozent. Im täglichen Verkehrsgeschehen ist die zunehmende Präsenz des Radverkehrs vor allem erkennbar an dessen Anteil bei der Verkehrsmittelwahl für den Weg zum eigenen Arbeitsplatz in Höhe von 23 Prozent. Für Einkaufs- und Dienstleistungswege, den Freizeitverkehr und die Wege zur Schule, Kindertagesstätte oder zur Ausbildung gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel verglichen mit 2008 ebenfalls zunehmende Bedeutung. Die Modal Split-Werte liegen hier zwischen 15 Prozent (Einkauf= Plus 5 Prozent (2008) und 19 Prozent (Schule / Ausbildung) = Plus 9 Prozent (2008).

◇ Radverkehrsnetz

Ausgedehntes Radverkehrsnetz

Die Landeshauptstadt verfügt über ein ausgedehntes Radverkehrsnetz. Nach den vorliegenden aktuellen Daten wurde es durch Neubau- und Ergänzungsmaßnahmen in der Zeit zwischen 2000 und 2018 erheblich erweitert. Die aktuellen Angaben zu Streckenlänge (siehe Tabelle 4 und Karte 2).

Kategorie	Länge
Selbständige Rad- und ländliche Wege (in Verantwortung der	248,8 km
Unselbständige Radwege davon	283,1 km
Straßen mit beidseitigen Radwegen	101,9 km
Straßen mit einseitigem Radweg	81,2 km

Tabelle 4: Radverkehrsinfrastruktur in Magdeburg
Quelle: Statistisches Jahrbuch Magdeburg 2019

Fazit

Wachsendes Gesundheits- und Umweltbewusstsein sowie das Bestreben nach Bewegung, Fitness sowie kostengünstiger und selbstbestimmter Mobilität sind auslösende Faktoren für eine deutliche Zunahme des Radverkehrs – nicht nur in Magdeburg. Dieser Trend ist auch erkennbar an der veränderten Verkehrsmittelwahl im Zeitraum zwischen 2008 und 2018. Es ist damit zu rechnen, dass er anhalten und damit die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt maßgeblich beeinflussen wird.

Ertüchtigungs- und Instandsetzungsbedarf

Die derzeit in Magdeburg vorhandene Radverkehrsinfrastruktur trägt dieser Entwicklung nur bedingt Rechnung. Die statistische Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen gibt keinen Hinweis auf deren tatsächlichen Ausbaustandard. In der Tat ist von einem nicht unerheblichen Ertüchtigungs- und Instandsetzungsbedarf auszugehen. Dieser betrifft die nötige Anpassung an Sicherheitserfordernisse – etwa Breite, Barrierefreiheit und Fahrbahnbeschaffenheit – ebenso wie die Schließung von Netzlücken, den Ausbau beidseitiger Radwege und schneller Radverbindungen auch zu Zielen jenseits der Stadtgrenze sowie vor allem eine deutliche Verbesserung der Einrichtungen für den ruhenden Radverkehr – z.B. diebstahlgeschützte Radabstellanlagen.

Entwicklung im Fußverkehr

◇ *Situation des Fußverkehrs*

Etwa ein Viertel aller Wege in Magdeburg wurde 2018 zu Fuß zurückgelegt – nach den SrV-Daten von 2008 noch rund ein Fünftel. Für Wege zum Einkauf oder in der Freizeit liegt dieser Wert derzeit bei einem Drittel, ist jedoch gegenüber 2008 leicht zurückgegangen.

*Fußverkehrsanteil
leicht rückläufig*

Im Zuge des Neubaus von Wegeverbindungen und der Schließung von Netzlücken wurde das Fußwegenetz in den vergangenen Jahren erweitert und weiter vervollständigt.

◇ *Fazit*

Gegenüber der in der Bestandsanalyse dargestellten vorhandenen Situation sind dennoch deutliche Verbesserungen für den Fußverkehr vordringlich. Dazu zählen insbesondere die barrierefreie Gestaltung sämtlicher Fußwege, die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, die Verkürzung der Umlaufzeiten bzw. die Verlängerung der Grünphasen an Lichtsignalanlagen für Menschen zu Fuß, die Sicherung von Schulwegen sowie die Gestaltung von Straßen als öffentlichen Lebensräumen.

Qualitätsverbesserungen erforderlich

Entwicklung im Straßennetz

◇ Straßeninfrastruktur

Hoher Zuwachs bei Anliegerstraßen

Straßennetz entspricht verkehrlichem Erfordernis

Die Länge des gesamten öffentlichen Straßennetzes in der Landeshauptstadt Magdeburg betrug zum Stand 2018 rund 1.120 km, davon 10 Prozent Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, 64 Prozent Gemeindestraßen und 26 Prozent öffentliche Wege und Privatstraßen. Die wesentliche Erweiterung des Netzes erfolgte in der Periode zwischen 2000 und 2011 um etwa 250 km bzw. 30 Prozent. Der größte Zuwachs ergab sich hierbei durch den Ausbau von insgesamt ca. 130 km Anliegerstraßen und 85 km öffentlichen Wegen. Beides erfolgte zum überwiegenden Teil im Zuge der Erschließung neuer Bauflächen innerhalb des Stadtgebietes.

Im Vergleich dazu hat die Länge der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zwischen 1994 und 2000 um 18 km im Zuge mehrerer Eingemeindungen und danach bis 2016 nochmals um 7 bzw. 4 km zugenommen. Die Gesamtlänge der städtischen Hauptverkehrsstraßen hat sich in den Jahren zwischen 1994 und 2000 – möglicherweise im Zuge von Stadtumbau oder der Umwidmung von Straßen – um 24 km vermindert und bis 2016 wieder um 16 km zugenommen. Der Anteil übergeordneter Straßen liegt 2016 bei 16 Prozent (siehe Tabelle 5 und Karte 3).

	1994	2000	2011	2018	Differenz 1994 - 2018
	Länge in Kilometer				
Straßennetz Magdeburg gesamt	700	852	1.103	1.119	419
Bundesstraßen	36	50	50	51	15
Landesstraßen	20	21	26	25	5
Kreisstraßen	34	37	39	36	2
Gemeindestraßen, darunter ...					
- Hauptverkehrsstraßen	79	55	68	71	- 8
- Haupt-/ Sammelstraßen	157	165	160	161	4
- Anliegerstraßen / -wege	366	342	475	488	117
Privatstraßen	—	66	84	84	18
Öffentliche Wege	8	116	201	203	195
Anteil Hauptverkehrsstraßen	24 %	19 %	17 %	16 %	- 8 %
Anteil Nebenstraßen	76 %	81 %	83 %	84 %	8 %
Anzahl Kreuzungsbauwerke	177	219	247	256	79
Straßenbrücken	k.A.	191	212	221	30
Eisenbahnbrücken	k.A.	28	35	35	7
Durchlässe	52	178	218	226	174
Tunnel	11	6	10	7	- 4
Anzahl Lichtsignalanlagen	164	207	229	246	82

Tabelle 5: Verkehrsinfrastruktur in Magdeburg von 1994 bis 2018

Quellen: Stadtplanungsamt Magdeburg 2001; Statistische Jahrbücher Magdeburg 2012 - 2019; eigene Berechnungen

◇ Verkehrsaufkommen / Verkehrsmengen

Daten zu Verkehrsmengen nicht auf neuestem Stand

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Hauptverkehrsstraßen zwischen 1996 und 2012 wurde in der Bestandsanalyse behandelt. Zum Vergleich liegen derzeit jedoch nur Daten von 2015 vor. Grund ist der Einfluss des Baus der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee. Seit Baubeginn musste hier ab Mitte 2015 der Verkehr gesperrt bzw. großflächig verlagert werden. Ermittelt wurde wie 2012 die durchschnittliche werktägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Fahrzeugen pro Tag (Fz/d). Die Veränderungen sind der folgenden tabellarischen Übersicht zu entnehmen (siehe Tabelle 6 und Karte 4).

Straße / Streckenabschnitt	2012		2015	
	DTV (Fz/d)	Lkw-V (Fz/d)	DTV (Fz/d)	Lkw-V (Fz/d)
BAB 2 (östlich AS Rothensee)	59.500	13.500	67.000	14.000
BAB 2 (AS Rothensee – AS Zentrum)	71.500	14.500	71.000	18.000
BAB 2 (AS Zentrum – AK Magdeburg)	71.500	15.000	76.000	18.500
BAB 2 (westlich AK Magdeburg)	71.500	18.000	73.000	19.500
BAB 14 (südlich AS Reform)	40.000	8.500	42.000	9.500
BAB 14 (AS Reform – AK Magdeburg)	44.500	9.500	41.500	10.000
MD-Ring (BAB 2 –Mittagstraße)	49.000	4.800	61.000	3.500
MD-Ring (Mittagstraße – B 1)	72.000	5.500	65.000	3.000
MD-Ring (B 1 – Halberstädter Str.)	64.500	6.000	64.500	6.000
MD-Ring (Halberstädter Str. – Kirschweg)	61.500	6.500	49.500	3.000
MD-Ring (Kirschweg – Salbker Chaussee)	49.000	5.500	49.500	5.500
MD-Ring (Salbker Chaussee – BAB 14)	34.000	4.500	41.500	4.500
B 1 (Berliner Chaussee)	26.500	2.000	19.000	2.000
B 1 (Nordbrückenzug)	44.000	3.000	38.000	3.000
B 1 (Askanischer Pl. – Magdeburger Ring)	39.500	1.200	43.000	2.000
B 1 (Magdeburger Ring – Kümmelsberg)	16.500	9.000	21.000	500
B 1 (Kümmelsberg – BAB 14)	21.500	500	20.500	1.000
Ernst-Reuter-Allee (Bahnhof)	26.500	500	24.500	500
Ernst-Reuter-Allee (Jakobstraße)	25.000	500	22.000	500
Zollbrücke / Anna-Ebert-Brücke	25.000	500	21.500	500
Schleiufer	27.500	2.000	36.500	1.000
Hallische Straße	16.000	500	17.500	500
Süd- / West- / Europaring	15.000	600	16.500	500
Kastanienstraße	13.000	2.000	15.500	1.000
Wiener Straße	13.000	1.000	12.500	500
Salbker Chaussee / Leipziger Chaussee	14.500	1.500	13.000	1.000
Schönebecker Straße	14.000	1.000	16.500	500
Halberstädter Straße	16.500	1.000	12.500	500
August-Bebel-Damm	18.000	4.000	12.500	4.000
Kümmelsberg	12.000	500	12.500	500
Ebendorfer Chaussee	10.500	500	11.500	500
Olvenstedter Graseweg / Hundisburger Str.	14.500	1.500	12.000	500
Ottersleber Chaussee	12.000	1.000	14.000	1.000
Leipziger Straße	14.500	1.000	12.000	500
Genthiner Straße / Pechauer Straße	14.000	500	10.000	500
Lüneburger Straße / Lübecker Straße	11.000	500	17.500	500
Pettenkofer Straße	12.000	2.000	10.500	1.500

Tabelle 6: Verkehrsmengen im Hauptverkehrsstraßennetz 2012 und 2015 (DTV > 10.000 Fz./d)
Quelle: Stadtplanungsamt Magdeburg 2015

Zwischen 2012 und 2015 ist eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um über 20 Prozent auf fünf Abschnitten des übergeordneten Straßennetzes nachweisbar. Das betrifft die B 71 (Magdeburger Ring) zwischen Autobahn und Mittagstraße (plus 24 Prozent) sowie zwischen Salbker Chaussee und Autobahn A 14 (plus 22 Prozent). Ein ebenfalls deutlich gewachsenes Verkehrsaufkommen ist darüber hinaus zu verzeichnen auf der B 1 zwischen Magdeburger Ring und Kümmelsberg (plus 27 Prozent), auf dem Schleiufer (plus 33 Prozent) sowie im Bereich Lüneburger / Lübecker Straße (plus 59 Prozent).

Zunehmendes Verkehrsaufkommen auf übergeordneten Straßen

Auf 50 Prozent der Straßenabschnitte deutlich verringertes Verkehrsaufkommen

Auf 13 Straßenabschnitten hat das Verkehrsaufkommen um weniger als 20 Prozent zugenommen, auf fünf davon zwischen 10 und 19 Prozent (BAB 2 – östlich AS Rothensee, Süd- / West- / Europaring, Kastanienstraße, Schönebecker Straße, Ottersleber Chaussee).

Für die Hälfte der 37 untersuchten Straßenabschnitte ergibt sich ein vermindertes Verkehrsaufkommen. Auf 12 Abschnitten liegt die Abnahme zwischen 10 und 30 Prozent, darunter auf dem Magdeburger Ring (Halberstädter Straße – Kirschweg), der B 1 (Berliner Chaussee und Nordbrückenzug), der Ernst-Reuter-Allee (Jakobstraße), der Zollbrücke / Anna-Ebert-Brücke, der Salbker / Leipziger Chaussee, der Halberstädter Straße, dem August-Bebel-Damm, dem Straßenzug Olvenstedter Graseweg / Hundisburger Straße, der Leipziger, der Pettenkofer und der Genthiner / Pechauer Straße.

◇ **Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Zonen**

Gegenüber dem in der Bestandsanalyse 2013 dargestellten Stand haben sich nennenswerte Veränderungen weder hinsichtlich der flächenhaften Verkehrsberuhigung in innenstadtnahen Quartieren noch der Geschwindigkeitsreduzierung auf einzelnen Abschnitten des Straßennetzes ergeben (siehe Karte 5).

◇ **Fazit**

Überproportionaler Zuwachs an Anliegerstraßen

Veränderungen der Straßeninfrastruktur ergaben sich in den Jahren zwischen 2000 und 2011 vor allem infolge der erheblichen Erweiterung des Netzes durch Anliegerstraßen unter anderem im Zuge der Erschließung neuer Baugebiete an der Peripherie. Seit 2015 gilt das Hauptaugenmerk dem Bau der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee sowie der bis 2023 geplanten Fertigstellung des Ersatzneubaus Strombrückenzug. Lediglich spezifische Defizite im Straßennetz ergeben sich in Bezug auf die begrenzte Nutzbarkeit einiger Straßen für den Straßengüterverkehr infolge begrenzter Durchfahrtshöhen und Lichtraum-Profile.

Entwicklung im Wirtschaftsverkehr

◇ **Gegenwärtige Situation**

Lückenhafte Datenlage zum Wirtschaftsverkehr

Die aktuelle Daten- und Informationslage zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Magdeburg ist begrenzt. Statistische Daten zum Güterverkehr (Infrastruktur, Aufkommen, Aufwand, Fahrzeuge) liegen nur für die Bundesländer und Gesamtdeutschland vor. Detailliertere Daten zum motorisierten Wirtschaftsverkehr lieferte zuletzt die Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“. Verkehrserhebungen zum Wirtschaftsverkehr aus den vergangenen Jahren existieren teilweise auch für Magdeburg. Tagesaktuelle Daten waren allerdings im Rahmen der Aktualisierung der Analyse nicht verfügbar.

Nach der Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“ entfällt auf den Wirtschaftsverkehr ein Anteil von rund 27 Prozent an der gesamten, von motorisierten Fahrzeugen in Deutschland erzeugten Verkehrsleistung. Dies deckt sich mit dem in den 1990er Jahren geschätzten Anteil des motorisierten Segments des Wirtschaftsverkehrs von 25 bis 30 Prozent der werktätlich durchgeführten Fahrten im städtischen Verkehr. Wiederum ein Drittel davon entfällt auf den Gütertransport mit Nutzfahrzeugen und zwei Drittel auf den Personenwirtschaftsverkehr. Inwieweit diese pauschalen Aussagen auf den Wirtschaftsverkehr in Magdeburg übertragbar sind, bedarf einer detaillierten, bislang aber nicht vorliegenden Untersuchung.

Angesichts der Bedeutung von Magdeburg als regional aber auch national und europäisch vernetztem Wirtschaftsstandort mit vielfältigem multimodalem Verkehrsangebot wären detailliertere Informationen zum Güter- und Personen-Wirtschaftsverkehr vor allem hilfreich mit Blick auf einen zukunftsgerichteten strategischen Handlungsrahmen.

◇ Bestandsnetz für Gütertransport und Schwerlastverkehr 2018

Gegenüber den in der Bestandsanalyse benannten positiven Sachverhalten im Wirtschaftsverkehr sind bis 2018 keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich Straßen-Infrastruktur und bestehendem Schwerverkehrs-Vorrangnetzes zu verzeichnen.

Letzteres war bereits mit der Wirtschaftsverkehrskonzeption 2007 für Schwerlasttransporte definiert worden. Danach war bis 2015 seine Erweiterung um die Trassen Halberstädter Straße / Halberstädter Chaussee / Wanzleber Chaussee / BAB 14, Diesdorfer Graseweg / Ortsumfahrung Ottersleben / Wanzleber Chaussee sowie die Entlastungsstraße Süd / Südost im Abschnitt zwischen Friedrich-List-Straße und Faulmannstraße geplant. Bis Jahr 2008 wurde die Ortsumfahrung Ottersleben als Trasse für den Schwerlastverkehr vollständig realisiert.

Verbesserungen für den Wirtschaftsverkehr wurden durch weitere Um- oder Ausbauten erreicht. Im Einzelnen betreffen diese die Gustav-Ricker-Straße, die Zufahrt vom Lorenzweg zum Magdeburger Ring, die Burger Straße (Teilabschnitt), die Ottersleber wie auch die Ebendorfer Chaussee einschließlich Verlegung der Autobahn-AS Kannenstieg, die Brenneckestraße mit Neubau der Anschlußstelle Brenneckestraße, die Sudenburger Wuhne, den Diesdorfer Graseweg einschließlich Neubau Eisenbahnbrücke, Weizengrund und Kümmelsberg sowie die Genthiner / Pechauer Straße (vgl. VEP 2030plus, Bestandsanalyse, Kap. 4.6 Wirtschaftsverkehr, S. 131 ff.)

Begrenzte Durchfahrtshöhen und teilweise knapp bemessene Lichtraum-Profile für Schwerlasttransporte bestehen indessen nach wie vor. Sie werden innerhalb der kommenden Jahre im Zuge der Umbaumaßnahmen des Eisenbahnknotens Magdeburg schrittweise auf einigen wichtigen Trassen beseitigt werden können (siehe auch Karte 6).

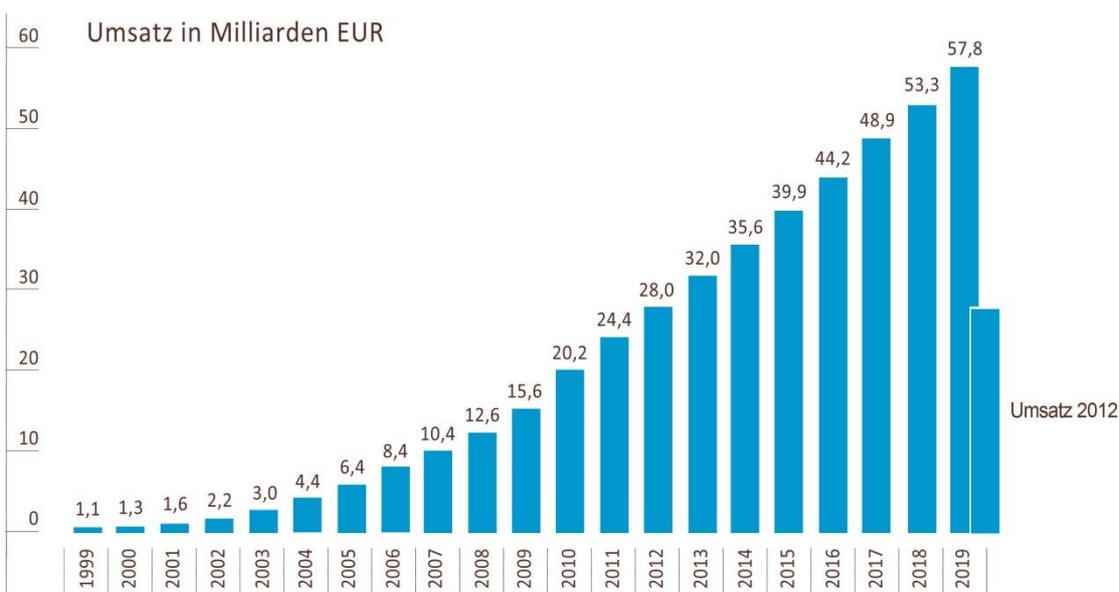
Wirtschaftsverkehrskonzeption von 2007

Punktuelle Verbesserungen für den Wirtschaftsverkehr

◇ KEP-Dienstleistungsunternehmen mit starker Wachstumstendenz

In der Bestandsanalyse von 2013 wird darauf verwiesen, dass im Bereich der kleinteiligen innerstädtischen Logistik Anpassungsbedarf besteht. Neue Herausforderungen ergeben sich hier hauptsächlich im Bereich der integrierten City-Logistik mit besonderem Augenmerk auf KEP-Dienstleistungen (Kurier-Express-Paket-Dienste). Die seit Vorliegen der Bestandsanalyse nahezu verdoppelten Umsätze des Online-Handels veranschaulichen das Wachstumsvolumen dieses Segments des Wirtschaftsverkehrs, das auch in der Landeshauptstadt Magdeburg ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben dürfte (siehe Grafik 10).

Zukunftsthema City-Logistik



Grafik 10: Umsatzentwicklung des Online-Handels in Deutschland 1999–2019
Quelle: HVD Handelsverband Deutschland 2019

Zusammenfassung

◇ *Entwicklung der Beschäftigten- und der Pendlerzahlen*

Die gegenüber der Beschäftigten- und Pendlerstatistik von 2011 erheblichen Veränderungen im Jahr 2018 sind in mehrfacher Hinsicht für die Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt von Bedeutung – ungeachtet der damit verbundenen Nutzung eines oder mehrerer Verkehrsmittel.

*Wachsende
Beschäftigtenzahl –
mehr Wege*

» Die seit 2011 gestiegene Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Magdeburg ist Indiz für ein expandierendes Arbeitsplatzangebot in der Landeshauptstadt. Damit verbunden ist eine zunehmende Zahl an Wegen im Berufsverkehr.

» Eine im Vergleich zu 2011 ebenfalls deutlich gestiegene Zahl von Beschäftigten am Wohnort Magdeburg steht für die zunehmende Bedeutung der Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort. Eine Folge davon dürfte auch eine Intensivierung des Binnenverkehrs sein.

*Mehr Auspendler – zu-
nehmende wirtschaft-
liche Verflechtung*

» Gleichzeitig steigende Auspendlerzahlen bei nahezu unveränderten Einpendlerzahlen seit 2011 sind Anzeichen für die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung des Oberzentrums Magdeburg mit angrenzenden Landkreisen und Regionen aber auch mit benachbarten Bundesländern. Die Zahlen sind überdies Beleg für die großräumige Diversifizierung von Arbeitsmärkten – verbunden mit einem fortschreitenden strukturellen Wandel innerhalb der Stadt. Beides erfordert ein hohes Maß an Mobilität von einer wachsenden Zahl von Beschäftigten.

*Schrumpfender
Pendlersaldo*

» Der anhaltend schrumpfende Pendlersaldo infolge einer seit 1999 stetigen Zunahme der Auspendlerzahlen belegt diese Entwicklungsdynamik. Als Ursachen dafür kommen neben den zuvor benannten Gründen, insbesondere dem strukturellen wirtschaftlichen Wandel innerhalb der Stadt, vor allem die Erweiterung von Unternehmen ins stadtnahe Umland oder deren Verlagerung an verkehrsgünstige Standorte in benachbarten Kommunen in Betracht.

*Struktureller
Wandel generiert
Mobilität*

Die genannten Sachverhalte stehen insgesamt für wachsende Mobilität, bezogen auf den Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten. Das gilt für den Berufs- und Ausbildungsverkehr in der Stadt und über die Stadtgrenzen hinaus. Dazu zählen alle Menschen, die täglich in die Stadt kommen oder sie verlassen, darunter auch Personen, die nicht in der Pendlerstatistik erfasst sind: Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Selbständige und Servicepersonal.

◇ *Entwicklung des Mobilitätsverhaltens*

Die Veränderungen des Modal Split seit Mitte der 1990er Jahre sind in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert:

» Der Anteil des Autos wie auch des ÖPNV am Verkehrsaufkommen hat 2018 den niedrigsten, der des Fahrrads den höchsten Stand erreicht. Mit dem für die Verkehrsarten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) erreichten Niveau von 57 Prozent zeichnet sich im Rückblick – nach noch 56 Prozent im Jahr 1994 und danach deutlich niedrigeren Werten – ein klarer Aufwärtstrend ab.

» Noch prägnanter zeigt sich der Entwicklungstrend anhand der täglich zurückgelegten Personenkilometer. Der Anteil der Strecken, die mit den Verkehrsarten des Umweltverbunds bewältigt wurden, hat sich 2018 – bei wachsender Bevölkerung – gegenüber 2013 von 28 auf 33 Prozent um 5 Prozentpunkte erhöht.

» Hervorzuheben ist auch im Vergleich der Jahre 2018 und 2013 die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl nach unterschiedlichen Zwecken. Deutlich mehr wird das Fahrrad nicht nur für den Weg zum Arbeitsplatz, sondern auch zur Schule und für sonstige dienstliche Zwecke genutzt. Ein unverändert hoher Anteil entfällt auf den ÖPNV für Fahrten zur Kita, zur Schule oder zum Ausbildungsplatz. In Bezug auf unterschiedliche Verkehrszwecke nimmt die Bedeutung des Autos – ebenso wie im Gesamt Modal Split – gegenüber 2013 deutlich ab.

*Signifikante Verände-
rung des Modal Split*

*Modal Split nach
Verkehrsaufkommen ...*

*... nach
Verkehrsleistung*

... nach Wegezweck

- » Zugleich ist die Zunahme der Zahl zugelassener Autos zwischen 2014 und 2018 doppelt so hoch wie die der Bevölkerung im gleichen Zeitraum. Dies lässt zusammen mit den aktuellen Modal Split-Werten darauf schließen, dass eine wachsende Zahl zugelassener Fahrzeuge in abnehmendem Maß genutzt wird. Verglichen mit dem gesamtdeutschen Wert liegt der Motorisierungsgrad in Magdeburg dennoch etwa ein Viertel darunter, wobei der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto angestiegen ist.

Pkw-Zulassungszahlen steigend

◇ **Entwicklung des ÖPNV**

Die Entwicklung im ÖPNV zeigt im Vergleich verschiedener Modal Split-Werte sowie der realen Betriebsleistung offenkundige Widersprüche:

ÖPNV-Entwicklung widersprüchlich

- » Innerhalb von zehn Jahren zwischen 2008 und 2018 ergibt sich eine kontinuierliche Verminderung des ÖPNV-Anteils an der Verkehrsmittelwahl von 21 auf 14 Prozent.
- » Im Gegensatz dazu hat sich der Anteil des ÖPNV bei den pro Person täglich zurückgelegten Wegstrecken zwischen 2013 und 2018 auf 19 Prozent erhöht.
- » Nach Rückgängen um bis zu 4 Prozent bis 2014 zeigt sich vorliegenden aktuellen Daten zufolge seit einer kurzen Erholung im Jahr 2015 eine erneute stetige Abnahme der beförderten Fahrgäste um insgesamt 10 Prozent gegenüber 2011. Dagegen ist bei den zurückgelegten Fahrplan-Kilometern seit 2014 eine kontinuierliche Zunahme zu verzeichnen.
- » Die Entwicklung der Betriebsleistung entspricht ungefähr derjenigen der Fahrgastzahlen. Wegen stark voneinander abweichender Daten liegt der Schluss nahe, dass der Rückgang von Betriebsleistung und Fahrgastzahl bei einem gleichzeitigen Anstieg der Fahrplankilometer auf die langfristige baubedingte Sperrung der Ernst-Reuter-Allee zurückzuführen sind.

Insgesamt ist dazu anzumerken, dass der Modal Split das wirkliche Verkehrsgeschehen nicht genügend differenziert abbildet. So hat sich der Anteil des ÖPNV am Personenverkehr zwar vermindert. Doch erst durch die Einbeziehung der Fahrgastentwicklung im Verhältnis zu der der Bevölkerung entstünde ein vollständigeres Bild, das die tatsächlichen Sachverhalte deutlicher wiedergäbe. Aufgrund der nicht näher zu klärenden Sachverhalte ist dies jedoch im Rahmen der Bestandsanalyse nicht leistbar.

Genauere Information erforderlich

Im Übrigen erlaubt allein die Diskrepanz zwischen Verkehrsmittelwahl und der realen Fahrgastzahl nicht eine eindeutige Schlussfolgerung in Bezug auf eine geringere Attraktivität des ÖPNV.

◇ **Entwicklung des Radverkehrs und Radverkehrsnetzes**

Der Radverkehr hat sich in Magdeburg als wichtige Säule des Umweltverbunds etabliert. Dies belegen mehrere Fakten:

- » Bei der Verkehrsmittelwahl ist gegenüber dem SrV 1994 im Jahr 2018 eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 18 Prozent zu verzeichnen. Eine Steigerung um 2 Prozent zwischen 2013 und 2018 ergibt sich auch für die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung.
- » Der Anteil des Radverkehrs in Magdeburg am Verkehrsaufkommen liegt damit zwar andert-halbmal so hoch wie 2013. Das ist jedoch – ungeachtet möglicherweise bestehender Infrastrukturdefizite – vor allem ein deutliches Indiz für veränderte Mobilitätsgewohnheiten.
- » Die statistische Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen beträgt– unter Einbeziehung eines ausgedehnten touristischen Radverkehrsnetzes – 533,8 km. Darin enthalten sind jedoch sowohl kombinierte Fuß- und Radwege als auch Anlagen in nicht adäquatem Ausbaustand. Dieser Wert liefert daher keinerlei Anhaltspunkte hinsichtlich der Beschaffenheit und möglicher Defizite der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur.
- » Letztere bestehen vor allem in Form erheblicher Netzlücken, Engpässe bzw. zu geringer Breiten von Radverkehrsanlagen, durch Fuß- und Radverkehr gemischt genutzter Verkehrsflächen sowie eine größere Zahl baulicher Mängel im Radverkehrsnetz neben der zu geringen Zahl nur sporadisch vorhandener Radabstellanlagen.

Pro Kopf-Anteil Radweglänge überdurchschnittlich

Bestehende deutliche Defizite

◇ **Entwicklung des Fußverkehrs und Fußgängerverkehrsnetzes**

Der Fußverkehrsanteil in Magdeburg wird voraussichtlich auch künftig nicht das derzeitige Niveau im Modal Split überschreiten. Ergebnis der aktualisierten Analyse ist für den Fußverkehr nicht ein zusätzlicher Bedarf an Fußwegen, sondern an Raum und qualitativer Verbesserung. Fußverkehr braucht sichere und qualitätvolle öffentliche Räume sowie – gleich berechtigt mit anderen Verkehrsarten – genügend Fläche. Zusammenfassend ist festzuhalten:

Qualitativer Verbesserungsbedarf

» Die bereits in der Bestandsanalyse benannten Ausbau-Erfordernisse sind Teil der laufenden Aufgaben der zuständigen Fachverwaltung.

Barrierefreiheit

» Handlungsbedarf ergibt sich darüber hinaus sowohl hinsichtlich der barrierefreien Ertüchtigung des Fußgänger-netzes als auch einer qualitativ hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raumes. Sie muss die Erfordernisse vor allem von weniger mobilen Menschen aller Altersgruppen berücksichtigen, die sich nicht immer „regelkonform“ zu Fuß in der Stadt bewegen (z.B. Kinder).

Verbesserte Querungsmöglichkeiten

» Der Verkehrssicherheit gilt besonderes Augenmerk. Dazu zählen verbesserte Querungsmöglichkeiten, eine Verminderung der Wartezeiten an LSA und eine klare Zuordnung von Flächen für unterschiedliche Verkehrsnutzungen (Trennung von Fußverkehr und Radverkehr, Verhinderung von Gehwegparken etc.).

Sichere Schulwege

» Namentlich die sichere Gestaltung der Schulwege wie auch die des schulischen Umfelds erfordern weiterhin deutliche Verbesserungen.

◇ **Entwicklung des Straßennetzes**

Nur geringfügige Veränderungen gegenüber 2011

Zusätzlich zu den in der Bestandsanalyse 2013 benannten Planungen sowie zu den in der Vorbereitung bzw. Umsetzung befindlichen Straßenbauprojekten ergibt sich kein neuer Stand. Als Veränderungssachverhalte sind jedoch zu nennen:

» Die Gesamtlänge des Straßennetzes der Landeshauptstadt hat sich im Jahr 2018 gegenüber 2011 um 19 km verlängert. Das betrifft den Bau von 3 km Hauptverkehrsstraßen, 1 km Haupt- und Sammelstraße, besonders aber von 13 km Anliegerstraßen und 2 km öffentlicher Wege.

Bündelung von Verkehrsströmen

» Das Verkehrsaufkommen auf den wichtigsten Hauptverkehrsstraßen mit einer 24-stündigen werktäglichen Verkehrsmenge über 10.000 Fahrzeuge hat sich auf sechs der insgesamt 37 Zählabschnitte stark und auf 13 Abschnitten um unter 20 Prozent erhöht, während auf 18 Abschnitten geringere Verkehrsmengen ermittelt wurden.

» Insgesamt lässt diese Entwicklung seit 2012 eine zunehmende Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den wichtigsten Hauptverkehrsstraßen zugunsten einer Minderung auf etwa der Hälfte der untersuchten Straßenabschnitte erkennen.

◇ **Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs**

Güterverkehr nur ein Segment des Wirtschaftsverkehrs

Qualifizierte Informationen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs im Zeitraum zwischen 2011 und 2018 lagen zum Zeitpunkt der Aktualisierung der Bestandsanalyse nicht vor. Folgende wesentliche Sachverhalte sind indessen für den VEP 2030*plus* von besonderer Relevanz:

» Angesichts der wachsenden Bedeutung der Verkehrsarten des Umweltverbunds sind genauere Hinweise zur Erschließung der Industrie- und Gewerbe-Areale mit dem ÖPNV, hauptsächlich aber mit dem Radverkehr von Bedeutung.

Weiter zunehmende Fahrten im Wirtschaftsverkehr

» Bedingt durch eine „just-in-time“-basierte industrielle Produktion, den künftig noch weiter wachsenden Online-Handel und die dadurch bedingte starke Zunahme von Kurier-, Express-, Paket-Dienstleistungen (KEP) wird die Zahl von Fahrten im Wirtschaftsverkehr weiter zunehmen. Die Struktur des Wirtschaftsverkehrs wird sich in diesem Kontext verändern. Auch hierzu sind genauere, lokalspezifische Informationen relevant.

// Baustein 2_Ziele

Die Ziele des VEP 2030plus

entsprechend Stadtratsbeschluss SR 207-007(VI)14 – Stand: 04. Dezember 2014

1 Verkehrsentwicklung durch chancengleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen

- 1.1 Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln ungeachtet individueller Mobilitätseinschränkungen.
- 1.2 Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen.
- 1.3 Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr mit Blick auf die Schaffung barrierefreier Wegeketten.
- 1.4 Barrierefreier Ausbau der Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad- / Fußverkehr) unter Berücksichtigung der Belange von Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen.
- 1.5 Gewährleistung einer attraktiven Tür-zu-Tür Reisezeit unter Beachtung der umweltpolitischen Ziele.
- 1.6 Angebotsverbesserung beim ÖPNV vor allem in zentrumsfernen Bereichen sowie in vereinzelt Fällen bei der Feinerschließung.
- 1.7 Gleichberechtigte Beachtung der Belange aller Verkehrsarten bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen und situationsbezogene Gewichtung einzelner Belange.

2 Verkehrsentwicklung durch Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.

- 2.1 Dimensionierung von Verkehrsanlagen nach strengen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenkriterien.
- 2.2 Präferenz von Bestandsentwicklung und Qualifizierung bestehender Verkehrsinfrastruktur gegenüber Neubau.
- 2.3 Angebotsverbesserung im ÖPNV bei Steigerung der Produktivität und Wirtschaftlichkeit.

3 Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – „Stadt der kurzen Wege“.

- 3.1 Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Magdeburg im schienengebundenen Fernverkehr.
- 3.2 Sichere Einbindung der Landeshauptstadt Magdeburg in das Fernbus-Netz sowie Kanalisierung des Fernbus-Verkehrs auf ausgewählte Verkehrsachsen und zentrale Haltepunkte
- 3.3 Langfristige Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Magdeburg im ÖPNV
- 3.4 Sicherung der Erschließung von Wohnquartieren mittels motorisiertem Individualverkehr (MIV) entsprechend den Prinzipien der Verkehrsvermeidung und der Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen für die Bewohner.
- 3.5 Weiterentwicklung des Tarifsystems im ÖPNV, zwecks multi- und intermodaler Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger sowie Reduzierung der Nutzungshemmnisse.

- 3.6 Abstimmung bestehender SPNV-Angebote mit dem ÖSPV auch in den Tagesrand- und Nachtzeiten im Interesse eines durchgängig hohen Mobilitätsstandards.
- 3.7 Bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Bike & Ride- und Park & Ride-Angeboten in Kooperation mit dem Umland.
- 3.8 Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kooperation mit dem Umland.
- 3.9 Sicherung von Trassenkorridoren und Flächen für alle Verkehrsarten.
- 3.10 Weiterentwicklung, Erhalt und Ertüchtigung des innerstädtischen und innenstadtnahen Radverkehrsnetzes.
- 3.11 Einrichtung diebstahlsicherer und witterungs- geschützter Radabstellanlagen an ÖPNV-Schnittstellen und an öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Einrichtungen.
- 3.12 Sicherstellung einer verlässlichen ÖPNV-Anbindung der Wirtschaftsstandorte.
- 3.13 Sicherstellung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte auch mittels Fuß- und Radverkehr.
- 3.14 Stadtverträgliche und bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs
- 3.15 Stärkung der Nahmobilität.

4 Verkehrsentwicklung durch ... **... Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie alle Verkehrsarten.**

- 4.1 Senkung der Verkehrsunfälle mit getöteten und verletzten Personen um 50 Prozent (Basisjahr 2011) / Vision Zero (Keine getöteten und schwerverletzten Personen).
- 4.2 Beseitigung von Unfallhäufungsstellen.
- 4.3 Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.
- 4.4 Verbesserung der Verkehrskultur und der Öffentlichkeitsarbeit.
- 4.5 Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten.
- 4.6 Sichere, gut beleuchtete und städtebaulich integrierte Wege, insbesondere Schul- und Spielwege.
- 4.7 Sichere Gestaltung der Zuwege und Aufenthaltszonen des ÖPNV.
- 4.8 Stärkung der Verkehrsunfallkommission.

5 Verkehrsentwicklung durch ... **... Städtebauliche Integration des Verkehrs.**

- 5.1 Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Gestaltung von Straßen und Plätzen; Aufwertung des Wohnumfeldes mit Blick auf dessen bessere Nutzbarkeit.
- 5.2 Präferenz von Innen- und Quartiersentwicklung.
- 5.3 Neue bauliche Entwicklungen vorrangig entlang vorhandener und künftiger Achsen des schienengebundenen ÖPNV.
- 5.4 Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie deren gute Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbunds.
- 5.5 Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes unter Einbeziehung einer intelligenten Verknüpfung umweltgerechter neuer Mobilitätsformen.

6 Verkehrsentwicklung bei ... **... Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas.**

- 6.1 Enge Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung lokaler Klimaziele.
- 6.2 Senkung verkehrsbedingter Klimagasemissionen (CO₂) entsprechend Grundsatzbeschluss Neues Energie- und Klimaschutzprogramm (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13).

- 6.3 Senkung verkehrsbedingter Luftschadstoffbelastungen entsprechend Grundsatzbeschluss Neues Energie- und Klimaschutzprogramm (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13).
- 6.4 Minderung der verkehrsbedingten Lärmbelastung insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen mit hohem Anwohneranteil entsprechend dem Lärmaktionsplan für die Landeshauptstadt Magdeburg.
- 6.5 Förderung alternativer Antriebsarten.
- 6.6 Schutz vorhandener Grünzüge und stadtklimatisch relevanter Flächen vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und Eingriffen sofern kein Ausgleich stattfindet.

7 Verkehrsentwicklung zur Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr.

- 7.1 Bündelung des Straßen-Güterfernverkehrs auf geeigneten Verkehrsachsen und Nutzung der Potenziale des Verkehrsmanagements.
- 7.2 Entwicklung durchgängiger Gütertransportketten und Intensivierung der Kooperation von Verkehrsträgern im Bereich des Wirtschaftsverkehrs sowie Optimierung der Abwicklung des kleinteiligen Wirtschaftsverkehrs insbesondere in den zentralen Versorgungsbereichen.
- 7.3 Erhalt und bedarfsgerechte Anpassung des Vorrangnetzes für den Schwer- und den Schwerlastverkehr.

Erarbeitung der Ziele bis zum politischen Beschluss

Stadtratsbeschluss im Dezember 2014

Ein Entwurf der Ziele wurde in mehreren Sitzungen des Runden Tisches zwischen Herbst 2013 und Frühjahr 2014 erarbeitet und im Dezember 2014 vom Stadtrat beschlossen. Im Zuge des Bearbeitungsprozesses erfolgte auch die Abstimmung mit der Lenkungsgruppe und dem Wissenschaftlichen Beirat. In die Bearbeitung einbezogen wurden sowohl die Ergebnisse der Bestandsanalyse als auch das Leitbild der Stadtentwicklung Magdeburg 2030 des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK 2025) (*Beschluss-Nr. 1511-043(VI)17*). Gleiches gilt für das Neue Energie- und Klimaschutzprogramm der Landeshauptstadt Magdeburg (*Beschluss-Nr. 1737-62(V)13*) sowie für die Leitbilder und Ziele des im Jahr 2000 genehmigten und bis heute mehrfach aktualisierten Flächennutzungsplanes (FNP).

Aktualität und Bedeutung der Ziele

◇ Kompatibilität mit übergeordneten Leitvorgaben

Aktualität aller sieben Oberziele

Trotz des mittlerweile mehrere Jahre zurückliegenden Stadtratsbeschlusses erweisen sich die Ziele als aktuell und auf dem Stand der gegenwärtigen verkehrspolitischen Diskussion. Das betrifft insbesondere das Oberziel 3 „Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – 'Stadt der kurzen Wege!', sowie das Oberziel 6 „Verkehrsentwicklung bei Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas“.

Kompatibilität mit übergeordneten Vorgaben

Alle Oberziele wie auch die meisten der Unterziele sind mit übergeordneten – europäischen bzw. nationalen – Vorgaben kompatibel. Das betrifft beispielsweise diejenigen der RAST 06, die von der Europäischen Union bis 2050 avisierten Grenzwerte für Schadstoff-Emissionen oder die Vorgaben des Klimaschutzplanes 2050 der Bundesregierung vom November 2016. Weitgehende Übereinstimmung besteht auch mit den europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 sowie hinsichtlich der Kongruenz mit der Internationalen Charta für Inklusion von 2016 (*siehe Tabelle 7*).

<i>Inklusion</i>	Oberziel 1 Verkehrsentwicklung durch chancengleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen.
<i>Integration von Stadt- und Verkehrsplanung</i>	Oberziel 5 Verkehrsentwicklung durch städtebauliche Integration des Verkehrs
<i>Klimaschutz</i>	Oberziel 3 Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – Stadt der kurzen Wege. Oberziel 6 Verkehrsentwicklung bei Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas.
<i>Nachhaltigkeit von Gütertransport und City-Logistik</i>	Oberziel 7 Verkehrsentwicklung zur Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr.
<i>Verkehrssicherheit</i>	Oberziel 4 Verkehrsentwicklung durch Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie für alle Verkehrsarten. Oberziel 1 Verkehrsentwicklung durch chancengleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen.
<i>Verkehrsvermeidung</i>	Oberziel 3 Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – Stadt der kurzen Wege. Oberziel 2 Verkehrsentwicklung durch Gewährleistung u. Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.

Tabelle 7: Kompatibilität der Oberziele mit übergeordneten Leitvorgaben und Zielen

Oberziel 2 betrifft den sparsamen Mitteleinsatz bei Investitionen, die vor allem im Hinblick auf die Verkehrswende und die in Oberziel 3 thematisierte Förderung einer umwelt- und klimaverträglichen Mobilität erforderlich werden.

Oberziel 4 ist für die künftige Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg in mehrfacher Hinsicht bedeutsam. Es betrifft in Verbindung mit Oberziel 1 die nach BGG erforderliche Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und die nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 eigentlich bis Januar 2022 verpflichtende vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV ³⁾.

Überdies ist das Oberziel 1 dem allgemeinen Grundsatz verpflichtet, dass jegliche Form der Mobilität bei allen Verkehrsarten den höchsten Sicherheitsanforderungen genügen soll.

Mit dem Oberziel 5 wird die in Zukunft notwendige bessere Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung im Sinne der „Städtebaulichen Bemessung“ entsprechend RAST 06 unterstrichen.

Das Oberziel 7 hat die für den Industriestandort Magdeburg wichtige Sicherung und Weiterentwicklung von Güter- und Schwerlastverkehr sowie von City-Logistik und kleinteiligem Kurier-, Express- und Paketverkehr zum Gegenstand angesichts der signifikanten fortschreitenden Umbrüche im Transportwesen.

Sparsamer Einsatz von Finanzmitteln trotz neuer Herausforderungen

Integration von Stadt- und Verkehrsplanung

Sicherung von Güterverkehr und City-Logistik

³⁾ Die bestehende Rechtslage wurde bereits im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018 (Beschluss-Nr.: 1970-056(VI)18) detailliert geprüft. In § 8 (3) PBefG heißt es: "[...] Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. [...]". Dies ist bereits im Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (Beschluss-Nr. 1321-039(VI)17) erfolgt. Darauf wird im Nahverkehrsplan verwiesen. Insofern besteht aus rechtlicher Sicht kein weiterer Handlungsbedarf. Dieser Umstand wurde auch durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2019 bestätigt.

Verbindliche Leitlinie für künftige verkehrspolitische Entscheidungen

Die Ziele des VEP 2030plus sind die vom Stadtrat beschlossene verbindliche Leitlinie für alle künftigen verkehrspolitischen Entscheidungen in der Landeshauptstadt Magdeburg. Das schließt jedoch nicht aus, dass sie im Zuge der schrittweisen Umsetzung des VEP 2030plus und der damit verbundenen regelmäßigen Erfolgskontrolle innerhalb der nächsten Jahre zu überprüfen und – falls nötig – aktuellen Erfordernissen entsprechend zu modifizieren oder neu zu fassen sind.

Übereinstimmung von VEP 2030plus und ISEK 2025

◇ Oberziele des VEP 2030plus und Leitbildsätze des ISEK 2025

Übereinstimmung der Ziele von ISEK und VEP 2030plus

Zwischen den sieben Oberzielen des VEP 2030plus und den acht Leitbildsätzen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts der Landeshauptstadt Magdeburg (ISEK 2025) besteht grundsätzliche Übereinstimmung (siehe Tabelle 8).

VEP 2030plus Magdeburg Oberziele	ISEK 2025 Leitbilder für Magdeburg							
	Geschichtsträchtige und weltoffene Stadt an der Elbe	Nachhaltige Stadtentwicklung im demographischen Wandel	Stadt der Wirtschaft	Stadt der Wissenschaft	Stadt der Bildung und der Kultur	Grüne Stadt	Stadt zum vielfältigen attraktiven Leben	Regionales Zentrum und Einheit aus eigenständigen Identitäten
Verkehrsentwicklungsplan 2030plus – Oberziele 1 - 7	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
1. Verkehrsentwicklung durch chancengleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen							✗	✗
2. Verkehrsentwicklung durch Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems		✗						
3. Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – "Stadt der kurzen Wege"		✗	✗				✗	✗
4. Verkehrsentwicklung durch Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie alle Verkehrsarten					✗		✗	✗
5. Verkehrsentwicklung durch städtebauliche Integration des Verkehrs	✗	✗				✗	✗	
6. Verkehrsentwicklung durch Verbesserung des Stadtklimas		✗		✗		✗		
7. Verkehrsentwicklung durch Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr		✗	✗					✗

Tabelle 8: Vergleich der Oberziele des VEP 2030plus mit dem Leitbild der Stadtentwicklung Magdeburg 2030 des ISEK 2025

Kongruenz von ISEK und VEP bei umweltbezogenen Zielen

Dies betrifft in mehrfacher Hinsicht die VEP-Ziele „Maximum an Mobilität bei einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr in einer Stadt der kurzen Wege“, „Städtebauliche Integration des Verkehrs“ und „Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr“. Auch hinsichtlich des Ziels „Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas“ besteht weitgehende Übereinstimmung, ebenso zwischen allen übrigen Oberzielen des VEP 2030plus und den Leitbildsätzen des ISEK.

Bei der aktuell geplanten Fortschreibung des ISEK mit dem zeitlichen Horizont 2030+ und einer Aktualisierung der Leitbilder sollte der Kompatibilität mit den Zielen des VEP 2030plus auch weiterhin besonderes Augenmerk gelten. Gleiches gilt im Fall einer Fortschreibung des VEP und die dann notwendige Abstimmung mit den Leitbildern und Zielen anderer Planwerke.

Kompatibilität von VEP 2030*plus* und Flächennutzungsplan

◇ Die Ziele des FNP

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg wurde nach seiner Aufstellung im Jahr 2001 durch zahlreiche Teiländerungen den aktuellen Entwicklungserfordernissen angepasst. Mit Blick auf eine Aktualisierung des Planwerks erfolgte im November 2011 der Beschluss zu seiner Neuaufstellung. Da sich der dafür erforderliche Arbeitsprozess über einen Zeitraum von mehreren Jahren erstrecken wird, bleiben bis dahin die bisherigen Leitbilder und Ziele der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung bzw. die im Rahmen einzelner Änderungen nach 2011 präzisierten Ziele maßgeblich.

Für den FNP 2001 und dort besonders für den verkehrlichen Bereich liegen die Ziele in relativ allgemeiner, bei der 10. FNP-Änderung vom August 2011 für den Bereich Neustadt in ausführlicherer Form vor. Zusammengenommen lassen sie sich den drei Ebenen Städtebau, motorisierter Individualverkehr und Straßennetz sowie Fuß- und Radverkehr zuordnen.

Ziele des FNP nur bedingt vergleichbar ...

◇ Synopse der Ziele von Flächennutzungsplan und VEP 2030*plus*

Die vergleichende Synopse der, den verschiedenen Fassungen des FNP zugrunde liegenden Zielsetzungen und der Oberziele des VEP 2030*plus* ergibt zahlreiche Übereinstimmungen. Dies betrifft hauptsächlich die städtebauliche Ebene.

... aber mit VEP-Zielen weitgehend kompatibel

Hervorzuheben sind hier die beiden Ziele „Stadt der kurzen Wege“ und „Vorrangige Siedlungsentwicklung entlang leistungsfähiger ÖPNV-Trassen“. Beide stimmen überein mit fünf der sieben Oberziele des VEP 2030*plus*.

Gleichermaßen trifft dies zu für das, ebenfalls der städtebaulichen Ebene zugeordnete Ziel einer „Stärkung stadteilerschließender Straßenbahnstrecken durch Nachverdichtung und Aufwertung des Wohnungsbestandes“. Es entspricht vier von sieben Oberzielen des VEP 2030*plus* sowohl hinsichtlich der damit angestrebten städtebaulichen als auch der verkehrspolitischen Entwicklung.

Zahlreiche Übereinstimmungen mit den Oberzielen des VEP 2030*plus* ergeben sich ferner hinsichtlich der FNP-Ziele zu den Themen Fuß- und Radverkehr sowie MIV und Straßennetz. Dies betrifft vor allem mehrfache Übereinstimmungen mit dem Ziel „durchlässige und stadtverträgliche Gestaltung trennender Hauptverkehrsstraßen mittels verkehrsbezogener Maßnahmen“ (siehe Tabelle 9 nächste Seite).

VEP 2030plus Magdeburg
Oberziele

Flächennutzungsplan Magdeburg
Ziele

	Chancengleicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Mobilität	Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems	Ein Maximum an Mobilität und ein Minimum an umweltschädlichem Verkehr – "Stadt der kurzen Wege".	Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie alle Verkehrsarten	Städtebauliche Integration des Verkehrs	Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas	Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr
Städtebau	Vorrang der Innenentwicklung.		X	X			
	Stadt der kurzen Wege.	X	X	X		X	X
	Vorrangige Siedlungsentwicklung entlang leistungsfähiger ÖPNV-Trassen.	X	X	X		X	X
	Stärkung stadtteilerschließender Straßenbahnstrecken durch Nachverdichtung und Aufwertung des Wohnungsbestandes.		X	X		X	X
	Aufwertung des Bahnhofumfeldes durch neue Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.	X				X	
MIV und Straßennetz	Durchlässige und stadtverträgliche Gestaltung trennender Hauptverkehrsstraßen mittels verkehrsbezogener Maßnahmen.			X	X	X	
	Städtebauliche Aufwertung der Nord-Süd-Verbindung zwischen B 1 und August-Bebel-Damm / Stärkung Querbeziehung Alte Neustadt ↔ Elbe.					X	
	Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf ein stadtverträgliches Maß im Straßenzug Kastanienstraße / Schöppensteg / Pettenkoferstraße.				X		X
	Weitere Qualifizierung der flächenhaften Verkehrsberuhigung in den Wohnbereichen und im Bereich des Universitätscampus.			X	X		
	Behutsame umwelt- u. ortsbildverträgliche Einordnung ruhender Verkehr in die Stadtquartiere (u.a. Einrichtung von Quartiersgaragen).					X	
Fuß- und Radverkehr	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.	X				X	
	Stärkung stadtteilvernetzender Ost-West-Radverbindungen.			X			
	Fahrrad-Stadt Magdeburg (u.a. weiterer Ausbau Schrote-Radweg, Radtrassen als Vorrangrouten, Anlage von Radwegen entlang der Bahn).						X
	Qualifizierung einer durchgehenden Nord-Süd-Radtrasse neben der Lüneburger / Lübecker Str. / Verknüpfung mit dem Schrote-Radweg.						
	Schaffung ausreichender Fahrrad-Abstellmöglichkeiten insbesondere am Bahnhof Neustadt und im Bereich Lübecker Straße / Mittagstraße.			X			X
	Einrichtung von Bike+Ride - Plätzen zur Stärkung der Verknüpfungsstellen verschiedener Verkehrsträger.			X			X

Tabelle 9: Übereinstimmung der Ziele des FNP und der Oberzielen des VEP 2030plus

// Baustein 3_Szenarien

Definition der Szenarien

◇ Spezifische Voraussetzungen

*Zukunftsprojektion
alternativer Ent-
wicklungsoptionen*

Szenarien dienen der Zukunftsprojektion verschiedener möglicher Entwicklungsoptionen auf Basis der beschlossenen Ziele, jedoch unter jeweils variablen Prämissen. Mittels unterschiedlicher Parameter können so im Vorfeld konkreter Planungsentscheidungen alternative Modellfälle und die für ihre Umsetzung erforderlichen Strategien simuliert werden.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung werden Szenarien gewöhnlich auf Basis von Daten berechnet, die ein Verkehrsmodell liefert. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Bearbeitung des VEP 2030*plus* noch nicht abgeschlossenen Aktualisierung des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Magdeburg wurde eine vereinfachte Vorgehensweise gewählt. Auch sie ermöglicht zielführende, wenngleich gröbere Aussagen zu unterschiedlichen möglichen Entwicklungsoptionen.

*Drei realitätsnahe
Szenarien*

Dafür wurden drei, auf unterschiedlichen Grundannahmen basierende realitätsnahe Szenarien mit jeweils voneinander abweichenden Kennwerten definiert. Hinsichtlich ihrer Bewertung entschied man sich nach Beratung in den Begleitgremien für eine relativ einfache Methode. Sie stützte sich auf einzelne Befunde der Bestandsanalyse, auf die empirischen Daten der vorliegenden SrV-Erhebung und auf vorhandene Strukturdaten.

Ein erster Bericht zu den Szenarien wurde Ende 2015 vom Oberbürgermeister und im Januar 2016 von den zuständigen Fachausschüssen des Stadtrats zur Kenntnis genommen, bevor deren endgültige Ausarbeitung in der vorliegenden Form im weiteren Arbeitsprozess erfolgt ist.

◇ Drei Szenarien

Auf Basis der für den VEP 2030*plus* beschlossenen Ziele und mit Bezug auf die Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden drei Szenarien formuliert – zwei davon mit einer mehr oder minder umweltorientierten Ausrichtung (*siehe Grafik 11 nächste Seite*).

*Szenario 0
Beschlusslage*

» Szenario 0 „Beschlusslage“ geht aus vom Status quo und basiert auf der Annahme, dass alle bis 2015 politisch beschlossenen kommunalen und überörtlichen Verkehrsmaßnahmen realisiert und deren beabsichtigte bzw. auch nicht beabsichtigte Wirkungen eintreten werden. Angesichts der ohne zusätzliche Maßnahmen erreichten bisherigen verkehrspolitischen Bilanz sind gezielte Strategien zur Förderung umweltverträglicher Verkehrsarten sowie zur zusätzlichen Minderung verkehrsbedingter Umweltbelastungen nicht vorgesehen.

*Szenario 1
Stärkung Umwelt-
verbund*

» Szenario 1 „Stärkung Umweltverbund“ soll einen grundsätzlichen Beitrag zu einer Verkehrswende in Magdeburg leisten. Hinsichtlich der Realisierung aller politisch beschlossenen Maßnahmen gelten die Vorgaben von Szenario 0. Zusätzlich dazu sind jedoch Strategien zur Umsetzung der beschlossenen Ziele des VEP 2030*plus* notwendig. Dazu zählt neben einer stärkeren Innenentwicklung der Stadt vor allem die gezielte Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbunds. Das betrifft nicht nur den Um- und Ausbau der entsprechenden Infrastruktur, sondern insbesondere auch ein umfangreiches Bündel von „weichen“ Maßnahmen.

*Szenario 2
Verhaltenswandel*

» Szenario 2 „Verhaltenswandel“ setzt auf Basis von Szenario 1 sowohl auf die Wirkung der dort vorgesehenen Strategien als auch auf deren Verstärkung durch die Veränderung äußerer Rahmenbedingungen und umweltpolitischer Vorgaben (z.B. dynamisch steigende CO₂-Besteuerung sowie höhere Energiepreise, Neuausrichtung staatlicher Förderpolitik, Verschärfung der Grenzwerte für umweltbelastende Emissionen). Beides wird in Wechselwirkung mit einem allmählich sich wandelnden Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein sowohl zu einem Wandel der Mobilitätspolitik von Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen als auch zu einem veränderten Mobilitätsverhalten einer zunehmenden Zahl von Menschen beitragen.



Grafik 11: Die drei möglichen Szenarien für den VEP 2030plus

◇ **Gemeinsame Rahmenbedingungen für alle Szenarien**

Gemeinsame Basis der drei Szenarien sind spezifische Grundannahmen in Bezug auf die demographische Entwicklung der inneren Stadt und des Stadtumlands sowie auf diejenige von Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr bis 2030 und darüber hinaus.

- » Eine entsprechend dem bisherigen Trend verlaufende Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg. Das heißt: Weiterhin leicht positive Geburtenentwicklung bei einer zugleich wachsenden Zahl über 75 Jahre alter Menschen. Zugleich vermehrte Zuzüge aus dem Umland und Wanderungsgewinne hauptsächlich in innerstädtischen und innenstadtnahen Gebieten.
- » Demgegenüber eine längerfristig stagnierende bzw. rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Stadtumland, verbunden mit sukzessivem Anstieg des Durchschnittsalters sowie Wanderungsverlusten infolge zunehmender Reurbanisierung des Oberzentrums Magdeburg.
- » Von zunehmender globaler, nationaler und regionaler Vernetzung der Wirtschaftsstandorte sowie von fortschreitender Ausdifferenzierung und standortspezifischer Arbeitsteilung geprägte wirtschaftliche Entwicklung auch der Landeshauptstadt Magdeburg.
- » Intensivierung des Wirtschaftsverkehrs und des Gütertransports angesichts einer bislang nahezu ausschließlich „just-in-time“-basierten industriellen Produktion. Zugleich fortschreitende Entwicklung innovativer Logistik- und Güterverteilungskonzepte.
- » Absehbarer weiterer Zuwachs des internet-basierten Handels sowie, damit einhergehend, eine Zunahme von Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen (KEP).

*Demographische
Entwicklung*

*Wirtschaftliche
Entwicklung*

Für alle Szenarien gleichermaßen gilt ferner:

- » Gewährleistung einer auch in Zukunft freien Wahl des Verkehrsmittels,
- » Erhalt einer guten Qualität der bestehenden Verkehrsinfrastruktur,
- » Beibehaltung der heutigen Leistungsqualität im ÖPNV und Verfügbarkeit der dafür erforderlichen Infrastruktur sowie geeigneter Fahrzeuge.

*Gemeinsame
Vorgaben für alle
Szenarien*

Konkretisierung der Szenarien 0, 1, 2

◇ **Methodische Anmerkungen**

Entsprechend den eingangs genannten Voraussetzungen war eine Berechnung der Szenarien nicht möglich. Die folgenden Kurz-Steckbriefe beschränken sich daher auf wenige Parameter, die auf empirisch gestützten Annahmen bzw. auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse beruhen. Als begünstigend erweist sich dabei der Umstand, dass deren Aktualisierung einen Vergleich über einen Zeitraum von 6 bis 7 Jahren und damit auch eine Angleichung der Szenarien aus dem Jahr 2015 erlaubt. Die getroffenen Annahmen stützen sich nicht auf Spekulation, sondern auf eine Extrapolation der bisherigen Entwicklung unter angenommenen veränderten Bedingungen. Priorität haben dabei mobilitätsrelevante Faktoren wie die demographische Entwicklung – vor allem die nach Altersgruppen – sowie die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen. Besonderes Augenmerk gilt auch der Veränderung von Mobilitätsverhalten, Motorisierungsgrad und Pkw-Verfügbarkeit (*siehe Tabellen 10- 12, folgende Seiten*).

*Keine Szenarien-
Berechnung*

*Wenige, aber empirisch
belegbare
Parameter*

Für die Verkehrsentwicklung von besonderer Bedeutung ist überdies die Veränderung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung sowie die der entsprechenden Modal Split-Werte.

◇ Szenario 0 „Beschlusslage“

Basis: Status quo auf dem Stand 2018; Referenzjahr 2030 einschließlich der seit 2018 eingetretenen Veränderungen.

Demographische Entwicklung		
Bevölkerungsentwicklung Magdeburg bis 2030	Bevölkerungsgröße leicht sinkend (Trend: 239.500 EW); selektiver Zuwachs in innerstädtischen Wohnquartieren.	
Altersgruppe unter 17 Jahre	15% der Gesamtbevölkerung – leicht positiver Trend.	
Altersgruppe 18 – 44 Jahre	35% der Gesamtbevölkerung – stabil mit leichtem Plus.	
Altersgruppe 45 – 65 Jahre	25% der Gesamtbevölkerung – stabil.	
Altersgruppe über 65 / 75 Jahre	25% der Gesamtbevölkerung – deutlicher Zuwachs.	
Durchschnittsalter	Leicht sinkend.	
Bevölkerungsentwicklung im Umland	Rückläufig; Geburtenrückgang, zunehmendes Durchschnittsalter, anhaltende Abwanderung.	
Stadtentwicklung		
Stadtstruktur	Oberzentrum mit moderater Verdichtung und teils ländlich, teils durch Geschosswohnungsbau und Gewerbe- oder Industrie-Areale geprägten Stadtteilen.	
Gewerbliche Standorte	Am Innenstadtrand und an der Peripherie.	
Wirtschaftliche Entwicklung		
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort MD	Zahl schwankend (2018: 108.700); Entwicklung abhängig von strukturellen – auch überlokalen Veränderungen	
Erwerbstätigenquote	Steigend	
Pendlersaldo	Sinkend bei fortschreitender wirtschaftlicher Verflechtung	
Wirtschaftsverkehr	Stark ansteigend speziell Kurier- und Paketdienste (KEP).	
Verkehrsentwicklung		
Verkehrsleistung Auto	13,9 km / Pers./ Tag = ca. 3,33 Mio.km / Tag	
Verkehrsleistung ÖPNV	ca. 3,9 km / Pers./ Tag = ca. 0,94 Mio.km / Tag	
Verkehrsleistung gesamt	ca. 4,97 Mio.km / Tag	
Wege / Weglänge / Person / Tag	3,6 Wege / Weglänge 5,8 km / Pers./ Tag	
Verkehrsaufkommen Auto / ÖPNV	368.700 / 120.000 Wege / Tag	
Verkehrsaufkommen gesamt	ca. 857.000 Wege / Tag	
Streckenbelastung Straßennetz	Hauptstraßennetz steigend, im übrigen Netz sinkend	
Motorisierungsgrad	0,45 Pkw / EW	
Mobilitätsverhalten		
Mobilitätskosten Auto	0,40 – 0,80 EUR/km (bei 15.000 km/Jahr)	
Pkw-Verfügbarkeit	28% Hh. kein Auto, 56% Hh. ein, 16% Hh.>zwei Autos	
Modal Split nach Verkehrsaufkommen	Fußverkehr:	25%
	Radverkehr:	18%
	ÖPNV:	14%
	MIV:	43%
Modal Split nach Verkehrsleistung	Fußverkehr:	5%
	Radverkehr:	9%
	ÖPNV:	19%
	MIV:	67%

Tabelle 10: Maßgebliche Parameter für Szenario 0

◇ Szenario 1 „Stärkung Umweltverbund“

Basis: Innenentwicklung und gezielte Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbunds, Referenzjahr 2030 einschließlich der seit 2018 eingetretenen Veränderungen.

Demographische Entwicklung		
Bevölkerungsentwicklung Magdeburg bis 2030	Bevölkerungsgröße leicht sinkend (Trend: 239.500 EW); selektiver Zuwachs in innerstädtischen Wohnquartieren.	
Altersgruppe unter 17 Jahre	Wie Szenario 0, da allenfalls räumlich selektiv von der Mobilitätsentwicklung abhängig (z.B. verstärkter Zuzug in verkehrsberuhigte attraktive Innenstadtlagen).	
Altersgruppe 18 – 44 Jahre		
Altersgruppe 45 – 65 Jahre		
Altersgruppe über 65 / 75 Jahre		
Durchschnittsalter		
Bevölkerungsentwicklung im Umland	Rückläufig; Geburtenrückgang, zunehmendes Durchschnittsalter, anhaltende Abwanderung.	
Stadtentwicklung		
Stadtstruktur	Oberzentrum mit stärkerer Innenentwicklung und Verdichtung ländlich geprägter Stadtteile, Konversion alter Industrie-Areale, energetische Bestandserneuerung.	
Gewerbliche Standorte	Neues Gewerbe teils in der Mischung, teils integriert.	
Wirtschaftliche Entwicklung		
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort MD	Leichtes Plus (Trend: 110.000); Entwicklung abhängig von strukturellen – auch überlokalen Veränderungen.	
Erwerbstätigenquote	Steigend	
Pendlersaldo	Stabil trotz wachsender wirtschaftlicher Verflechtung.	
Wirtschaftsverkehr	Minderung durch Logistik- und Güterverteilkonzepte.	
Verkehrsentwicklung		
Verkehrsleistung Auto	10,9 km / Pers./ Tag = ca. 2,60 Mio.km / Tag	
Verkehrsleistung ÖPNV	ca. 4,0 km / Pers./Tag = ca. 0,95 Mio.km / Tag	
Verkehrsleistung gesamt	ca. 4,34 Mio.km / Tag	
Wege / Weglänge / Person / Tag	3,7 Wege / Weglänge 4,9 km / Pers./ Tag	
Verkehrsaufkommen Auto / ÖPNV	328.000 / 177.000 Wege / Tag	
Verkehrsaufkommen gesamt	ca. 886.000 Wege / Tag	
Streckenbelastung Straßennetz	Hauptstraßennetz stabil, im übrigen Netz sinkend	
Motorisierungsgrad	0,38 Pkw / EW	
Mobilitätsverhalten		
Mobilitätskosten Auto	0,55 – 0,95 EUR/km (bei 15.000 km/Jahr)	
Pkw-Verfügbarkeit	33% Hh. kein Auto, 52% Hh. ein, 15% Hh.>zwei Autos	
Modal Split nach Verkehrsaufkommen	Fußverkehr:	23%
	Radverkehr:	20%
	ÖPNV:	20%
	MIV:	37%
Modal Split nach Verkehrsleistung	Fußverkehr:	7%
	Radverkehr:	11%
	ÖPNV:	22%
	MIV:	60%

Tabelle 11: Maßgebliche Parameter für Szenario 1

◇ **Szenario 2 „Verhaltenswandel“**

Basis: Umsetzung der Strategien aus Szenario 1 zusammen mit der Wirkung veränderter Rahmenbedingungen, Referenzjahr 2030 einschließlich der seit 2018 eingetretenen Veränderungen.

Demographische Entwicklung		
Bevölkerungsentwicklung Magdeburg bis 2030	Bevölkerungsgröße leicht sinkend (Trend: 239.500 EW); selektiver Zuwachs in innerstädtischen Wohnquartieren.	
Altersgruppe unter 17 Jahre	Wie Szenario 0, da allenfalls räumlich selektiv von der Mobilitätsentwicklung abhängig (z.B. verstärkter Zuzug in verkehrsberuhigte attraktive Innenstadtlagen).	
Altersgruppe 18 – 44 Jahre		
Altersgruppe 45 – 65 Jahre		
Altersgruppe über 65 / 75 Jahre		
Durchschnittsalter		
Bevölkerungsentwicklung im Umland	Rückläufig; Geburtenrückgang, zunehmendes Durchschnittsalter, anhaltende Abwanderung.	
Stadtentwicklung		
Stadtstruktur	Oberzentrum mit expliziter Innenentwicklung und Verdichtung ländlich geprägter Stadtteile, Konversion alter Industrie-Areale, klimaneutrales Bauen.	
Gewerbliche Standorte	Neues Gewerbe teils in der Mischung, teils integriert.	
Wirtschaftliche Entwicklung		
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort MD	Leichtes Plus (Trend: 110.000); Entwicklung abhängig von strukturellen – auch überlokalen Veränderungen.	
Erwerbstätigenquote	Steigend	
Pendlersaldo	Positiv trotz wachsender wirtschaftlicher Verflechtung.	
Wirtschaftsverkehr	Minderung durch Logistik- und Güterverteilkonzepte	
Verkehrsentwicklung		
Verkehrsleistung Auto	11,0 km / Pers./ Tag = ca. 2,19 Mio.km / Tag	
Verkehrsleistung ÖPNV	ca. 4,0 km / Pers./Tag = ca. 1,00 Mio.km / Tag	
Verkehrsleistung gesamt	ca. 3,99 Mio.km / Tag	
Wege / Weglänge / Person / Tag	3,7 Wege / Weglänge 4,5 km / Pers./ Tag	
Verkehrsaufkommen Auto / ÖPNV	265.800 / 221.500 Wege / Tag	
Verkehrsaufkommen gesamt	ca. 886.000 Wege / Tag	
Streckenbelastung Straßennetz	Hauptstraßennetz leicht, im übrigen Netz stark sinkend	
Motorisierungsgrad	0,34 Pkw / EW	
Mobilitätsverhalten		
Mobilitätskosten Auto	0,68 – 1,08 EUR/km (bei 15.000 km/Jahr)	
Pkw-Verfügbarkeit	36% Hh. kein Auto, 50% Hh. ein, 14% Hh.>zwei Autos	
Modal Split nach Verkehrsaufkommen	Fußverkehr:	20%
	Radverkehr:	25%
	ÖPNV:	25%
	MIV:	30%
Modal Split nach Verkehrsleistung	Fußverkehr:	7%
	Radverkehr:	13%
	ÖPNV:	25%
	MIV:	55%

Tabelle 12: Maßgebliche Parameter für Szenario 2

Synopse der drei Szenarien

Die Synopse der auf gleichen Grundannahmen und unterschiedlichen Parametern basierenden Szenarien dient einer knappen Zusammenfassung ihrer wichtigsten Unterscheidungsmerkmale.

◇ **Demographische Entwicklung**

Die Veränderung von Bevölkerungsgröße und Altersgruppen dürfte weitgehend unabhängig sein von der Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg. Umgekehrt sind Größe und Altersstruktur der Bevölkerung jedoch maßgebliche Faktoren für die Höhe des Verkehrsaufkommens ebenso wie für Art und Umfang der Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen.

Alle drei Szenarien basieren auf einer bis etwa 2030 stabilen, bzw. leicht sinkenden Zahl der gemeldeten Personen. Als Berechnungsgrundlage für Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung wurde insofern ebenfalls eine für die Szenarien auf das Jahr 2030 projizierte, gegenüber dem aktuellen Wert leicht geminderte Bevölkerungszahl angenommen.

Diese Zahl liegt aber dennoch höher als die der bisher vorliegenden Bevölkerungsprognosen. Sie orientiert sich vielmehr an den aktuellen demographischen Daten. Bezüglich der Verschiebung der Altersgruppen ist von relativ langen Zyklen auszugehen, sodass sich für alle drei Szenarien keine nennenswerten Veränderungen ergeben.

Positive Abweichung von Bevölkerungsprognose

◇ **Stadtentwicklung**

Während Szenario 0 eine weitgehend unveränderte Stadtstruktur zur Grundlage hat, basieren die beiden anderen Szenarien auf einer Strategie der Innenentwicklung mit dem Ziel einer Stadt der kurzen Wege bei weitgehender Freihaltung ökologisch wertvoller Grün- und Freiflächen. Mit dem Ziel einer ressourcensparenden Stadtentwicklung korrespondiert auch eine künftig angestrebte Wirtschaftlichkeit bei der Erschließung neuer Bauflächen. Vorrangig sind hier die Nutzung bereits vorhandener Infrastrukturen und die Entwicklung im Einzugsbereich bestehender ÖPNV-Trassen bei vollständigem Verzicht auf die Neuerschließung von Außenbereichen. Umnutzung und Konversion haben Vorrang vor flächenextensiver Neubebauung.

Strategie der Innenentwicklung

◇ **Gewerbliche Standorte**

Industrieproduktion und produzierendes Gewerbe sowie die damit verbundenen baulichen und städtebaulichen Charakteristika waren und sind prägende Merkmale der Magdeburger Wirtschaft und des lokalen Stadtbildes. Mit Wissenschaftshafen, Universität und zahlreichen wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen sind allerdings auch zusätzliche Koordinaten für die wirtschaftliche Entwicklung der Landeshauptstadt gesetzt worden. Im Zuge fortschreitender nationaler und internationaler wirtschaftlicher Verflechtungen, zunehmender Arbeitsteilung in Kombination mit IT-basierten Produktions- und Arbeitsprozessen bilden sich neue Unternehmensformen und Standortprofile heraus. Für die Szenarien I und II – nicht für Szenario 0 – sind diese Veränderungsprozesse relevant. Die mögliche Integration spezifischer Typen zukünftiger Arbeitsplätze in kleinteilige Quartiersstrukturen korrespondiert hierbei mit dem Modell einer Stadt der kurzen Wege. Für die Neuansiedlung größerer Gewerbeeinheiten – mit Ausnahme von Intel – gilt stets der Vorrang einer Entwicklung vorhandener, nicht oder schwach genutzter Gewerbe-Areale vor einer Bebauung bislang unbebauter Flächen im Außenbereich. Im Vordergrund steht hierbei der Grundsatz der Verkehrsvermeidung bei größtmöglicher Nutzung von Standortvorteilen.

Kombination traditioneller und neuer Aktivitäten

Gewerbliche Innenentwicklung

◇ **Wirtschaftliche Entwicklung**

Die bundesweite Entwicklung sowohl einer steigenden Zahl der Erwerbstätigen als auch der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gilt in moderater Form auch für die drei Szenarien. Bei

Zunehmende ökonomische Verflechtung generiert mehr Mobilität

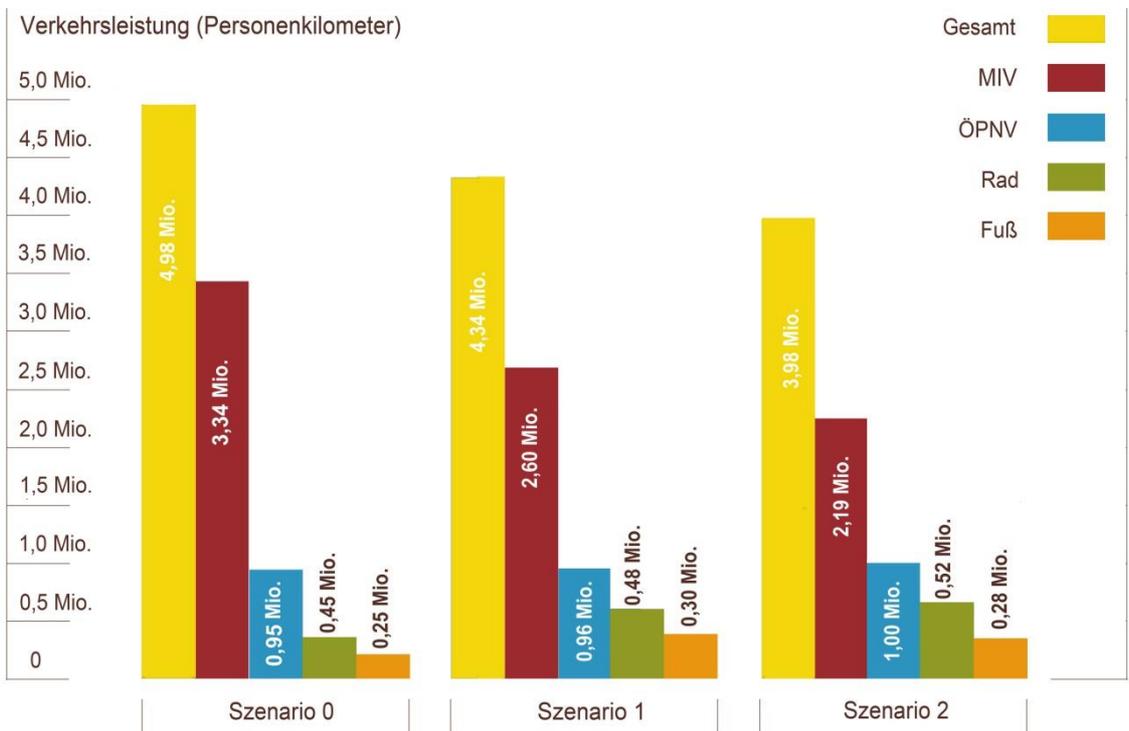
den Szenarien 1 und 2 könnte die stärkere Ausrichtung auf Klima- und Umweltschutz und damit verbundene Aktivitäten in Forschung und Entwicklung möglicherweise strukturelle Impulse und entsprechende Beschäftigungseffekte auslösen. Diese sind hier jedoch nicht quantifizierbar. Die weiter fortschreitende ökonomische Verflechtung des Oberzentrums Magdeburg mit angrenzenden und weiter entfernten Wirtschaftsräumen und die dadurch bedingte weiter wachsende Mobilität gelten ungeachtet dessen als Grundannahme für alle drei Szenarien. Allerdings wäre unter den genannten Voraussetzungen eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg und damit die Stabilisierung des bisher sinkenden Pendlersaldos – das heißt steigende Zahl einpendelnder und sinkende Zahl auspendelnder Personen – bei den Szenarien 1 und 2 durchaus realistisch.

Vor allem im Bereich des kleinräumigen Wirtschaftsverkehrs ist im Zuge des rapiden Wachstums der KEP-Dienstleistungen mit deutlichen Zuwächsen in Szenario 0 zu rechnen. Dagegen ist bei den Szenarien 1 und 2 von der Etablierung neuer Formen der kleinräumigen Güterverteilung und intelligenter Konzepte der City-Logistik auszugehen. Dies wird zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens im Wirtschaftsverkehr beitragen.

◇ **Verkehrsentwicklung**

Differierende Annahmen zum Mobilitätsverhalten

Unter der Voraussetzung einer Beibehaltung von Netzstruktur und Verkehrsangebot, gelten für die drei Szenarien unterschiedliche Annahmen zum Mobilitätsverhalten, zur Stadtstruktur und zur wirtschaftlichen Entwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg. Sie betreffen ausschließlich das Stadtgebiet und die hier ansässige Bevölkerung. Dementsprechend bleiben die Verkehrsmittelwahl sowie die Anzahl und Länge der Wege der von außerhalb in die Stadt zu Arbeitsplatz und Ausbildung oder zum Einkauf gelangenden Menschen unberücksichtigt (siehe Grafik 12).



Grafik 12: Verkehrsleistung nach Verkehrsarten für die Szenarien 0, 1, 2; Quelle: Eigene Berechnung

Szenario 0 entsprechend SrV 2018

Für Szenario 0 sind die bisher geltenden Rahmenbedingungen maßgebend, Verkehrsaufkommen und Länge der Wege sowie Verkehrsleistung entsprechen den vorliegenden Ergebnissen des SrV 2018. Das gilt auch für den Motorisierungsgrad. Die Streckenbelastung im Straßennetz ist von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auf den Hauptverkehrsachsen und von leicht rückläufigen Werten in großen Teilen des übrigen Netzes gekennzeichnet.

Bei Szenario 1 sind die positiven Effekte der Stadt der kurzen Wege und der stärkeren Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbunds erkennbar. Infolge des leichten Anstiegs der Anzahl der Wege und eines erhöhten Binnenverkehrsanteils erhöht sich das Verkehrsaufkommen zwar geringfügig, jedoch geht die Verkehrsleistung angesichts deutlich kürzerer Wege gegenüber Szenario 0 um 13 Prozent zurück. Die Verkehrsbelastung ist – bei gleichbleibend hohem Verkehrsaufkommen im übergeordneten Straßennetz – im Hauptstraßennetz selektiv sowie im übrigen Netz überwiegend rückläufig. Erkennbare Wirkung zeigen auch eine zunehmende Nahmobilität, eine leicht sinkende Zahl der Auspendler sowie ein in Ansätzen bereits erkennbarer Wandel des Mobilitätsverhaltens. Dies gilt in verstärktem Maß für den Autoverkehr. Hier sinkt die Verkehrsleistung gegenüber Szenario 0 um 22 Prozent – bei einem um 8 Prozent geringeren Verkehrsaufkommen. Anders verhält es sich beim ÖPNV. Bei einem um 20 Prozent höheren Verkehrsaufkommen ist hier auch eine leicht erhöhte Verkehrsleistung zu verzeichnen.

*Szenario 1:
Verkehrsleistung
rückläufig*

Szenario 2 ist in noch stärkerem Maß geprägt von einem im Zeichen von Klimawandel und steigenden Energiepreisen beeinflussten Verhaltenswandel. Ausschlaggebend dafür sind auch eine sich verändernde Stadtstruktur, ansprechende öffentliche Räume, ein wachsendes Angebot alternativer Verkehrsmittel und ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr. Bei gleicher Anzahl, jedoch einer weiteren Verkürzung der täglichen Wege pro Person bleibt das Verkehrsaufkommen gegenüber Szenario 1 unverändert. Die Verkehrsleistung vermindert sich jedoch nochmals um 7 Prozent und liegt damit rund 20 Prozent unter der von Szenario 0. Die Verkehrsbelastung bleibt – mit graduellen Unterschieden gegenüber Szenario 1 – auf unverändertem Niveau. Verschärfte Regelungen im Rahmen des Klimaschutzes und attraktive Alternativen zur privaten Auto-Nutzung haben einen Rückgang des Verkehrsaufkommens beim motorisierten Verkehr in Höhe von ca. 16 Prozent und von 35 Prozent der Verkehrsleistung gegenüber Szenario 0 zur Folge. Dies kommt auch in einem nochmals niedrigeren Motorisierungsgrad zum Ausdruck. Dagegen erhöht sich das Verkehrsaufkommen des ÖPNV – bei einer um rund 6 Prozent höheren Verkehrsleistung – ebenfalls gegenüber Szenario 0 um 36 Prozent.

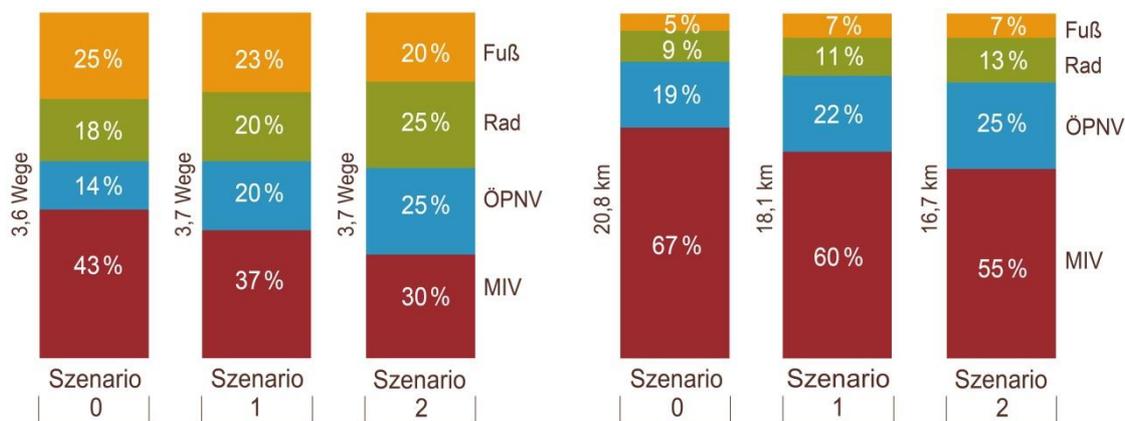
*Szenario 2:
Verkehrsleistung
weiter rückläufig*

◇ **Mobilitätsverhalten**

Die für die Verkehrsentwicklung relevanten Parameter lassen sich im Modal Split nach Verkehrsaufkommen und nach Verkehrsleistung zusammenfassen. Von Bedeutung ist überdies die Pkw-Verfügbarkeit der privaten Haushalte, für die die Veränderung der Kosten für die Nutzung des Autos eine gewisse, wenn auch nicht ausschlaggebende Bedeutung hat (siehe Grafik 13, 14).

*Modal Split nach
Verkehrsaufkom-
men und -leistung
unterschiedlich*

Die jeweiligen Annahmen bilden mit denjenigen zur Anzahl und Länge der täglichen Wege pro Person die Grundlage für die angenommene Verkehrsentwicklung der einzelnen Szenarien.



Grafik 13: Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Anzahl der Wege für die Szenarien 0, 1, 2
Quelle: Eigene Berechnung

Grafik 14: Modal Split nach Verkehrsleistung und Weglänge für die Szenarien 0, 1, 2
Quelle: Eigene Berechnung

	Zahl der Wege	Länge / Weg (km)	Wegelänge ges. (km)	Verkehrsleistung (Pers-km /Tag)	Verkehrsaufkommen gesamt (Wege/Tag) **)
Szenario 0	3,6 *)	5,8	20,8	4.981.590	857.410
Szenario 1	3,7	4,9	18,1	4.342.135	886.150
Szenario 2	3,7	4,5	16,7	3.987.675	886.150

*) aufgerundet 3,586 Wege
**) bezogen auf 239.500 EW

Tabelle 13: Verkehrsleistung / Verkehrsaufkommen pro Tag (Gesamt) Szenarien 0, 1, 2
Quelle: Eigene Berechnung

	Anteil Gesamt-Verkehrsleistung	Wegelänge gesamt (km)	anteilige Wegelänge (km)	Spezifische Verkehrsleistung (Pers-km /Tag)	Zahl der Wege	Anteil Modal Split	Spezifisches Verkehrsaufkommen (Wege /Tag)
Szenario 0	67%	20,8	13,9	3.337.666	1,5	43%	368.686
Szenario 1	60%	18,1	10,9	2.605.281	1,4	37%	327.876
Szenario 2	55%	16,7	9,2	2.193.221	1,1	30%	265.845

Tabelle 14: Verkehrsleistung / Verkehrsaufkommen pro Tag (MIV) Szenarien 0, 1, 2
Quelle: Eigene Berechnung

	Anteil Gesamt-Verkehrsleistung	Wegelänge gesamt (km)	anteilige Wegelänge (km)	Spezifische Verkehrsleistung (Pers-km /Tag)	Zahl der Wege	Anteil Modal Split	Spezifisches Verkehrsaufkommen (Wege /Tag)
Szenario 0	19%	20,8	3,9	946.502	0,5	14%	120.037
Szenario 1	22%	18,1	4,0	955.269	0,7	20%	177.230
Szenario 2	25%	16,7	4,2	996.918	0,9	25%	221.538

Tabelle 15: Verkehrsleistung / Verkehrsaufkommen pro Tag (ÖPNV) Szenarien 0, 1, 2
Quelle: Eigene Berechnung

	Anteil Gesamt-Verkehrsleistung	Wegelänge gesamt (km)	anteilige Wegelänge (km)	Spezifische Verkehrsleistung (Pers-km /Tag)	Zahl der Wege	Anteil Modal Split	Spezifisches Verkehrsaufkommen (Wege /Tag)
Szenario 0	9%	20,8	1,3	448.343	0,6	18%	154.334
Szenario 1	11%	18,1	2,0	477.635	0,7	20%	177.230
Szenario 2	13%	16,7	2,2	518.398	0,9	25%	221.538

Tabelle 16: Verkehrsleistung / Verkehrsaufkommen pro Tag (Radverkehr) Szenarien 0, 1, 2
Quelle: Eigene Berechnung

	Anteil Gesamt- Verkehrsleistung	Wegelänge gesamt (km)	anteilige Wegelänge (km)	Spezifische Verkehrsleistung (Pers-km / Tag)	Zahl der Wege	Anteil Modal Split	Spezifisches Verkehrsaufkommen (Wege / Tag)
Szenario 0	5%	20,8	1,0	249.080	0,9	25%	214.353
Szenario 1	7%	18,1	1,3	303.950	0,9	23%	203.815
Szenario 2	7%	16,7	1,2	279.137	0,7	20%	177.230

Tabelle 17: Verkehrsleistung / Verkehrsaufkommen pro Tag (Fußverkehr) Szenarien 0, 1, 2
Quelle: Eigene Berechnung

Die für das Szenario 0 angenommenen Werte entsprechen – wie erwähnt – den aktuellen Ergebnissen des SrV 2018 sowohl hinsichtlich Verkehrsaufkommen als auch in Bezug auf die Verkehrsleistung. Danach ergibt sich für die Verkehrsarten des Umweltverbundes bei einer Anzahl von 3,6 Wegen pro Person und Tag ein Anteil von 57 Prozent am Verkehrsaufkommen – bzw. von 33 Prozent der Verkehrsleistung. Von den privaten Haushalten verfügen 28 Prozent über kein eigenes Auto; der doppelte Anteil entfällt auf die Haushalte mit einem Auto.

*Szenario 0
Umweltverbund
57 Prozent*

Szenario 1 setzt auf die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Verkehrsaufkommen um 6 Prozent zu Lasten des Autoverkehrs. Leichte Verschiebungen ergeben sich beim Radverkehr mit einem Plus von 2 Prozent bei gleichzeitig leichter Verminderung des Fußverkehrsanteils. Insgesamt erhöht sich der Anteil des Umweltverbunds gegenüber Szenario 0 um 6 auf 63 Prozent und damit auf knapp zwei Drittel des Gesamt-Verkehrsaufkommens bzw. 40 Prozent der Verkehrsleistung. Der Anteil der Haushalte ohne eigenen Pkw nimmt gegenüber Szenario 0 um 5 Prozentpunkte zu, entsprechend vermindert sich der Anteil der Haushalte mit ein oder zwei Autos.

*Szenario 1
Umweltverbund
63 Prozent*

Bei Szenario 2 vermindert sich vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung der Anteil des Autos am Verkehrsaufkommen gegenüber Szenario 1 um weitere 7 Prozent; der des Umweltverbunds steigt gegenüber Szenario 1 nochmals um 7 auf 70 Prozent des Gesamt-Verkehrsaufkommens bzw. 45 Prozent der Verkehrsleistung. Das erfordert eine kluge Push & Pull-Strategie in Form positiver Anreize als Alternativen zur Auto-Nutzung aber auch der Umwidmung überdimensionierter Verkehrsflächen sowie flächendeckender Parkraumbewirtschaftung im Verbund mit Verkehrssteuerung und Mobilitätsmanagement. Ähnliches gilt für die angestrebte Erhöhung des ÖPNV-Anteils auf 25 Prozent des Verkehrsaufkommens bzw. der Verkehrsleistung. Im Vordergrund stehen auch hier weniger zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur als vielmehr beispielsweise die Koppelung des konventionellen ÖPNV mit innovativen Mobilitätsangeboten in einem gemeinsamen Geschäftsfeld aber auch die Erweiterung des Angebotes mobilitätsnaher Service- und Dienstleistungen wie etwa Gepäckbeförderung von Tür zu Tür.

*Szenario 2
Umweltverbund
70 Prozent*

Anders als für den ÖPNV wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 Prozent des Verkehrsaufkommens bzw. 13 Prozent der Verkehrsleistung nicht ohne erhebliche Investitionen in die Infrastruktur für den rollenden wie auch für den ruhenden Radverkehr möglich sein. Erforderlich sein wird aber auch die Erweiterung von Sharing- und Service-Angeboten.

*Differenzierte
Maßnahmen für
den Radverkehr*

Die angenommene Rate von 36 Prozent privater Haushalte ohne eigenen Pkw bei Szenario 2 ist nicht unrealistisch unter den gesetzten Voraussetzungen einer sich vollziehenden Verkehrswende. Diese steht allerdings auch im Zeichen weitreichender staatlicher und kommunaler Bemühungen um Klima- und Umweltschutz und entsprechend veränderter individueller Verhaltensweisen (siehe Tabellen 13 – 17).

*Verkehrswende
nicht ohne staatliche
Eingriffe möglich*

Bewertung und Auswahl eines Vorzugsszenarios

◇ **Bewertungsansatz**

Bewertung primär auf Basis der Ziele des VEP2030plus

Die Auswahl eines Vorzugsszenario muss sich zu allererst an den vom Stadtrat beschlossenen Zielen orientieren. Zugleich ist jedoch auch die ausgewogene Balance unterschiedlicher privater und öffentlicher Interessen und Belange zu gewährleisten. Nicht minder große Bedeutung hat die mögliche Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen, die den einzelnen Szenarien zuzuordnen sind. Daraus sind – unter Berücksichtigung der eingangs benannten Bedingungen – die im Folgenden benannten Bewertungskriterien ableitbar.

- » Gewährleistung der freien Wahl einer beliebigen Art der Fortbewegung,
- » Sicherung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg durch Optimierung und erhöhte Umweltverträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs,
- » Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbunds am Verkehrsaufkommen von mindesten 60 Prozent bezogen auf das Jahr 2030.
- » Rückgang verkehrsbedingter CO₂-Emissionen bei Verminderung des Verkehrsaufkommens um mindestens 15 Prozent gegenüber dem SrV-Vergleichswert von 2018
- » Rückgang der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr um mindestens 15 Prozent gegenüber dem SrV-Vergleichswert von 2013
- » Deutliche Minderung der Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz innerhalb der Grenzen der Landeshauptstadt Magdeburg.

Bezogen auf die drei Szenarien ergibt dies folgende Bewertung (*siehe Grafik 15*):

	SZENARIO 0	SZENARIO 1	SZENARIO 2	
Gewährleistung der freien Wahl einer beliebigen Art der Fortbewegung	0	+	+	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div> Ziel verfehlt</div> <div> keine Bewertung</div> <div> Ziel erreicht</div> <div> Ziel vollständig erreicht</div> </div>
Sicherung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg durch Optimierung und erhöhte Umweltverträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs	0	++	++	
Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen von mindesten 60 Prozent bezogen auf das Jahr 2030	0	+	++	
Rückgang verkehrsbedingter CO ₂ -Emissionen bei Verminderung des Verkehrsaufkommens im MIV um mindestens 15 Prozent gegenüber 2018 *)	–	+	++	
Rückgang der Verkehrsleistung im Autoverkehr um mindestens 15 Prozent gegenüber 72 Prozent im Jahr 2013 **)	–	+	++	
Deutliche Minderung der Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz innerhalb der Stadtgrenzen der Landeshauptstadt Magdeburg	0	0	+	

*) Ziel des Klimaschutzplans der Bundesregierung für 2030: Minus 40 Prozent CO₂-Emission im Verkehrssektor gegenüber 1990

***) vgl. AGORA Verkehrswende: Drei Szenarien zur Erreichung des Klimaschutzziels im Verkehr

Grafik 15: Bewertungsmatrix der Szenarien 0, 1, 2

◇ **Bewertungsergebnis**

Die freie Wahl einer beliebigen Art der Fortbewegung umfasst alle Arten von Mobilität. Hier weist Szenario 0 Defizite auf. Dies betrifft insbesondere Personen, die zu Fuß unterwegs und häufig gegenüber anderen Verkehrsarten benachteiligt sind. Für die beiden anderen Szenarien ergeben sich bei der Bewertung allenfalls leichte Einschränkungen. Sie sind insofern begründet, als der ungehinderte motorisierte Individualverkehr in Zukunft infolge von Klimaschutzauflagen, Geschwindigkeits- und Zufahrtsbeschränkungen oder Energiepreissteigerungen nicht mehr unter gleichen Bedingungen wie gegenwärtig möglich sein wird.

Mobilität im Fußverkehr bei Szenario 0 erschwert

Die Beeinträchtigung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg durch erst längerfristig zu behebbende Hindernisse für den Schwerverkehr wurde in der Bestandsanalyse thematisiert. Angesichts der Priorität des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Szenarien 1 und 2 gilt der Innovation umwelt- und stadtverträglicher Gütertransport- und -verteilsysteme besonderes Augenmerk. Das betrifft nicht nur den Transfer von Straße zu Schiene und Schiff bzw. umgekehrt sowie die Sicherung der dafür erforderlichen Flächen, sondern auch die City-Logistik und die KEP-Dienstleistungen.

Szenario 1 und 2: Innovationen im Wirtschaftsverkehr

Die Erhöhung des Anteils der Verkehrsarten des Umweltverbunds auf mindestens 60 Prozent des Gesamt-Verkehrsaufkommens ist explizites Ziel bereits von Szenario 1. Sie wird vollends erreicht sein unter den für Szenario 2 angenommenen Bedingungen. Schon Szenario 0 kommt diesem Ziel mit 57 Prozent nahe, erfüllt es jedoch nicht ganz.

Erhöhung des Umweltverbunds nur in Szenario 1 und 2

Beim angestrebten Rückgang der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen nach dem Klimaschutzplan der Bundesregierung, vor allem aber entsprechend dem Stadtratsbeschluss zur Klimaneutralität vom 19.09.2019 weist Szenario 0 deutliche Defizite auf. Mit der Stärkung des Umweltverbunds sowie den damit gekoppelten Maßnahmen wird schon in Szenario 1 eine spürbare Minderung klimaschädlicher Emissionen realisierbar. Vollständig erreicht werden kann dieses Ziel jedoch erst im Rahmen der für Szenario 2 angenommenen Rahmenbedingungen.

Kein Rückgang der CO₂-Emissionen in Szenario 0

Ein Rückgang der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr um mindestens 15 Prozent ist in Szenario 0 nicht realisierbar. Auf der Basis des mit dem Szenario 1 verknüpften Maßnahmenbündels werden wichtige Stationen auf dem Weg zur vollständigen Realisierung dieses Ziels erreicht. Dabei handelt es sich weniger um Restriktionen für den Autoverkehr als vielmehr um attraktive Mobilitätsangebote als Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung. Eine voraussichtliche Verbreitung alternativer Antriebstechnologien wird dagegen zwar einen Beitrag zur Minderung lokaler CO₂-Emissionen, jedoch nicht zur Verringerung der Verkehrsleistung leisten können.

Rückgang der Verkehrsleistung im MIV ohne Restriktionen erreichbar

Eine deutlich geringere Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz bei gleichzeitiger Bündelung von Verkehrsströmen ist weder in Szenario 0, noch in Szenario 1 gewährleistet, selbst wenn dort die Verkehrsleistung sinken wird. Hierzu sind weitreichende Verkehrsmanagement- und -steuerungsmaßnahmen erforderlich, die erst im Kontext übergeordneter verkehrspolitischer Strategien und Klimaschutzauflagen und im Verein mit den im Szenario 2 angedachten individuellen und gesellschaftlichen Veränderungen wirksam werden können.

Minderung der Streckenbelastung erst in Szenario 2

◇ **Empfehlung für ein Vorzugsszenario**

Die vom Stadtrat beschlossenen Ziele des VEP 2030*plus* orientieren sich an den übergeordneten Leitlinien Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Verkehrsvermeidung, Inklusion, Nachhaltigkeit von Gütertransport und City-Logistik sowie Integration von Stadt- und Verkehrsplanung.

Präferenz für Szenario 1 als Vorstufe zu Szenario 2

Daran gemessen sind die Szenarien 1 und 2 mögliche Grundlagen für eine zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg. Für Szenario 2 gelten jedoch Rahmenbedingungen, die derzeit noch nicht erfüllt sind. Es ist damit als zweite Stufe von Szenario 1 zu definieren. Letzteres ist dagegen mittels geeigneter Strategien und Maßnahmen für eine unverzügliche Umsetzung geeignet.

In diese Richtung weist im Übrigen die Aussage des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Magdeburg: *„Die Verkehrskonzeption 2030, die in den ersten Phasen auf den Weg gebracht ist, soll in der Endkonsequenz CO₂-relevanten Autoverkehr reduzieren und die Bevorrechtigung des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs in den Mittelpunkt stellen. Einen weiteren Beitrag bildet hierzu auch die Entwicklung der Elektromobilität“*

// Baustein 4_Strategien

Das strategische Konzept des VEP 2030plus

Strategien als Leitlinien für künftiges Handeln

Die Strategien sind Leitlinie für künftiges Handeln von Politik und Verwaltung. Sie sind die Voraussetzung für verbindliche Aussagen dazu, welche Entscheidungen erforderlich und welche Maßnahmen in die Wege zu leiten sind, um die politisch beschlossenen Ziele des VEP 2030plus umzusetzen. Angestrebtes Ergebnis dieses Prozesses ist die Verwirklichung einer sozial, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Grundsatz 1: Stadt-regionale Zusammenarbeit

Strategische Mobilitätsplanung erfordert Handlungsperspektiven über die Stadtgrenzen hinaus. Im Rahmen der Bestandsanalyse wird auf die bereits bestehende intensive Stadt-Umland-Verflechtung verwiesen. Sie ist Ergebnis intensiverer wirtschaftlicher Wechselbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Magdeburg, den angrenzenden Landkreisen und den benachbarten Regionen. Zunehmende Stadt-Umland-Verflechtung geht einher mit wachsender Mobilität in die Stadt hinein und aus der Stadt ins Umland. Im Hinblick darauf gilt ein erster strategischer Grundsatz der Zusammenarbeit von Stadt und Region ebenso wie der Abstimmung daraus abzuleitender planungsrelevanter und organisatorischer Entscheidungen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrsentwicklung. Das betrifft insbesondere die Strategiefelder Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, vernetzte Mobilitätsangebote sowie vor allem den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr.

Grundsatz 2: Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit als zweiter strategischer Grundsatz hat ebenso wie die Grundsätze 1 und 3 zentrale Bedeutung für eine nachhaltige, hier primär die Belange der Schwächeren berücksichtigende Mobilitätsentwicklung. Die in diesem Kontext maßgeblichen Teilstrategien umfassen ein breites Spektrum. Verkehrssicherheit betrifft in erster Linie die Reduktion der im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Personen auf nahe Null und damit ein umfangreiches Bündel unterschiedlicher Teilstrategien. Unter anderem zählen dazu die Entschleunigung des motorisierten Verkehrs zusammen mit dem Schutz der besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Das gilt auch für ein stärker auf die Belange von Fuß- und Radverkehr ausgerichtetes Verkehrsmanagement. Von ebenso großer Bedeutung ist die gerechtere Verteilung – das heißt die Umverteilung – eines beträchtlichen Teils öffentlicher Verkehrsflächen zugunsten aller Verkehrsarten, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs. Die damit verbundenen Einbußen an bisher ausschließlich dem motorisierten Verkehr vorbehaltenen Flächen sind zu kompensieren durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes und durch den damit verbundenen Attraktivitätsgewinn für die gesamte Stadt.

Grundsatz 3: Klimaschutz

Ein dritter zentraler strategischer Grundsatz des VEP 2030plus betrifft den Klimaschutz. Das von der Bundesregierung gesetzte Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 – auch im Verkehrssektor – ist auf kommunaler Ebene allein nicht zu verwirklichen. Doch selbst die innerhalb der Landeshauptstadt umzusetzenden eigenen Maßnahmen sind nicht ohne enge Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen und zum Teil auch mit der Landesregierung umsetzbar. Das betrifft u.a. die Verringerung des Anteils an klimaschädlichem motorisiertem Pendlerverkehr, verbunden mit attraktiven und umweltverträglichen Mobilitätsangeboten. Denn die Minderung verkehrsbedingter Schadstoffe und klimaschädlicher CO₂-Emissionen setzt die Vermeidung, Verlagerung ebenso wie die umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs in Stadt und Umland voraus. Dies erfordert – gemeinsam mit den benachbarten Kommunen und Landkreisen – die Verknüpfung aller zwölf, im Folgenden benannten Strategiefelder.

Überprüfung, Ergänzung und Fortschreibung

Die in den folgenden Abschnitten detailliert erläuterten Strategiefelder sind auf die aktuellen Planungserfordernisse in Magdeburg hin konzipiert. Zugleich spiegeln sie neuere Erfahrungen aus anderen Städten mit vergleichbaren Entwicklungsvoraussetzungen. Entsprechend fortschreitenden gesellschaftlichen und technischen Veränderungen müssen sie – ebenso wie die Ziele – im Rahmen von Monitoring und Evaluation regelmäßig überprüft, ergänzt und ggf. fortgeschrieben werden.

Die Strategien im Kontext mit Zielen und Szenarien

◇ **Strategiefelder**

Orientierungsrahmen für jedes der folgenden Strategiefelder ist das Vorzugsszenario 1 in Kombination mit dem darauf aufbauenden Szenario 2. Die Strategiefelder bilden das Gliederungsgerüst für das auf Basis der zuvor benannten Grundsätze entwickelte strategische Konzept des VEP 2030*plus*. Zugleich sind sie Schlüssel für die Integration der unterschiedlichen Belange einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg entsprechend den politisch beschlossenen Zielen. Sie umfassen die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte:

- » **Verkehrssicherheit / Verkehrskultur:**
Sicherheit für alle am Verkehr Beteiligten im Zeichen einer veränderter Mobilitätskultur.
- » **Verkehrsmanagement:**
Verkehrssteuerung und -lenkung mittels intelligenter technischer Systeme.
- » **Mobilitätsmanagement:**
Minimierung von Verkehr durch effektives Mobilitätsverhalten.
- » **Multimodalität durch vernetzte Mobilitätsangebote:**
Vernetzung unterschiedlicher Angebote im Bereich des öffentlichen und des individuellen öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV + IÖV).
- » **Öffentlicher Personenverkehr:**
Mobilitätsalternative zum privaten Auto für eine mobile Stadtgesellschaft.
- » **Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft:**
Chancen durch Kooperation öffentlicher Verkehrsunternehmen mit privaten Mobilitätsdiensten: Erweiterte Angebote für neue Nutzergruppen.
- » **Alternative Antriebe:**
Eine der Bedingungen für eine umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung, verbunden mit spezifischen infrastrukturellen Anforderungen.
- » **Straßennetz und stadtverträglicher ruhender / motorisierter Verkehr:**
Bündelung von Verkehrsströmen und Flächenumverteilung zugunsten von Umweltverbund und mehr Stadtqualität.
- » **Wirtschaftsverkehr:**
Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr als Standortfaktor eines attraktiven Oberzentrums.
- » **Fußverkehr:**
Stärkung der Nahmobilität in Verbindung mit Aufwertung des öffentlichen Raums.
- » **Radverkehr:**
Mobilität per Fahrrad – bequem, schnell, sicher und umweltschonend.
- » **Straßenraumgestaltung:**
Qualitätsverbesserung von Straßen zu lebenswerten öffentlichen Räumen.

◇ **Methodische Anmerkung**

Der Übersichtlichkeit halber ist jedes der zwölf Strategiefelder in Handlungsempfehlungen untergliedert. Diese sind mit einem dem jeweiligen Strategiefeld entsprechenden Kürzel durchlaufend numeriert sowie ferner derjenigen Institution zugeordnet, die federführend für ihre Umsetzung zuständig ist (Landeshauptstadt Magdeburg = LHMD, Magdeburger Verkehrsbetriebe = MVB GmbH & Co KG sowie ggf. andere Institutionen).

Bei den Handlungsempfehlungen ergeben sich einzelne Überschneidungen mit den in Baustein 5 benannten Maßnahmen (Verweise dazu jeweils in Klammern). Diese sind im Rahmen laufender Verwaltungsaktivitäten und des vom Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommenen Integrierten Maßnahmenkonzeptes (Beschluss-Nr. 2524-069(VI)19) umzusetzen.

Szenarien 1 und 2 als Orientierungsrahmen für die Strategien

Strategisch begründete Maßnahmen in Ergänzung des Bausteins 5

Die Strategiefelder

Verkehrssicherheit/Verkehrskultur

Subjektive und objektive Sicherheitserfordernisse

Das Thema Verkehrssicherheit betrifft eine große Zahl von Menschen in Magdeburg, die sich auf unterschiedliche Weise und zu unterschiedlichen Zwecken in der Stadt bewegen. Der Begriff der Verkehrssicherheit umfasst sowohl deren subjektives Sicherheitsgefühl als auch eine breite Palette objektiver Sicherheitsmaßnahmen. Dies sind für den motorisierten Verkehr andere als für den öffentlichen Personenverkehr und nochmals andere für diejenigen, die auf dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. Besonderes Augenmerk gilt in diesem Kontext den Schwächeren – Kindern, älteren Menschen zu Fuß und solchen, die auf die eine oder andere Weise in ihrer Mobilität beeinträchtigt und auf unterschiedliche Hilfsmittel angewiesen sind.

Verkehrssicherheit – Verkehrskultur

Eng verknüpft mit der Verkehrssicherheit ist das Thema Mobilitätskultur. Seine wesentlichen Essentials sind in der Straßenverkehrsordnung, Paragraph 1 zusammengefasst:

- Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Damit ist der ordnungsrechtliche Rahmen benannt, der durch Mittel des Dialogs und der Information u.a. im Rahmen des Mobilitätsmanagements zu ergänzen ist.

VSi_01: Auf Initiative der LHMD wird eine regelmäßig tagende Arbeitsgruppe „Sicherheit und Mobilität“ aus unterschiedlichen, im Rahmen der Verkehrssicherheit involvierten Vereinen und Institutionen gebildet. Sie soll das Zusammenwirken u.a. von Schulen, Polizei, ADAC, ADFC und Stadtverwaltung dauerhaft stärken.

VSi_02: Um Sicherheits- und Unfallrisiken im Umfeld von Kindergärten und Schulen zu reduzieren, ist dort die Einrichtung von Bereichen zum Bringen und Abholen der Kinder in Kombination mit temporären Zufahrtsverboten für „Eltern-Taxis“ auf angrenzenden Straßen vorgesehen. Die entsprechenden Maßnahmen werden mit Kindern, Eltern und dem Personal der betreffenden Einrichtungen abgestimmt. Die temporären Zufahrtsverbote sind so zu planen, dass die Kinder einen sicheren, von motorisiertem Verkehr nicht gefährdeten Fußweg von etwa 150 – 200 Metern selbständig zurücklegen und sich so allmählich Mobilitätskompetenz aneignen können.

VSi_03: Im Hinblick auf die besondere Schutzbedürftigkeit von Schulkindern veranlasst die LHMD in Umsetzung des entsprechenden Stadtratsbeschlusses (Nr. 450-012(VII)20) die Fortschreibung der Schulwegpläne für Grundschulen bzw. deren laufende Anpassung in Abstimmung mit Schulkindern, Eltern und Lehrpersonal. In diesem Kontext erfolgen auch die kontinuierliche Ermittlung möglicher Schäden und Sicherheitsrisiken der betreffenden Wege (z.B. mangelhafte Beleuchtung) sowie die Umsetzung von Maßnahmen der Schulwegsicherung (*Maßnahme Nr. 31*).

VSi_04: Die LHMD setzt sich in Abstimmung mit den zuständigen Institutionen (z.B. Verkehrswacht) für die dauerhafte Sicherung der Verkehrserziehung an Kindertagesstätten und Schulen ein.

VSi_05: Die LHMD wird die langfristige Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission und der Verkehrsüberwachung aktiv unterstützen.

VSi_06: Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die LHMD regelmäßige Kampagnen unter Einbindung von Schulen, Verkehrsverbänden und Fachleuten sowie einer breiten Öffentlichkeit durchführen (*siehe auch Stadtratsbeschluss Nr.438-012(VII)20*).

- VSi_07:** Im Radverkehr ist hinsichtlich einer Minderung von Sicherheitsrisiken und Konflikten die bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr erforderlich. Die LHMD wird sich dafür einsetzen, dass insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen nach und nach getrennten Radverkehrsanlagen eingerichtet werden, um dort noch auf Gehwegen geführten Radverkehr schrittweise zu verlagern. Schutzstreifen sind künftig nur ausnahmsweise und nur in der Regelbreite (1,25 – 1,60 m) vorzusehen. In Verbindung damit sollte auf den betreffenden Straßen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgen. Auf Nebenstraßen ist der Radverkehr möglichst bevorzugt im Mischverkehr zu führen (*siehe Kapitel „Radverkehr“ Rad 02*).
- VSi_08:** Im Interesse der Verkehrssicherheit hat die angemessene Gestaltung von Verkehrsanlagen, die allein der Fahrradnutzung vorbehalten sind, sowie von barrierefreien Gehwegen bei Neubau- oder Umgestaltungsmaßnahmen unbedingte Priorität.
- VSi_09:** Besonderes Augenmerk beim Umbau von Knotenpunkten gilt der Beachtung der Verkehrssicherheit von Menschen zu Fuß oder auf dem Fahrrad. Das betrifft vor allem in besonders konflikträchtigen – z.B. durch Gehwegparken beanspruchten – Bereichen die veränderte Führung des Radverkehrs, die Beseitigung von Sichtbehinderungen sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr unter anderem auch durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller oder Fahrradbügel).
- VSi_10:** Bei Analysen zur Verkehrssicherheit wird die LHMD die Bewertung des Sicherheitspotentials von Straßen nach ESAS (Empfehlungen für das Sicherheitsaudit für Straßen, Ausgabe 2002) sowie nach ESN (Empfehlungen zur Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, Ausgabe 2003) besonders beachten.
- VSi_11:** Im Interesse höchstmöglicher Verkehrssicherheit sowie der deutlichen Reduzierung im Straßenverkehr verletzter oder getöteter Personen setzt sich die LHMD bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde für situationsentsprechende Geschwindigkeitsregelungen auf Teilabschnitten von Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen ein (*siehe Kapitel „Straßennetz und motorisierter Verkehr“ MIV 09*).
- VSi_12:** Zur notwendigen Integration neuer Verkehrsmittel (z.B. Pedelecs, Segways, E-Lastenfahräder, E-Scooter) in die Verkehrssicherheitsbetrachtung wird die LHMD die Vorbereitung eines entsprechenden Sicherheits-Regelwerks in Abstimmung mit einschlägig erfahrenen Fachleuten in die Wege leiten und begleiten.
- VSi_13:** Zur Sicherung von Geh- und Radwegen sind verstärkte behördliche Kontrollen erforderlich. Dies betrifft gefährdende und ordnungswidrige Nutzungen oder übermäßige Beanspruchung durch Aufsteller, Werbeschilder, Geschäftsauslagen oder Freisitze sowie das Gehwegparken. Die LHMD wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten entsprechende Maßnahmen für eine intensivere Überwachung speziell in den Nachtstunden und an Wochenenden veranlassen.
- VSi_14:** Die LHMD wird sich überdies in Abstimmung mit der Landesregierung für eine Erhöhung der Personal- und Sachmittel für die Polizei einsetzen, um Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung im fließenden – bzw. durch das Ordnungsamt im ruhenden – Verkehr effektiver verfolgen und ahnden zu können.
- VSi_15:** Besondere Beachtung gilt der Sicherheit von Menschen, die in der einen oder anderen Weise in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind und deren größtmögliche Mobilität zugleich zu gewährleisten ist. Um der Vielfalt der entsprechenden Belange Rechnung zu tragen, wird die LHMD bei sämtlichen verkehrsrelevanten Neubau- oder Umgestaltungsmaßnahmen neben der bestehenden Arbeitsgruppe unter Mitwirkung der / des Behindertenbeauftragten im Bedarfsfall auch externen Sachverstand hinzuziehen.

Verkehrsmanagement

*Effektive, sichere,
umweltverträgliche
Verkehrssteuerung*

Das Verkehrsmanagement umfasst ein umfangreiches Aktionsfeld, dessen Ziel die möglichst effektive, sichere und umweltverträgliche Steuerung der Verkehrsabläufe ist. Verkehrstechnische Anlagen werden gewöhnlich mit relativ einfachen, schwellwertbasierten Algorithmen gesteuert. Stattdessen können verkehrsunabhängig differenzierbare Programme vor allem auch auf längerfristige Verkehrsbehinderungen und -einschränkungen reagieren. Hier besteht die Möglichkeit, auf Basis eines intelligenten Verkehrsmodells die Adaptionfähigkeit des Verkehrssystems für alle Verkehrsarten zu optimieren und sicherheitsrelevante Ableitungen für Verkehrsabläufe zu treffen. Das bedingt die Bereitstellung und Verarbeitung zuverlässiger Echtzeit-Informationen zwecks Beeinflussung des Verkehrs durch Leitsysteme auf regionaler, gesamtstädtischer und teilräumlicher Ebene sowie dessen Steuerung mittels einer Optimierung der Lichtsignalanlagen.

*Optimierung der An-
passungsfähigkeit
des Verkehrssystems*

*Besonderes
Augenmerk auf
Umweltverbund*

Im Rahmen des sogenannten Intelligent Transport System (ITS) erfolgt dabei die Erfassung, Übermittlung, Verarbeitung und Anwendung verkehrsrelevanter Daten gemäß den spezifischen Erfordernissen unterschiedlicher Verkehrsbeteiligter. Unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsarten des Umweltverbunds entsprechend dem Vorzugsszenario gilt hierbei dem ÖPNV wie auch dem Fuß- und Radverkehr ein besonderes Augenmerk. Ziel ist im Hinblick darauf die Organisation des gesamten Verkehrsgeschehens unter ausdrücklicher Einbeziehung dieser Verkehrsarten. Dabei gilt es, eine Vielzahl nicht ohne weiteres kompatibler Anforderungen an Sicherheit, flüssige Verkehrsabläufe und geringe Wartezeiten miteinander in Einklang zu bringen. Diesem Ziel dient die fortlaufende Information über den Verkehrsstatus mittels Einsatz moderner Datenerfassungs- und Kommunikationstechnologien. Oberstes Ziel ist dabei die möglichst sichere, reibungslose und umweltverträgliche Funktion des gesamten Verkehrssystems.

VMa_01: Eine effizientere Verkehrssteuerung und schnellere sowie zielorientierte Reaktion auf kurzfristig schwankende Verkehrsmengen erfordern den Einsatz strategischer Steuerungsverfahren, die mit den Verfahren „TASS“ und „Motion“ in der LH Magdeburg zur Verfügung stehen. Dabei sollte der Einsatz der jeweiligen Verfahren anhand der Merkmale der zu steuernden Strecke und mit Blick auf die zu erwartenden Effekte sowie auf die Kosten erfolgen. Vorrang hat dabei die Anpassung der Lichtsignalanlagen an ein verkehrsbedingt verändertes Verkehrsaufkommen und damit an die Verkürzung von Umlaufzeiten in verkehrsschwachen Zeiten. Aufgrund der Online-Modellierung der Verkehrssituation ist – bei starker Ähnlichkeit oder Gleichwertigkeit der Bewertungsmerkmale oder einer zu erwartenden deutlichen Verbesserung gegenüber bereits im Einsatz befindlichen TASS Steuerungen – das Verfahren „MOTION“ zu verwenden bzw. auf dieses umzurüsten (*Maßnahme Nr. 57*).

VMa_02: Mit Blick auf neue Formen der Steuerung des Verkehrsflusses und den künftig vermehrten Einsatz autonomer bzw. teilautonomer Fahrzeuge prüft die LHMD Möglichkeiten einer sukzessiven Ertüchtigung der Infrastruktur für die „Vehicle-to-Infrastructure-Communication“.

VMa_03: Die LHMD veranlasst die Vervollständigung des derzeit teilweise noch vorhandenen statischen Parkleitsystems zu einem dynamischen System mit Informationen zur genauen Lage und Erreichbarkeit freier Parkplätze entsprechend dem Ziel einer Einbindung in das Mobilitätsportal Mitteldeutschland (*Maßnahme Nr. 36*).

VMa_04: Die LHMD forciert die Weiterentwicklung der im Aufbau befindlichen Verkehrsmanagement-Zentrale (VMZ) mit Blick auf die notwendige Verknüpfung der bereits vorhandenen bzw. im Aufbau befindlichen und geplanten Leitsysteme auch unter Einbeziehung des Radverkehrs.

- VMa_05:** Die LHMD wird die Verkehrssteuerung mit einem laufenden Umwelt-Monitoring verknüpfen, um im Bedarfsfall temporäre Geschwindigkeits- und/oder Durchfahrtsbeschränkungen vornehmen zu können.
- VMa_06:** Die LHMD setzt die nötigen Schritte zur weiteren verkehrstelematischen Verzahnung des Betriebsleitsystems (RBL) der MVB und der Lichtsignal-Steuerung in Gang mit dem Ziel einer durchgehenden Bevorrechtigung des ÖPNV zwecks Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit.
- VMa_07:** Im Rahmen der Organisation von Großveranstaltungen, insbesondere im Umfeld der Arenen sowie von Messegelände / Elbauenpark und Stadthalle setzt sich die LHMD verstärkt dafür ein, dass die jeweiligen Organisatoren in Abstimmung mit der MVB verbindliche Übereinkünfte zu den Veranstaltungszeiten treffen, die eine bequeme An- und Abreise mit dem ÖPNV ermöglichen.
- VMa_08:** Im Interesse einer Minimierung des motorisierten Besucherverkehrs zu Großveranstaltungen aus Stadt und Region erfolgen Hinweise zu ÖPNV-Angeboten und zu P+R-Plätzen an der Peripherie Online sowie über das Mobilitätsportal Mitteldeutschland. Ferner veranlasst die LHMD verkehrsregelnde Maßnahmen im Interesse einer ungehinderten Zu- und Abfahrt von Bussen und Straßenbahnen der MVB.
- VMa_09:** Zur Optimierung des Baustellenmanagements, vor allem hinsichtlich entsprechender Umleitungsempfehlungen für den Rad- aber auch für den Straßen-Wirtschaftsverkehr richtet die LHMD in Umsetzung des betreffenden Stadtratsbeschlusses (Nr. 220-006(VII)19) die Stelle eines Mobilitätskoordinators ein.
- VMa_10:** Bezüglich der Programmierung der Lichtsignalanlagen wird die LHMD Möglichkeiten einer Bevorrechtigung des Radverkehrs an LSA-gesteuerten Knotenpunkten mittels Einrichtung einer Versuchsstrecke zeitnah überprüfen.
- VMa_11:** Zur weitestmöglichen Begrenzung von Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie von Zeitverzögerungen für Personen zu Fuß, wird die LHMD die Steuerung von Lichtsignalanlagen so anpassen, dass die Überquerung der Straßen in einem Zug möglich ist. Die Priorität des ÖPNV ist dabei zu berücksichtigen. (*Maßnahme Nr. 34*).
- VMa_12:** Gleiches gilt für den Radverkehr. Um hier Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und die damit verbundenen Zeitverzögerungen auf das Mindestmaß zu begrenzen, ist deren Steuerung – ebenfalls unter Berücksichtigung der Priorität des ÖPNV – so anzupassen, dass die Straße in gesamter Breite innerhalb einer Grünphase überquert werden kann. Wartezeiten auf Mittelinseln werden – wie für den Fußverkehr – auf längere Sicht grundsätzlich ausgeschlossen.
- VMa_13:** Mit Blick auf eine verbesserte Lenkung des Radverkehrs wird die LHMD ferner im Rahmen des Verkehrsmanagements die Konzeption und Implementierung eines optimierten Wegweisungssystems mit Hinweisen zu wichtigen Zielen, Fahrrad-Routen und Radabstellanlagen veranlassen.
- VMa_14:** Das Mobilitätsportal Mitteldeutschland der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) bietet als Informations- und Verkehrsmanagementplattform für den ÖPNV zahlreiche Informationsangebote. Die LHMD setzt sich für die Erweiterung und fortlaufende Aktualisierung dieses Portals unter Einbeziehung aller Verkehrsarten – vor allem des Umweltverbunds sowie ergänzender Mobilitätsangebote ein. Das betrifft namentlich Informationen zu Umleitungen sowohl für den ÖPNV als auch für den Radverkehr an Baustellen und Straßensperrungen, zu Fahrrad-Abstellmöglichkeiten sowie zur Belegung von Park+Ride-Plätzen und Parkhäusern in der Innenstadt.

Mobilitätsmanagement

Kooperation von Stadt und Region

Minimierung von klimaschädlichem Verkehr

Attraktive Alternativen zum privaten Auto

Zentrales Ziel des Mobilitätsmanagements ist die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens einer Vielzahl derjenigen Menschen, die am Verkehr teilnehmen. Ziel dabei ist ein Maximum an Mobilität bei einem Minimum an klimaschädlichem Verkehr. Im Sinne des Vorzugsszenarios 1 erfordert dies die Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds. Dafür sind Abstimmung und Kooperation zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und den benachbarten Landkreisen und Kommunen unerlässlich. Mit Blick auf die angestrebte weitere Zunahme des öffentlichen Nahverkehrs- sowie des Rad- und Fußverkehrsanteils am Gesamt-Verkehrsaufkommen muss auch der Pendlerverkehr mit einbezogen werden. Beabsichtigter Effekt einer Minimierung von klimaschädlichem Verkehr ist auch die wirtschaftliche, energiesparende und damit umweltschonende Nutzung der verkehrlichen Infrastruktur unter Einbeziehung des Wirtschaftsverkehrs.

Das Mobilitätsmanagement richtet sich daher an eine Vielzahl von Institutionen, gesellschaftlichen Gruppierungen und Akteuren. Dazu zählen lokale und regionale Unternehmen und öffentliche Einrichtungen wie auch Beschäftigte auf dem Weg zu oder von ihrem Arbeitsplatz, Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Menschen, die ihren Geschäften nachgehen, einkaufen, ihre Freizeit gestalten oder sich zu Besuch in der Stadt aufhalten. Ihre Verkehrsmittelwahl ist von unterschiedlichen sozialen, psychologischen und ökonomischen Faktoren abhängig.

Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, diese Entscheidung mit kommunikativen Mitteln wie auch mit konkreten Anreizen zu beeinflussen. Mit attraktiven Mobilitätsalternativen zum privaten Auto muss dafür in geeigneter Form geworben und Interesse geweckt werden, sie auszuprobieren.

Die Rolle der Landeshauptstadt Magdeburg wird hierbei darin bestehen, innerhalb dieser Handlungsfelder Aufgaben der Anregung, Beratung und Prozessbegleitung sowie der Information und der Koordination unterschiedlicher Institutionen und sonstiger Beteiligter zu übernehmen.

MMa_01: Die LHMD richtet eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement ein, die beim Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung angesiedelt ist, und schafft die dafür erforderlichen personellen und finanziellen Voraussetzungen.

MMa_02: Ziel des Mobilitätsmanagements der LHMD ist es, möglichst viele Verkehr Erzeugende und am Verkehr Beteiligte für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu gewinnen. Dazu ist es erforderlich, die Öffentlichkeit, Unternehmen, Schulen, andere Bildungseinrichtungen sowie öffentliche Einrichtungen und Verwaltungen einzubeziehen.

MMa_03: Die Aufgaben des Mobilitätsmanagements der LHMD umfassen die Mobilitätsberatung, die Erarbeitung der dafür erforderlichen Informationsmaterialien und des didaktischen Programms. Hinzu kommt die Koordination der Zusammenarbeit mit innerhalb der Stadtverwaltung beteiligten Stellen sowie kooperierenden Institutionen (z.B. MVB, marego, private Mobilitätsunternehmen). Zum Aufgabenspektrum zählen auch die Auswertung des laufenden Arbeitsprozesses sowie die Aktualisierung des eigenen Arbeitsansatzes auf Basis von Erfahrungen anderer Städte oder Institutionen.

MMa_04: Die LHMD wird gemeinsam mit erfahrenen Fachleuten und verschiedenen Mobilitätsdienstleistungsunternehmen Marketing-Strategien erarbeiten, um unterschiedlichen Zielgruppen eine bessere Wahrnehmung alternativer Mobilitätsangebote zu vermitteln. Dazu dienen unter anderem auch regelmäßige Kampagnen, um Aufmerksamkeit zu wecken und Anreize zu geben.

MMa_05: Die betriebliche Mobilitätsberatung der LHMD richtet sich sowohl an die Unternehmensführungen als auch an die Belegschaften. Ziel ist die Etablierung betrieblicher Mobilitätsstrategien und darauf abgestimmter Maßnahmen sowie eines veränderten Mobilitätsverhalten der Beschäftigten sowie entsprechender Angebote in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen (z.B. Jobticket).

- MMa_06:** Die LHMD und die MVB streben gemeinsam mit lokalen Unternehmen eine Harmonisierung der Arbeitszeiten an mit dem Ziel eines an die betrieblichen Belange anzupassenden ÖPNV-Angebotes und damit einer Erhöhung der Fahrgastzahlen.
- MMa_07:** Die LHMD engagiert sich für die Beratung und Mobilitätsschulung in Schulen, Krankenhäusern, Behörden, Anstalten des öffentlichen Rechts und anderen öffentlichen Institutionen. Ziel ist im Sinne eines „Bündnisses für klimaneutrale Mobilität“ eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Personal und Publikum.
- MMa_08:** Die LHMD berät neu in die Stadt ziehende Menschen über mögliche Mobilitätsoptionen („Neubürgerberatung“) und ist darum bemüht, sie mit Einstiegsofferten (z.B. „Schnuppertickets“) für ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu gewinnen.
- MMa_09:** Die LHMD bietet gemeinsam mit MVB, marego und privaten Dienstleistungsunternehmen die Möglichkeit an, unterschiedliche Mobilitätsalternativen zu erproben, um sich in diesem Kontext über diverse multimodale Verkehrsoptionen informieren zu können.
- MMa_10:** Im Interesse der Kostentransparenz und der Vergleichbarkeit von Mobilitätskosten werden im Rahmen des Mobilitätsmanagements die nutzerbezogenen Kosten unterschiedlicher Verkehrsmittel für Interessierte einander gegenübergestellt und fortlaufend aktualisiert.
- MMa_11:** Die LHMD setzt sich für eine Verknüpfung der Mobilitätsangebote mit dem Ziel ein, auf umweltfreundliche Alternativen zum Auto hinzuweisen und die Wahl verfügbarer Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erleichtern.
- MMa_12:** Die LHMD wird in Abstimmung mit den beteiligten Verkehrs- und Mobilitätsdienstleistungsunternehmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements Serviceangebote und konkrete Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds in die Wege leiten (*siehe Kapitel „Öffentlicher Personenverkehr“ und „Radverkehr“*).
- MMa_13:** Die LHMD plant mit der MVB die Einrichtung einer Reihe von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung umweltverträglicher Mobilitätsangebote – ÖPNV, BikeSharing, E-Car-Sharing, Ladesäulen für batteriebetriebene Fahrzeuge und Echtzeit-Verkehrsinformationen – an jeweils einem Ort (*siehe Kapitel „Vernetzte Mobilität“ VeMo_06*).
- MMa_14:** Die LHMD wird in Abstimmung mit den jeweiligen Betreiberunternehmen die Einrichtung von Bike+ Ride- und Fahrradverleih-Stationen unterstützen.
- MMa_15:** Die LHMD wird ferner mit der MVB die Überprüfung von Standorten und Akzeptanz bestehender Park+Ride-Stellplätze an aufkommensstarken Standorten sowie ggf. deren Ertüchtigung in die Wege leiten.
- MMa_16:** Im Rahmen des Mobilitätsmanagements der LHMD sind Informationsangebote zum öffentlichen Nahverkehr ebenso wie das Tarifsystem im öffentlichen Personen- und Schienen-Nahverkehr mit dem Ziel einer inter- und multimodalen Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger weiterzuentwickeln.
- MMa_17:** Die LHMD setzt sich deshalb in Abstimmung mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr im Rahmen des Mobilitätsmanagements für die Erweiterung des von der NASA GmbH betriebenen Mobilitätsportals Mitteldeutschland als unternehmensübergreifende multimodale Mobilitätsplattform ein (*siehe VMa_13*).
- MMa_18:** Die LHMD unterstützt in Abstimmung mit den Betreiberunternehmen in Quartieren mit großem Parkdruck die Einrichtung von CarSharing-Stationen und deren städtebaulich angemessene Integration im öffentlichen Straßenraum.
- MMa_19:** Die LHMD plant eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit mit Angeboten zum Kennenlernen alternativer Mobilitätsformen und Teilnahme an gemeinsamen Veranstaltungen (z.B. „Stadtradeln“, „Zu Fuß zur Schule“, „SchulRadeln“).

Multimodalität durch vernetzte Mobilitätsangebote

Bei ihren Wegen in der Stadt und der Region nutzen Menschen je nach Wegezweck und äußeren Umständen unterschiedliche Arten der Fortbewegung. Sie sind folglich nicht immer nur mit einem Verkehrsmittel (monomodal), sondern mit mehreren (multimodal) unterwegs. Die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel nacheinander – z.B. auf dem Weg zum Arbeitsplatz zunächst das Auto, dann den ÖPNV und das letzte Stück zu Fuß – bezeichnet man als intermodalen Verkehr.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ist es relevant, ob und wie die Verkehrsmittelwahl – im Sinne des Vorzugsszenarios „Stärkung des Umweltverbunds“ und der Ziele des Mobilitätsmanagements – zugunsten multimodalen Verhaltens beeinflusst werden kann. Das betrifft die intensivere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs unter Einbeziehung von Radfahren, Zu-Fuß-Gehen ebenso wie verschiedener Formen von „Shared Mobility“.

Die Festlegung auf eine Verkehrsart wird mehr und mehr verschwinden und durch eine multimodale Verkehrsmittelnutzung ersetzt werden. Vorliegende Erfahrungen belegen, dass multimodale Mobilität durch jederzeit abrufbare Informationen zu allen, am jeweiligen Standort verfügbaren Verkehrsmitteln zu fördern ist. Notwendige Voraussetzung dafür ist die digitale Konnektivität, die eine multimodale Nutzung ohne zeitlichen Verzug – und möglichst bargeldlos – gestattet.

Für den ÖPNV in Magdeburg und der benachbarten Region kann dies bedeuten, dass Angebote neuer Mobilitätslösungen auf den Markt drängen und unter dem Stichwort „Mobility as a Service“ (MaaS) flexible Angebote für jede Eventualität versprechen. Um eine unregelmäßige Privatisierung von Mobilitätsdienstleistungen und damit Konkurrenzen zum ÖPNV auszuschließen, ist eine zentrale Koordination unabdingbar. Das betrifft vor allem die mögliche Arbeitsteilung von privaten Unternehmen und MVB. Eine Vernetzung von unterschiedlichen Sharing-Angeboten und ÖPNV unter dem gemeinsamen Dach einer Mobilitätsplattform würde überdies zur deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen. Sie erfordert die Bereitstellung digitaler Auskünfte für alle am Verkehr teilnehmenden Personen zu verfügbaren Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten wie auch zu Linien, Fahrplänen und Anschlussmöglichkeiten im ÖPNV-Netz.

Entsprechend dem Ergebnis des SrV 2018 ist das Verhältnis von Personen, die in Magdeburg monomodal und solchen, die multimodal unterwegs sind, nahezu ausgeglichen. 49 Prozent bewegen sich multimodal, davon 42 Prozent auch unter Nutzung eines motorisierten Fahrzeugs. 51 Prozent nutzen jeweils nur ein einziges Verkehrsmittel, davon 32 Prozent ein Auto. Das Potential für multimodalen Verkehr ist folglich groß. Erforderlich ist jedoch die Erweiterung entsprechender Optionen – unter Einbeziehung neuer Mobilitätsangebote – aber vor allem auch unter Beteiligung der bislang weitgehend monomodal ausgerichteten Verkehrsunternehmen.

Wichtiger Grundsatz der Mobilitätsentwicklung bis 2030 ist daher die Vernetzung unterschiedlicher Angebote im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV bzw. SPNV) und des individuellen öffentlichen Personenverkehrs (IÖV). Vorrangiges Ziel ist im Hinblick darauf die Verknüpfung aller Mobilitätsangebote auf Basis eines verkehrsmittelübergreifenden E-Tickets.

VeMo_01: Die LHMD und die MVB streben eine Einbeziehung zusätzlicher Mobilitätsservices in den öffentlichen Nahverkehr an. Dies betrifft auch die Nutzung der im Zusammenhang damit generierten Daten zur Effizienzsteigerung des ÖPNV und damit des Gesamtverkehrssystems. Ziel ist es, die Nutzung aller Verkehrsarten so weit wie möglich zu steuern und so Ineffizienzen wie Staus, überfüllte bzw. leere Fahrzeuge im ÖPNV auf bestimmten Strecken ebenso wie fehlende Angebote geteilter Mobilität an bestimmten Orten oder zu bestimmten Zeiten zu vermeiden (*siehe MoZu_01*).

VeMo_02: Bike- und CarSharing-Angebote werden in Teilen eigenständig durch die öffentlichen Verkehrsunternehmen betrieben. Die Daten sowie die Routing- und Abrechnungssoftware für private Betreiber wird allein von ihnen zur Verfügung gestellt.

Einfluss auf Verkehrsmittelwahl zugunsten multi-modalen Verhaltens

Ungeregelte Privatisierung von Mobilitätsdiensten ausschließen

Entwicklungspotential für Multimodalität in Magdeburg

Ziel: Verknüpfung aller öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote

- VeMo_03:** Die LHMD betreibt im Interesse einer engeren Verknüpfung von MIV und ÖPNV gemeinsam mit MVB und marego und in Abstimmung mit Nachbarkommunen die Erweiterung des Angebotes an P+R-Plätzen – ggf. auch im Kombination mit B+R am Stadtrand und in der Region in enger Anbindung an den ÖPNV (siehe *MMA_15*).
- VeMo_04:** Informationen zu Standorten sowie zur jeweiligen Auslastung sämtlicher P+R-Plätze sind über das Mobilitätsportal Mitteldeutschland abrufbar (siehe Kapitel „Verkehrsmanagement“ *VMa_01*).
- VeMo_05:** Die LHMD prüft überdies evtl. erforderliche qualitätsverbessernde Maßnahmen bei bereits bestehenden P+R-Plätzen (z.B. Beleuchtung, Video-Überwachung, Echtzeit-Fahrplaninformationen, kostenloses WLAN, witterungsgeschützte Warteständen für Fahrgäste).
- VeMo_06:** Die LHMD entwickelt gemeinsam mit der MVB und unter Einbeziehung bereits vorliegender Erfahrungen anderer Städte – ggf. in Abstimmung mit privaten Mobilitätsdienstleistungsunternehmen – ein Konzept zur Einrichtung von Mobilitätsstationen (siehe Kapitel „Mobilitätsmanagement“ *MMA_13*). Sie dienen einer Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, unter Einbeziehung geteilter Mobilitätsangebote („Shared Mobility“), und sollen deren rasche Verfügbarkeit ermöglichen. Als bevorzugte Standorte dafür kommen wichtige ÖPNV-Schnittstellen innerhalb des Stadtgebietes in Betracht (siehe Kapitel „Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft“ *MoZu_02*).
- VeMo_07:** Die LHMD unterstützt zur Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung einschlägig tätige Betreiberunternehmen bei der Einrichtung von Bike & Ride-Anlagen. Diese sollten mit Auto-Stellplätzen, Radabstellanlagen, diebstahlsicheren Fahrradboxen sowie Ladesäulen ausgestattet und in das Mobilitätsportal Mitteldeutschland eingebunden sein.
- VeMo_08:** Um die begrenzte Reichweite batteriebetriebener Autos sinnvoll nutzen zu können, ist ihr Einsatz in CarSharing-Flotten vorteilhaft, da diese professionell zu managen sind. Die LHMD prüft gemeinsam mit einschlägig tätigen Betreiber- und im Verbund mit den Nahverkehrsunternehmen – nach dem Vorbild Paris – die Möglichkeit einer Etablierung öffentlicher Elektroautos als Ergänzung des ÖPNV. Die Fahrzeuge sind auf frei zugänglichen Parkplätzen an Schnittstellen des öffentlichen Nahverkehrs bzw. an Mobilitätsstationen per Smartphone verfügbar.
- VeMo_09:** Zur Implementierung eines solchen Verbund-Modells und unter Bezug auf Erfahrungen aus anderen Städten (z.B. BeMobility) prüft die LHMD gemeinsam mit der MVB die Einführung eines Mobilitätspakets – einer Kombination von ÖPNV-Zeitkarte und Sharing-Abonnement (z.B. BikeSharing-, E-CarSharing usw.) als Gesamtangebot „aus einem Guss“.
- VeMo_10:** Gemeinsam mit MVB, marego und NASA GmbH setzt sich die LHMD ein für eine internet-basierte Verknüpfung von Auskunfts-, Buchungs- und Bezahlfunktionen in Bezug auf alle öffentlichen Nahverkehrsmittel einschließlich ergänzender Mobilitätsangebote (z.B. CarSharing, BikeSharing) und den Eisenbahnfernverkehr.

Öffentlicher Personenverkehr

ÖPNV zentraler Baustein des Verkehrssystems

Der öffentliche Personenverkehr nimmt im Verkehrssystem der Landeshauptstadt Magdeburg auch künftig einen besonderen Rang ein. Er hat zentrale Bedeutung für die Stärkung des Umweltverbunds entsprechend Szenario 1. Seine Integration in das regionale und überregionale Verkehrsnetz ist überdies wesentliche Voraussetzung für die zunehmende funktionale und wirtschaftliche Verflechtung des Oberzentrums Magdeburg.

Verkehrsverbund mit starken Kooperationspartnern

Mit der Durchführung des straßengebundenen Personennahverkehrs innerhalb der Landeshauptstadt ist die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co KG (MVB) im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages von der Stadt als Betreiberin beauftragt. Den Personennahverkehr in der Region Magdeburg koordiniert und gestaltet der Magdeburger Regionalverkehrsverbund (marego), dem die MVB mit acht weiteren kooperierenden Verkehrsunternehmen angehört. Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ist zuständig für die Planung, Bestellung und Finanzierung des SPNV (Schienenpersonennahverkehr). Darüber hinaus werden Buslinien, welche ausgewählte zentrale Orte verbinden, in Aufgabenträgerschaft der Landkreise im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes durch die NASA GmbH gefördert. In Kooperation mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und den beteiligten Verkehrsunternehmen betreibt sie die Fahrplanauskunft INSA. Damit bestehen optimale Voraussetzungen für die großräumige Vernetzung des öffentlichen Personenverkehrs in Stadt und Region.

Trotz hoher Investitionen erheblicher Optimierungsbedarf

Die gegenwärtige Situation des ÖPNV in Magdeburg ist zum einen durch umfangreiche Infrastrukturinvestitionen, zum anderen aber durch rückläufige Fahrgastzahlen gekennzeichnet. Ungeachtet eines wachsenden Anteils des Umweltverbunds beim Modal Split in den vergangenen Jahren hat sich der des ÖPNV im gleichen Zeitraum kontinuierlich verringert. Als Ursachen dafür kommen zahlreiche Faktoren in Betracht. Nicht nur die Großbaustelle Ernst-Reuter-Allee, sondern auch Baumaßnahmen oder Reparaturen am Schienennetz sind Gründe für Verspätungen und mangelnde Anschlusssicherheit. Hinzu kommen eine relativ niedrige Reisegeschwindigkeit im ÖPNV, Erschließungsdefizite in peripheren Bereichen sowie verbesserungsbedürftige digitale Fahrgastinformationen.

Strategische Prioritäten im Nahverkehrsplan benannt

Um die künftige Anziehungskraft des ÖPNV und damit eine Erhöhung der Fahrgastzahlen zu gewährleisten, ist eine Vielzahl von Strategien auf mehreren Ebenen erforderlich, die unter anderem bereits im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018 (*Beschluss-Nr.: 1970-056(VI)18*) benannt sind. Dazu zählt neben einem breiten Spektrum organisatorischer Maßnahmen auch die Konsolidierung und Erweiterung von Service- und Mobilitätsangeboten.

ÖPV_01: Im Hinblick auf einen zuverlässigen und alle Netzkomponenten integrierenden Betrieb sorgt die MVB mit der LHMD für eine tagesaktuelle Koordination und Überwachung sämtlicher fahrplanrelevanter Bau- und Instandhaltungserfordernisse.

ÖPV_02: Die LHMD setzt sich in Abstimmung mit der MVB für die Verbesserung und Verknüpfung des ÖPNV-Angebots ein. Das betrifft hauptsächlich durchgängige Taktzeiten im Straßenbahn- und Busverkehr und deren Abstimmung mit S-Bahn sowie Regionalzügen und -bussen, die mit einem marego-Ticket nutzbar sind. Dabei ist die Erreichbarkeit jedes Zieles im Stadtgebiet innerhalb eines Luftlinien-Radius von durchschnittlich 4 km vom Hauptbahnhof aus in maximal 30 Minuten anzustreben.

ÖPV_03: Die LHMD und MVB prüfen Möglichkeiten zur Erweiterung eines einheitlichen 10-Minutentaktes in Hauptverkehrszeiten auf alle wichtigen Linien und eines lediglich auf Nebenstrecken begrenzten 15 – 20-Minutentaktes.

ÖPV_04: Auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten – besonders nachts – ist ein Angebot ggf. mit kleineren Fahrzeugen oder alternativen Mobilitätsangeboten sicherzustellen und ein, dem Privatauto überlegener Bedienstandard zu gewährleisten (*siehe MoZu_01*).

- ÖPV_05:** Erforderliche Angebotsverbesserungen sind namentlich in einigen zentrumsfernen Bereichen sowie bei der Feinerschließung verschiedener Quartiere zu prüfen.
- ÖPV_06:** Die LHMD erarbeitet gemeinsam mit der MVB ein integriertes Maßnahmenkonzept zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit im ÖPNV sowie zu dessen Bevorrechtigung mit dem Ziel einer Erhöhung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im gesamten System (*siehe VMa_05*).
- ÖPV_07:** Die Steuerung der Lichtsignalanlagen betrifft insbesondere die fahrplanabhängige Bevorrechtigung für den ÖPNV in mehreren Stufen (erhöhte Priorität bei Verspätung nicht jedoch bei Verfrühung) mit dem Ziel eines Betriebs ohne zeitliche Verzögerung, einer absoluten Bevorrechtigung des ÖPNV vor allen anderen Verkehrsarten und damit einer Vermeidung jeglicher Verlustzeiten (*Maßnahme Nr. 17*).
- ÖPV_08:** Die LHMD verstärkt ihre Bemühungen, die barrierefreie Nutzung und Zugänglichkeit wichtiger, noch nicht entsprechend umgebauter Bus- und Straßenbahnhaltstellen gemäß der Stadtratsbeschlüsse (SR-Nr. 780-028(VII)21 und SR-Nr.1248-041(VII)21) zu gewährleisten (*Maßnahme Nr. 4*).
- ÖPV_09:** Die MVB wird mit der Eröffnung der 2. Nord-Süd-Verbindung und der Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge Komfort und Platzangebot sowie Möglichkeiten der Fahrrad-, Rollstuhl- und Kinderwagenmitnahme verbessern. Das betrifft auch digitale Informationen zu den Mitnahmemöglichkeiten, den Kapazitäten und den betreffenden Linien.
- ÖPV_10:** Im Zuge einer Weiterentwicklung der Netzkonzeption für den ÖPNV sind Parallelverkehre zu vermeiden.
- ÖPV_11:** Innerhalb des Verkehrsverbundes marego ist die Verknüpfung aller Verkehrsunternehmen in einem integrierten Verkehrssystem weiter zu optimieren. Dazu gehören eine übersichtliche Tarifgestaltung, eine nutzungsfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie sowie optimierte Umsteigebeziehungen mittels abgestimmter Fahrpläne und attraktiver Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.
- ÖPV_12:** Die LHMD setzt sich in Abstimmung mit MVB, marego und NASA GmbH für die Entwicklung und Einführung eines einheitlichen E-Tarifs im ÖPNV ein mit dem Ziel einer intensiven multi- und intermodalen Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsunternehmen sowie einer Reduzierung von Hemmnissen in Bezug auf die ÖPNV-Nutzung.
- ÖPV_13:** Die LHMD treibt gemeinsam mit MVB und marego die Harmonisierung der Tarife im Großraum Magdeburg voran ebenso wie die Entwicklung alternativer Ticket-Angebote und die Einführung bargeldloser E-Tickets.
- ÖPV_14:** Die LHMD schafft in Abstimmung mit der MVB die Voraussetzungen zur Einführung eines kostenfreien Schülerinnen- und Schülertickets.
- ÖPV_15:** Im Zuge eines verbesserten Beförderungsangebotes und mit Blick auf die Gewinnung neuer Fahrgastgruppen sowie auf Erfahrungen anderer Städte prüft der marego eine Umstrukturierung des Tarifgefüges. Ziel ist die Erhöhung der Zahl der Abonnementkundinnen und -kunden. Das betrifft im Detail die Erhöhung der Kosten für den Einzelfahrschein, eine Verbilligung der Monats- und Jahresabonnements sowie die angestrebte Erhöhung des Anteils an Job-Tickets.
- ÖPV_16:** LHMD und MVB betreiben in Abstimmung mit der NASA GmbH die Einführung einer intermodalen Mobilitätsplattform unter Integration der Verkehrsangebote und des landesweiten Nahverkehrsinformationssystems „INSA“ (*siehe MMA_17*).
- ÖPV_17:** Ebenfalls in Abstimmung mit der NASA GmbH hat die Bereitstellung von Auskünften in Echtzeit zu verfügbaren Verbindungen, Netzplänen, Abfahrtszeiten wie auch zu aktuellen Störungen und dadurch bedingten Verspätungen besondere Priorität.

- ÖPV_18:** In Abstimmung mit der NASA GmbH strebt die LHMD den Auf- und Ausbau eines leistungsfähigen S-Bahnnetzes an, welches Umland und Stadtrand mit der Innenstadt, wichtigen Verkehrsknotenpunkten aber auch mit Gewerbegebieten verbindet. Dies betrifft auch eine Sicherung der Anschlüsse am Hauptbahnhof zum Fernverkehr und zum städtischen ÖPNV.
- ÖPV_19:** Das Netz soll in seiner ersten Ausbaustufe – neben der bestehenden Linie S1 – zumindest Strecken nach Haldensleben, Burg, Gommern, Calbe, Förderstedt, Blumenberg und Ochtmersleben sowie zum Eulenberg umfassen. Die neuen Strecken sollten von Montag bis Samstag mindestens halbstündlich bedient werden.
- ÖPV_20:** Zusammen mit dem Auf- und Ausbau des S-Bahnnetzes ist ein Konzept für die langfristige Weiterentwicklung und Schaffung weiterer Halte- und Umstiegspunkte im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg zu erarbeiten.
- ÖPV_21:** Zur besseren Verknüpfung übergreifender ÖPNV-Angebote sowie zur optimalen Anbindung der Innenstadt und anderer Stadtteile sind Schnittstellen zwischen dem städtischen und dem regionalen ÖPNV an geeigneten Standorten einzurichten, bzw. vorhandene Schnittstellen zu ertüchtigen.
- ÖPV_22:** Die LHMD überprüft gemeinsam mit MVB und Technischer Aufsichtsbehörde die Option für Taxis, die Straßenbahngleise zu befahren dort, wo dies technisch möglich ist.
- ÖPV_23:** Die LHMD prüft gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern und unter frühzeitiger Beteiligung der Verkehrsunternehmen, inwieweit Verbindungen zu Arbeitsplatzstandorten in angrenzenden Kommunen zu optimieren sind. Das betrifft u.a. – abhängig von der Entwicklung des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes mit der Gemeinde Sülzetal – dessen verbesserte Erreichbarkeit durch den Regionalbusverkehr. Gleiches gilt für das Industriegebiet Osterweddingen. Für das Gewerbegebiet Eulenberg ist zu prüfen, ob seine leistungsfähige Anbindung mittels einer Verlängerung der Straßenbahntrasse von Sudenburg über Ottersleben erfolgen kann.
- ÖPV_24:** Die LHMD verpflichtet sich, an Schnittstellen direkte Umsteigewege ohne Höhenüberwindung zu gewährleisten, um den Umstieg für alle Fahrgäste so bequem wie möglich zu gestalten.
- ÖPV_25:** Die LHMD sorgt mit der MVB für die Einrichtung komfortabler Übergangsmöglichkeiten zwischen Auto oder Fahrrad und dem ÖPNV an Schnittstellen mit dem Ziel, Reiseketten zu optimieren, Reisezeiten zu verkürzen und damit neue Kundenpotentiale für den ÖPNV zu erschließen (*siehe Kapitel „Vernetzte Mobilität“ VeMo 06*).
- ÖPV_26:** Die MVB entwickelt gemeinsam mit marego und einschlägig erfahrenen Fachleuten eine Marketingstrategie. Sie soll dazu dienen, unterschiedliche Personengruppen entsprechend ihren spezifischen Bedürfnissen über Mobilitätsangebote zu informieren und zu beraten, um damit neue Fahrgäste zu gewinnen. Ziel ist es ebenfalls, über Testangebote (z. B. „Schnuppertickets“), die Vermarktung von Kombitickets sowie durch Informationen zu Linien und Zielen im Freizeitverkehr einen erweiterten Kundenkreis zu erschließen. (*siehe Kapitel „Mobilitätsmanagement“ MMA 08*).
- ÖPV_27:** Die Marketingstrategie widmet sich neben einer auf unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen ausgerichteten Öffentlichkeitsarbeit besonders auch Fragen der Tarifgestaltung und des Vertriebs. Weitere Punkte sind die Einführung IT-gestützter Informations- und Nutzungsmöglichkeiten wie digitaler Fahrausweise (E-Ticket), verbesserte Mobilitäts- bzw. Serviceangebote wie z.B. Gepäcktransport und -aufbewahrung, verknüpfte Mobilitätsdienste einschließlich sogenannter „Mobilitätspakete“ (*siehe Kapitel „Vernetzte Mobilität“ VeMo 08*).

- ÖPV_28:** In Abstimmung mit benachbarten Umlandgemeinden sowie mit dem Verkehrsverbund marego wird die LHMD Möglichkeiten zur Einrichtung und Trägerschaft zusätzlicher gut ausgestatteter P+R- (Auto) sowie B+R (Fahrrad)-Anlagen an der Stadtgrenze prüfen. Das betrifft ggf. auch entsprechende Anlagen an der Peripherie nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn. Die B+R-Anlagen sind mit diebstahlsicheren, nach Möglichkeit witterungsgeschützten und ausreichend beleuchteten Abstellmöglichkeiten auszustatten (*siehe Kapitel „Vernetzte Mobilität“ VeMo 03*).
- ÖPV_29:** Im Interesse der Bereitstellung eines flächendeckenden Mobilitätsangebotes prüft die MVB Möglichkeiten einer Umstrukturierung ihrer Busflotte. Gegenstand der Prüfung ist insbesondere die Option, neben den derzeit verkehrenden Linienbussen auch kleinere sowie ggf. auch autonome – elektrisch betriebene Fahrzeuge einzusetzen.

Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft

Alternative Mobilitätsangebote im rasanten Umbruch

Der Markt alternativer Mobilitätsangebote befindet sich derzeit im rasanten Umbruch – abhängig von der rasch fortschreitenden technologischen Entwicklung und den Angeboten einer wachsenden Zahl privater Mobilitätsdienstleistungsunternehmen. Unter dem Begriff „New Mobility“ sind derartige Dienste ausschließlich mittels entsprechender digitaler Applikationen und über Online-Plattformen – wie z.B. Door2Door – zu ordern. Das erfordert eine leistungsstarke digitale Infrastruktur, eine stets gesicherte Konnektivität und die Verfügbarkeit geeigneter mobiler Endgeräte.

Digitale Verfügbarkeit zahlreicher Mobilitätsoptionen

Unterschiedliche Formen geteilter Mobilität, unter dem englischen Begriff „Mobility-as-a-Service“ (MaaS) zusammengefasst, betreffen z.B. CarSharing – also die temporäre Nutzung eines Autos – oder BikeSharing – das ebenfalls begrenzte Ausleihen eines Fahrrads. Auch spezifische private Fahrdienste auf Abruf per Smartphone unter dem englischen Begriff „Mobility on Demand“ erobern den Markt. Dazu zählen zum einen die unter der Bezeichnung „Ride-Pooling“ verfügbaren Sammeltaxis, bei denen mehrere Fahrgäste mit ähnlichem Ziel gemeinsam befördert werden und nur ihren jeweiligen Weganteil bezahlen. Im Unterschied dazu bietet „Ride Hailing“ die Möglichkeit, per Smartphone eine individuelle Beförderung zu buchen. „Ride-Sharing“ bezeichnet dagegen eine Fahrgemeinschaft, bei der eine Person andere Personen mit dem eigenen Auto auf eine Fahrt mitnimmt – früher bekannt als Mitfahrzentrale.

Risiken von „New Mobility“ ergeben sich zum einen aus der Geschwindigkeit, mit der einzelne Unternehmen auf den Markt drängen. Vor allem bei einem Zugriff auf verkehrsrelevante Daten aber auch durch Konkurrenz mit dem ÖPNV drohen erhebliche Wettbewerbsnachteile für öffentliche Verkehrsunternehmen. Zum anderen sind Personen, die die neuen Mobilitätsangebote in Anspruch nehmen, jedoch auch schwer kontrollierbaren Datenschutzverletzungen ausgesetzt.

„Kannibalisierungseffekte“ für den ÖPNV verhindern

Angesichts der rasanten Entwicklung müssen Konkurrenzen und eine „Kannibalisierung“ des öffentlichen Nahverkehrs so weit wie möglich ausgeschlossen werden. Daher sind Übereinkünfte mit den privaten Unternehmen, Regulierungs- und Kooperationsvereinbarungen und – sofern möglich – Genehmigungen durch die Landeshauptstadt Magdeburg zur Vermeidung unlauteren Wettbewerbs wie auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten von größter Bedeutung. Andererseits kann die in etlichen deutschen Städten bereits bewährte Kooperation von Verkehrsunternehmen mit privaten Mobilitätsdiensten dazu beitragen, mit einer erweiterten Angebotspalette im ÖPNV neue Kundengruppen zu erschließen. Zugleich ermöglicht dies betriebswirtschaftliche Vorteile durch Energieeinsparung und bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz.

Integration öffentlicher und privater Mobilitätsangebot

MoZu_01: Die LHMD entwickelt in Abstimmung mit MVB und marego sowie ggf. unter Einbeziehung kooperationsinteressierter privater Mobilitätsdienste ein Regelwerk, das die Verknüpfung des klassischen Linienverkehrs mit ergänzenden flexiblen und nicht-liniengebundenen Verkehrsangeboten („On-Demand-Busse“) zum Ziel hat. Kooperationsvoraussetzung ist, dass die betreffenden Angebote in einen ÖPNV-Tarif eingebunden sind und dass sie einer verbindlichen Betriebspflicht unterliegen (*siehe Kapitel „Öffentlicher Personenverkehr“ ÖPV_04 / Kapitel „Multimodalität durch vernetzte Mobilitätsangebote“ VeMo_01*).

MoZu_02: Im Interesse einer optimalen räumlichen Verknüpfung und einer dadurch begünstigten multimodalen Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten und öffentlichem Nahverkehr planen LHMD und MVB ein Netz von Mobilitätsstationen an wichtigen Schnittstellen von ÖPNV und SPNV (*siehe Kapitel „Mobilitätsmanagement“ MMA 13 / Kapitel „Multimodalität durch vernetzte Mobilitätsangebote“ VeMo 06; Maßnahme Nr. 60*).

MoZu_03: Die LHMD veranlasst mit Blick auf eine am Bedarf orientierte Anordnung von CarSharing-Stationen insbesondere in verdichteten Wohnquartieren die Erarbeitung eines entsprechenden Leitkonzepts – auch unter Berücksichtigung möglicher BikeSharing-Standorte sowie anderer Sharing-Angebote im Verkehrsbereich.

MoZu_04: Die LHMD ist bemüht, unter Einbindung lokaler Fahrradverleih-Firmen das Bike-Sharing als attraktive und mit dem ÖPNV zu verknüpfende Mobilitätsoption zu fördern. Ziel dabei ist die Integration in die Angebotspalette alternativer Mobilitätsangebote der MVB.

MoZu_05: Im Hinblick auf eine optimal digitale Verknüpfung unterschiedlicher privater und öffentlicher Mobilitätsangebote in einem Portal prüft die LHMD entsprechende Alternativen unter Einbeziehung vorliegender Erfahrungen aus anderen Städten (z.B. Jelbi Berlin) sowie externen Sachverständigen.

MoZu_06: Im Vorgriff auf derzeit noch nicht bestehende Rechtsgrundlagen und Zulassungsbestimmungen für den Einsatz autonomer Fahrzeuge im Straßenverkehr wird die LHMD die Möglichkeiten und Grenzen von deren Nutzung als Shuttle-Fahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr erkunden und mit einschlägig erfahrenen Fachleuten erörtern.

Alternative Antriebe

Die Erforschung, Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugen mit nicht-fossilen Antrieben boomt im Vergleich zu vergangenen Jahren. Wichtigste Auslöser dafür sind die bereits heute nicht zu übersehenden Folgen des Klimawandels und die in diesem Kontext berechtigten Forderungen nach einer drastischen Minderung verkehrsbedingter Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen auf lokaler Ebene. Die Einhaltung der von der Europäischen Union und der Deutschen Bundesregierung vorgegebenen Grenzwerte wird dabei auch in Magdeburg nur möglich sein, wenn zusätzlich zu den im ÖPNV bereits heute eingesetzten elektrisch betriebenen Fahrzeugen die kurz- bis mittelfristige Umstellung eines beträchtlichen Teils der Fahrzeugflotte auf nicht-emittierende Antriebstechnologien gelingt. Die Palette möglicher alternativer Antriebssysteme ist relativ breit. Neben den batterie-basierten Antrieben schreitet die Entwicklung der Wasserstoff-Technologie wie auch die Erprobung praxistauglicher nicht-fossiler Treibstoffe voran. Eine Umstellung auf alternative Antriebe betrifft nicht nur die Flotte von Privat- und Kommunalfahrzeugen, sondern in ähnlichem Ausmaß auch den Gütertransport und den Schienenverkehr.

Mit Blick auf die jeweiligen Voraussetzungen für den Betrieb von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Antriebstechnologien ergeben sich spezifische infrastrukturelle Anforderungen.

- » Batterie-basierte Antriebe einschließlich sogenannter Plug-In-Hybrid-Antriebe – also mit Verbrennungsmotoren kombinierter Batterie-Antriebe – erfordern eine elektrische Lade-Infrastruktur.
- » Die Wasserstoff-Technologie umfasst sowohl Motoren, die Wasserstoff als Antriebsenergie benötigen, als auch Brennstoffzellen-Antriebe, bei denen Wasserstoff als chemisches Reagens der Erzeugung von Antriebsstrom dient. Beide Alternativen benötigen ein Netz von Wasserstoff-Tankstellen.
- » Die nicht-fossilen Brennstoffe umfassen eine breite Palette synthetischer flüssiger oder gasförmiger Treibstoffe – letztere haben sich besonders in Form von Biogas für den Antrieb kommunaler Fahrzeugflotten bewährt. Auch diese Treibstoffe erfordern ein eigenes Tankstellennetz, sind aber möglicherweise mit dem Angebot bestehender Tankstellen kombinierbar.

Welche Aufgaben im Zuge dieser technologischen Umwälzung der Landeshauptstadt Magdeburg zufallen, bedarf der Klärung. Sie ist weder für die Energieversorgung noch für die Vorhaltung der dafür erforderlichen Infrastruktur zuständig. Dagegen fällt die Umrüstung des kommunalen Fuhrparks ebenso in ihren Zuständigkeitsbereich wie die Schaffung der planerischen und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb der Lade- bzw. Energieversorgungsinfrastruktur.

AltAn_01: Die LHMD schafft die planerischen und planungsrechtlichen Voraussetzungen sowohl zur Festlegung möglicher Standorte für Lade-Infrastruktur und Tankstellen als auch für deren Genehmigung bzw. planungsrechtliche Sicherung.

AltAn_02: Die LHMD entwickelt in Kooperation mit den jeweils zuständigen Versorgungsunternehmen ein zeitlich gestaffeltes Stufenkonzept zur Einrichtung einer flächendeckenden Lade-Infrastruktur in der Gesamtstadt für batteriebetriebene Fahrzeuge.

AltAn_03: Die LHMD initiiert die schrittweise Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte sowie des kommunalen Maschinenparks auf alternative Antriebsarten.

AltAn_04: Die LHMD prüft in diesem Kontext auch Optionen zur Umstellung von Teilen des bestehenden kommunalen Fuhrparks auf alternative Antriebe.

AltAn_05: Gemeinsam mit der MVB treibt die LHMD die Umstellung der Busflotte bei Neuananschaffungen auf Modelle mit alternativen Antrieben voran. Dabei ist auch die Einsatzmöglichkeit von Bio-Methan-Antrieben als Option zu prüfen.

Einhaltung von Emissionsgrenzwerten mittelfristig nur mit alternativen Antrieben möglich

Begrenztes Handlungsfeld für die Landeshauptstadt

- AltAn_06:** Die LHMD wird ein Pilotprojekt „Kommunales E-Mobil“ zu Test- und Schulungszwecken starten (siehe Kapitel „Vernetzte Mobilität“ VeMo 08).
- AltAn_07:** Alle Bediensteten der LHMD erhalten die Möglichkeit, batteriegetriebene Fahrzeuge an ihrem Arbeitsplatz mittels dafür geschaffener Ladesäulen zu laden.
- AltAn_08:** Die LHMD initiiert gemeinsam mit wissenschaftlichen Einrichtungen vor Ort sowie mit lokalen energie-affinen Industrie-Unternehmen einen „Kooperationsverbund alternative Mobilität“ zur schrittweisen Implementierung eines über die Stadt hinausreichenden Wegweiser-Projektes.
- AltAn_09:** Die LHMD richtet in Kooperation mit der Otto-von-Guericke-Universität ein „Schaufenster alternative Antriebe“ ein als Fortbildungs-, Schulungs- und Kooperationsort für die Stadt, die Region und das Land Sachsen-Anhalt.

Straßennetz und stadtverträglicher ruhender / motorisierter Verkehr (MIV)

*Funktionsfähiges
und ausreichendes
Straßennetz ...*

Das Straßennetz der Landeshauptstadt Magdeburg bildet ein Strickleiter-System. Es umfasst die in Ost-West-Richtung verlaufenden, den Magdeburger Ring querenden und an die Schönebecker Straße, das Schleinufer und den August-Bebel-Damm anbindenden Straßenzüge. Über dieses Netz ist das gesamte Stadtgebiet verkehrlich gut erschlossen und an die tangierenden Autobahnen angebunden. In den vergangenen Jahren ist eine deutliche Verkehrsverlagerung auf die übergeordneten Straßen erfolgt. Verbunden damit ist dort auch eine Zunahme des Verkehrsaufkommens. Dagegen konnte auf einem Großteil des untergeordneten Netzes eine flächenhafte Verkehrsentlastung realisiert werden.

*... ohne nennens-
werte Kapazitäts-
engpässe*

Dank des Ausbaus des Straßenhauptnetzes und der verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlagen sind ausreichende Kapazitäten im Verkehrssystem vorhanden. Sie gewährleisten einen sicheren und zügigen Verkehrsfluss. Infolgedessen sind Verkehrsbelastungen und Staus aufgrund von Kapazitätsengpässen im Tagesverlauf, auch während der Spitzenstunden die Ausnahme (vgl. VEP 2030plus Bestandsanalyse, Abschnitt 4.4.5, Seite 122)

*Minderung des Ver-
kehrsaufkommens
notwendig*

Entsprechend den Zielen des VEP 2030plus müssen die verkehrsbedingten Umweltbelastungen in der Landeshauptstadt Magdeburg deutlich gemindert werden. Der gegenwärtige Anteil des motorisierten Verkehrs (MIV) am gesamten Verkehrsaufkommen betrifft ausschließlich Fahrzeuge mit fossilen Antrieben. Eine Minderung dieses Anteils ist folglich kurz- und mittelfristig unvermeidlich. Andernfalls wäre – was unrealistisch ist – die gesamte Fahrzeugflotte binnen weniger Jahre vollständig auf alternative Antriebsarten umzustellen. Die Verminderung des MIV-Aufkommens auf unter 40 Prozent bis zum Jahr 2030 entsprechend dem Vorzugsszenario erscheint angesichts der Entwicklung der vergangenen Jahre dagegen nicht unrealistisch. Dennoch erfordert dies eine kontinuierliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens aller am Verkehr Beteiligten und zudem eine veränderte Verteilung der bislang vom Auto beanspruchten Fläche.

*Reduktion des
Flächenbedarfs für
den MIV unerläss-
lich*

Auch aus städtebaulicher Sicht ist deshalb Umdenken erforderlich. Bei einem durchschnittlichen Flächenbedarf für ein stehendes Auto von 13,5 qm und einem Bestand von rund 110.000 Pkw werden allein 0,7 Prozent der Magdeburger Stadtfläche für Pkw-Stellplätze benötigt. Rechnet man den etwa zehnfachen Flächenbedarf von 140 qm für ein mit 50 km/h fahrendes Auto, so wird – rein rechnerisch – die enorme, vom MIV derzeit beanspruchte Fläche deutlich.

MIV_01: Das Straßenhauptnetz der LHMD weist keine Kapazitätsengpässe auf. Mit Ausnahme kleinräumiger und bedarfsgerechter Netzergänzungen ist daher kein Bedarf hinsichtlich zusätzlicher Netzerweiterungen erkennbar. Die bereits in der Umsetzung befindlichen großen Neubauvorhaben (Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee und Ersatzneubau Strombrücke) ermöglichen eine Optimierung der Verkehrsbeziehungen im Bereich des Hauptbahnhofes und der gesamten Innenstadt.

MIV_02: Die LHMD wird außer wenigen notwendigen Netzergänzungen (z.B. Nordverbinder) Erweiterungen des Straßennetzes nur in Ausnahmefällen wie beispielsweise zur Erschließung des Industriegebietes Eulenberg vorsehen.

MIV_03: Bei der Mittelverwendung für den Straßenbau haben Straßenabschnitte mit hohem Aufwertungsbedarf Priorität. Hierbei ist vor allem in Betracht zu ziehen, ob dadurch das Stadtzentrum entlastet, die Bedingungen für den ÖPNV verbessert und die Verkehrsberuhigung in Stadtquartieren mit überwiegender Wohnnutzung möglich wird. Bei jedem Straßenaus-, neu- oder -umbau sind Entlastungswirkungen anzustreben.

MIV_04: Zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrsaufkommens – unter ausdrücklicher Beachtung der Belange des Wirtschaftsverkehrs – setzt die LHMD auf die Förderung umweltfreundlicher Alternativen sowie auf verkehrslenkende Maßnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Prioritäten bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen und ein umfassendes Parkraummanagement.

- MIV_05:** Als Planungsprinzip gilt für die LHMD auch in Zukunft die Bündelung des MIV auf dem Vorrangstraßennetz in Kombination mit Durchfahrtsbeschränkungen bzw. geschwindigkeitsdrosselnden Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz sowie Verkehrsberuhigung in zusammenhängenden Stadtquartieren.
- MIV_06:** Künftige städtebauliche Vorhaben der LHMD konzentrieren sich in erster Linie auf bereits erschlossene Quartiere bzw. Grundstücksflächen. Der Bau neuer Erschließungsstraßen ist weitestgehend zu vermeiden.
- MIV_07:** Straßen, deren Dimensionierung nicht im Verhältnis steht zum Verkehrsaufkommen, werden rückgebaut oder zugunsten von Rad- oder Fußverkehrsflächen umgestaltet.
- MIV_08:** Das Straßennetz der LHMD ist unter Respektierung bestehender zusammenhängender Stadtquartiere nach Straßentypen entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (*RASt 06, Kap. 5.2*) bzw. nach Straßenkategorien entsprechend den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) zu klassifizieren.
- MIV_09:** Die LHMD wird auf Grundlage dieser Klassifizierung ein abgestuftes Geschwindigkeitskonzept entwickeln. Damit sollen gegenüber der Straßenverkehrsbehörde die von der LHMD angestrebten Ziele benannt werden, ohne in deren Entscheidungsbefugnis einzugreifen. Grundlage des Konzepts ist eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger auf Wohnwegen, Wohn-, Sammel- und Quartiersstraßen, von abschnittsweise 30 km/h auf Haupt- und Gewerbestraßen bei einer dortigen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h sowie von 50 km/h bzw. bei Bedarf darüber auf örtlichen Einfahrtstraßen, angebauten sowie anbaufreien Verbindungsstraßen.
- MIV_10:** Für die Erschließung bestehender Wohnquartiere durch MIV gilt das Prinzip der Verkehrsvermeidung und der Minimierung gesundheitlicher Beeinträchtigung der dort wohnenden Menschen durch geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen.
- MIV_11:** Mit Blick auf die städtebauliche Integration des Verkehrs und eine Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds erarbeitet die LHMD Gestaltungsleitlinien für das übergeordnete wie auch für das nachgeordnete Straßennetz nach den Kriterien einer gerechten Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes entsprechend dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung nach RAST 06 sowie unter besonderer Beachtung von Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Immissions- und Klimaschutz.

Ruhender Verkehr

- MIV_12:** Die LHMD veranlasst die Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts für ein ausgewähltes Stadtquartier mit unzureichendem Stellplatzangebot als Pilotprojekt (z.B. Stadtfeld-Ost) unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten (*Maßnahme Nr. 46*).
- MIV_13:** Die LHMD veranlasst gezielte bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen in Schwerpunktgebieten des Gehwegparkens zur Freihaltung der betreffenden Flächen.
- MIV_14:** Die LHMD stimmt sich mit privaten Investitionsinitiativen zur Errichtung kleinteiliger Quartiersgaragen ab und unterstützt diese bei der Klärung planungsrechtlicher und städtebaulicher Sachverhalte sowie bei der Grundstücksbeschaffung – z.B. durch Flächenfreihaltung (*Maßnahme Nr. 108*).
- MIV_15:** Die LHMD wird die bestehende Parkraumbewirtschaftung flächendeckend auf das gesamte Stadtgebiet erweitern, um ruhenden Verkehr und Parksuchverkehr verringern, die grundsätzliche Gebührenpflicht für Parken einführen und die Verkehrsmittelwahl so zugunsten des Umweltverbunds beeinflussen zu können.
- MIV_16:** Die LHMD wird in Verhandlungen mit der Landesregierung für eine Änderung der Verordnung über Parkgebühren eintreten mit dem Ziel ihrer Angleichung an die Kosten eines Einzelfahrscheins im ÖPNV für die einstündige Parkdauer.

Wirtschaftsverkehr

Hohe Priorität des Wirtschaftsverkehrs

Informationstechnologie, Maschinen- und Anlagenbau, Lebensmittelverarbeitung wie auch die Logistik- und Baubranche sowie zahlreiche Forschungs- und Wissenschaftsinstitutionen prägen das wirtschaftliche Profil der Landeshauptstadt Magdeburg. Das gilt ebenso für eine große Zahl von Handwerks-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Dem Wirtschaftsverkehr kommt daher auch aufgrund der Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienennetz sowie der Bedeutung von Magdeburg als Binnenhafen und als Knotenpunkt im nationalen und internationalen Wasserstraßennetz außerordentliche Bedeutung zu. Die Industrie- und Gewerbegebiete wie auch die zentral gelegenen Wissenschaftsstandorte sind meist multimodal erschlossen. Dagegen ist die Erreichbarkeit peripherer Gewerbestandorte mit Fahrrad oder ÖPNV oft nicht ausreichend gewährleistet, weshalb der Berufsverkehr dort häufig durch das Auto dominiert ist.

Bestehende Defizite sind mittel- bis langfristig abzubauen

Angesichts der für den Anlagen- und Maschinenbau bestehenden Notwendigkeit, sehr große und schwere Halb- oder Fertigprodukte zu transportieren, besitzt der Schwerlastverkehr eine für Magdeburg spezielle Bedeutung. Zugleich ergeben sich hier aufgrund der Bahnanlagen, die das gesamte Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchschneiden, spezifische Erschwernisse für großvolumige straßengebundene Gütertransporte im Bereich der Gleisunterquerungen. Teilweise unzureichende Durchfahrtshöhen an Bahnbrücken schränken die Nutzbarkeit des Straßennetzes insbesondere für Schwer- und Schwersttransporte derzeit erheblich ein. Mit der Fertigstellung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee sowie der im Rahmen der 2. Ausbaustufe des Eisenbahnknotens Magdeburg geplanten Maßnahmen – Umbau der Brückenbauwerke Walther-Rathenau-Straße, Lübecker Straße und Lorenzweg – werden indessen wesentliche Einschränkungen zumindest mittel- bis langfristig entfallen.

Ein bedeutendes Segment des Wirtschaftsverkehrs ist der Liefer-, Ver- und Entsorgungsvkehr innerhalb und außerhalb des Stadtgebietes. Der industrie-orientierte Wirtschaftsverkehr übernimmt dabei einen wesentlichen Anteil. Bedingt durch „just-in-time“-basierte Produktionsabläufe wird er auch künftig nicht abnehmen. Stark wachsen wird vor allem der innerstädtische Logistik- und Lieferverkehr infolge des rapiden Wachstums des Onlinehandels sowie der dadurch bedingten Zunahme von Kurier-, Express-, Paket-Dienstleistungen (KEP). Hiervon sind die Innenstadt und die Straßenräume in den innenstadtnahen Wohngebieten besonders betroffen, verbunden mit Beeinträchtigungen und Unfallrisiken für die dort ansässige Bevölkerung.

Verkehrsvermeidung bei City-Logistik und kleinräumigem Lieferverkehr notwendig

Insgesamt bestehen die künftigen Herausforderungen für die Magdeburger Wirtschaft und den Wirtschaftsverkehr in der Verkehrsvermeidung durch rationalisierte Transport- und Logistikprozesse, in der Nutzung klimaschonender Antriebe für Transportfahrzeuge, in der Reorganisation von Lieferketten und der Verlagerung von Transportvolumina auf klimaneutrale Verkehrsmittel.

WiV_01: Der Wirtschaftsverkehr hat gegenüber dem motorisierten Individualverkehr besondere Priorität. Aufgabe der LHMD ist es, weiterhin die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen in Abstimmung mit den Unternehmen zu sichern. Dabei sollen Störungen anderer städtischer Nutzungen soweit wie irgend möglich vermieden werden.

WiV_02: Die LHMD entwickelt in Kooperation mit Nachbarkommunen, lokalen Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen sowie Navigationsdiensten ein Gesamtkonzept für eine umwelt- und stadtverträgliche sowie betriebswirtschaftlich effektive Abwicklung des Güterverkehrs. Schwerpunkte sind dabei eine stärkere zeitliche und räumliche Lenkung der Verkehrsströme auf einem verlässlichen Vorrangnetz – außerhalb von zusammenhängenden Wohnquartieren und nach dem Grundsatz der Verkehrsvermeidung.

WiV_03: Die LHMD setzt sich ein für eine bedarfsgerechte Anpassung des Verkehrsnetzes insbesondere unter Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs bei längerfristigen Bauvorhaben (Brückenhöhen, Radien im Bereich von Knotenpunkten, Engstellen etc.).

- WiV_04:** Die Ausweisung eines für Lang-Lkw geeigneten Straßennetzes ist auch längerfristig nicht vorgesehen.
- WiV_05:** Die LHMD veranlasst die stadtverträgliche Einrichtung von Lkw-Sammelstellplätzen und deren Ausstattung (z.B. intermodale Verkehrsinformationen, Sanitäranlagen).
- WiV_06:** Die LHMD sorgt für die planungs- und eigentumsrechtliche Sicherung von Standorten für intermodale City-Terminals bzw. innerstädtische Umschlagspunkte. Sie setzt sich gegenüber KEP-Dienstleistern für die Einrichtung und den Betrieb von – im besten Fall anbieterneutralen – Mikro-Hubs bzw. Paketstationen ein, die für die empfangsberechtigten Personen fußläufig erreichbar sind.
- WiV_07:** Die LHMD erarbeitet städtebauliche und gestalterische Vorgaben für die stadtverträgliche Integration derartiger Einrichtungen und setzt sich in Abstimmung mit der Vielzahl entsprechender KEP-Unternehmen für Verbundlösungen ein.
- WiV_08:** Im Rahmen eines „Modellprojekts Magdeburg“ unterstützt die LHMD unter Beteiligung von ortsansässigen Forschungseinrichtungen sowie von Kurier-, Express- und Paket-Diensten ferner die Entwicklung stadt- und umweltverträglicher Logistikkonzepte für die „letzte Meile“. Das betrifft sowohl die Prüfung einer möglichen Einrichtung sogenannter stationärer Mini-Hubs als auch des Einsatzes platzsparender und nicht-emittierender Lieferfahrzeuge.
- WiV_09:** Die LHMD schafft – in Abstimmung mit Anrainern und betroffenen Unternehmen – die verkehrsorganisatorischen und stadtplanerischen Voraussetzungen für hinreichende Belieferungs- / Andienungsmöglichkeiten und -flächen im öffentlichen Straßenraum, die zur effektiven Ver- und Entsorgung erforderliche sind
- WiV_10:** Die LHMD engagiert sich in Kooperation mit den entsprechenden kommunalen und privaten Unternehmen hinsichtlich der Aktualisierung und des Ausbaus eines umweltverträglichen Entsorgungskonzepts für Wertstoffe, Industrie- und Haushaltsabfälle.

Fußverkehr

*Fußverkehr essen-
tieller Teil des öffent-
lichen Lebens*

Zu Fuß gehen ist essentieller Teil jeglicher menschlicher Fortbewegung. Selbst ÖPNV-Fahrgäste ebenso wie Menschen hinter dem Steuer oder auf dem Fahrrad legen täglich stets einen Teil ihrer Wege auch zu Fuß zurück. In deutschen Städten ist im Durchschnitt jeder vierte Weg ein reiner Fußweg. Dabei handelt es sich in der Regel um Distanzen von weniger als einem Kilometer. Auch in der Landeshauptstadt Magdeburg ist städtisches Leben ohne Menschen zu Fuß gar nicht denkbar – ganz gleich, ob sie zum Einkauf, auf dem Weg zur Schule oder zur nächsten Haltestelle, ob flanierend oder in Eile zu einem bestimmten Ziel unterwegs sind.

*Mehr Raum für den
Fußverkehr benötigt*

Aktive Mobilität zu Fuß tut körperlich gut. Sie ist gesund und macht Zufallsbegegnungen und die Teilhabe am öffentlichen Leben möglich. Aber Menschen zu Fuß haben keine „Knautschzone“. Als die schwächsten am städtischen Verkehr Beteiligten sind sie vielen Sicherheitsrisiken ausgesetzt. Das gilt besonders für Kinder – auch in Begleitung von Erwachsenen – und für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Wer zu Fuß geht, ist zudem auch mehr als andere am Verkehr Beteiligte durch Witterung, Lärm und Schadstoffe sowie durch unzureichenden Platz in seinen Bewegungsmöglichkeiten eingeschränkt.

In vielen Städten ist es daher mittlerweile erklärtes Ziel, dem Zu-Fuß-Gehen mehr Raum zu geben. Mehr Raum heißt jedoch nicht nur ausreichend bemessene Bürgersteige, die die Begegnung von Kinderwagen, Rollstühlen und Menschen mit Einkaufstüten oder Regenschirmen erlauben. Und es erfordert nicht nur weniger Beeinträchtigung durch Gehwegparken oder auf Gehwegen geführten Radverkehr. Mehr Raum bedeutet vor allem auch mehr Aufenthaltsqualität und mehr Möglichkeit zum Verweilen in der Stadt.

*Verkehrswende
erfordert mehr
Flächengerechtigkeit*

Eine erfolgreiche Verkehrswende hat deshalb – neben der Vielzahl anderer Strategien – die Umwandlung des städtischen Raums zugunsten umweltfreundlicher Mobilität – auch und vor allem des Fußverkehrs – zur Voraussetzung. Bessere Bedingungen für die vielfältigen Formen von Nahmobilität sind somit zugleich Beitrag zu einer lebenswerten Stadt.

Fuß_01: Die LHMD veranlasst die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts auf der Grundlage einer sorgfältigen Analyse des Ist-Zustandes. Sein Ziel ist der Ausbau eines funktional differenzierten und engmaschigen Wegenetzes.

Fuß_02: Die LHMD schafft mit Blick auf ein möglichst engmaschiges Fußwegenetz Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in einem Abstand von nicht mehr als 150 m – entsprechend den spezifischen Erfordernissen von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Es ist zu prüfen, ob im Bereich der Querungen aus Sicherheitsgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den rollenden Verkehr möglich ist.

Fuß_03: Die LHMD initiiert ein Aktionsprogramm „Querungshilfen für Fußgänger“. Sie entwickelt dafür einen Katalog von Standardlösungen (z.B. Gehwegvorstreckungen, ausreichend dimensionierte Mittelinseln, Verbesserung der Sichtverhältnisse durch erweiterte Straßen-Seitenräume). Das Programm betrifft speziell Knotenpunkte, verkehrsreiche Straßen, die Überquerung von Gleistrassen und deren Ausstattung mit regelkonformen Querungsstellen sowie taktilen Elementen (*Maßnahme Nr. 37*).

Fuß_04: Die LHMD wird unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden und externem Sachverstand einen Fußverkehrs-Check durchführen. Sein Ergebnis soll Grundlage sein für Maßnahmen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit und Sicherheit von Fußwegen. Besonderes Augenmerk gilt dabei fehlenden Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten sowie Stolperfallen und Engstellen.

Fuß_05: Die LHMD verpflichtet sich, unter Einbeziehung der Ergebnisse des Fußverkehrs-Check und zur Stärkung der Nahmobilität beim künftigen Aus- und Umbau des Fußwegenetzes ausreichend breite und gut begehbarer, auch straßenunabhängiger Gehwege sowie den Abbau von Barrieren und Sicherheitsrisiken zu gewährleisten.

- Fuß_06:** In diesem Kontext veranlasst die LHMD insbesondere die Überprüfung – und im Bedarfsfall – die Herstellung barrierefreier Zu- bzw. Übergänge zu ÖPNV-Haltestellen sowie barrierefreie Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen (*Maßnahme Nr. 37*).
- Fuß_07:** Sämtliche Gehwege an Kreuzungen, wichtigen Knotenpunkten und Querungsstellen sind bei künftigen Baumaßnahmen mit Bordabsenkungen von weniger als 3 cm Höhe auszustatten (*Maßnahme Nr. 55*).
- Fuß_08:** Die LHMD initiiert ein Umgestaltungsprogramm für Fußverkehrsflächen. Ziel ist die Herstellung ausreichend dimensionierter, ebener – auch für Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen und Rollkoffer erschütterungsfrei überrollbarer – Fußwege.
- Fuß_09:** Die LHMD gewährleistet, dass alle, auch straßenunabhängige Fußwege mit einer ausreichenden Beleuchtung ausgestattet sind.
- Fuß_10:** Die LHMD räumt bei der Planung und Steuerung von Lichtsignalanlagen den Belangen des Fußverkehrs gleiche Bedeutung ein wie denen anderer Verkehrsarten. Mit Blick auf kürzere Wartezeiten für Personen zu Fuß sind in der Abwägung deren Belange – ebenso wie diejenigen des bevorrechtigten ÖPNV und des Radverkehrs – bei den Umlauf- und Freigabezeiten von LSA zu berücksichtigen (progressive Fußgängersignalisierung), damit Straßen in einem Zug überquert werden können (*siehe Kapitel „Verkehrsmanagement“ VMa_11*).
- Fuß_11:** Die LHMD ist bestrebt, Fuß- und Radverkehr zu entflechten. Bislang noch auf gemeinsamen Wegen geführter Fahrradverkehr wird Zug um Zug auf baulich getrennte Radwege verlagert. Ausgenommen davon sind Straßen und Plätze, die als verkehrsberuhigte Bereiche oder für eine Nutzung nach dem Prinzip „Shared Space“ vorgesehen sind (*siehe Kapitel „Verkehrssicherheit / Verkehrskultur“ VSi_07*).
- Fuß_12:** Die LHMD wird den städtischen Winterdienst auf solchen Gehwegflächen gewährleisten, deren Beräumung nicht den Anliegern obliegt. Ziel ist, dass Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, auch im Winter mobil bleiben können.
- Fuß_13:** Die LHMD veranlasst bei der Gestaltung von Grundstücksein- und -ausfahrten, dass ebene und überrollbare Beläge verbaut werden und der Vorrang des Fußverkehrs erkennbar ist.
- Fuß_14:** Die LHMD räumt der Herstellung sicherer und kurzer Fußwegverbindungen innerhalb des Stadtgebietes – u.a. zwischen Stadtfeld-Ost und Alte Neustadt – besondere Priorität ein.
- Fuß_15:** Unter Beachtung einer dichten Vernetzung von Fußwegen vor allem im Umfeld von Schulen, öffentlichen Einrichtungen und ÖPNV-Haltestellen veranlasst die LHMD die Erarbeitung entsprechender kleinräumliche Verkehrskonzepte.
- Fuß_16:** Die LHMD wird Behinderungen des Fußverkehrs durch den ruhenden Verkehr u.a. im Zuge vermehrter Kontrollen unterbinden. Verstöße – insbesondere das Parken auf Gehwegen sowie in Einmündungsbereichen und an Querungsstellen – sind konsequent zu ahnden. Vorgesehen sind auch bauliche Maßnahmen (*siehe auch Kapitel „Straßennetz und motorisierter Verkehr“ MIV_13 sowie „Verkehrssicherheit“ VSi_13*).

Radverkehr

Gute bestehende Grundvoraussetzungen für Radverkehr ...

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt über gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr. Dazu zählt ein, im Vergleich zu anderen Großstädten ausgedehntes Radverkehrsnetz, das auch für den Radtourismus attraktiv ist. Zahlreiche für den Radverkehr freigegebene Grünverbindungen sowie eine kompakte und durchmischte Stadtstruktur mit geringen Steigungen sind weitere günstige Faktoren. Zu einer Vielzahl wichtiger Ziele können Menschen auf dem Fahrrad aus den meisten Teilen der Stadt mit relativ geringem Aufwand gelangen. Bei einer Distanz unterhalb von 5 km sind diese mit dem Fahrrad oft schneller als mit dem Auto erreichbar. Der Radverkehrsanteil im Modal Split hat sich in Magdeburg innerhalb der vergangenen 12 Jahre nahezu verdoppelt. Fast ein Viertel aller Wege zum Arbeitsplatz werden mit dem Fahrrad zurückgelegt.

... aber erhebliche Defizite im Detail

Im Detail bestehen jedoch zugleich erhebliche Beeinträchtigungen für Menschen, die in Magdeburg per Rad unterwegs sind. Das betrifft hauptsächlich den beträchtlichen Instandsetzungs- und Ergänzungsbedarf an den Radverkehrsanlagen. Fehlende Lückenschlüsse, Engpässe sowie unzureichende Sicherheitsabstände auf zahlreichen Abschnitten des Radverkehrsnetzes sind mit Beeinträchtigungen und Unfallrisiken verbunden. Verglichen mit dem Autoverkehr sind Personen auf dem Fahrrad in vielerlei Hinsicht nicht nur benachteiligt, sondern erhöhten Unfallrisiken ausgesetzt.

Verbesserungsbedarf für rollenden Verkehr und für Abstellmöglichkeiten

Mit Blick auf die Stärkung des Umweltverbunds und die zu erwartende weitere Zunahme des Radverkehrs ergeben sich somit zahlreiche Herausforderungen. Nicht nur die Infrastruktur für den „rollenden“ Verkehr ist fortlaufend instandzusetzen und entsprechend bestehenden Regelwerken umzurüsten mit dem Ziel einer Minderung von Sicherheits- und Unfallrisiken. Ebenso müssen auch Radabstellmöglichkeiten erweitert, verbessert und mit Blick auf die zunehmende Zahl hochpreisiger Fahrräder witterungsgeschützt und diebstahlsicher umgebaut oder neu errichtet werden.

Rad_01: Die LHMD wird das bestehende Radverkehrsnetz weiterbauen und – soweit erforderlich – Schritt für Schritt regelkonform umrüsten. Hierbei gilt der Verringerung von Engstellen und Lückenschlüssen sowie der Vermeidung häufig wechselnder Führungen von Radverkehrsanlagen besonderes Augenmerk. Besonders entlang von Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen sind nach und nach getrennte Radverkehrsanlagen einzurichten und derzeit noch auf Gehwegen geführter Radverkehr schrittweise zu verlagern (*siehe Kapitel „Verkehrssicherheit / Verkehrskultur“ VSi_07*).

Rad_02: Priorität hat dabei die schrittweise Umsetzung sicherheitsorientierter Maßnahmen. Dies betrifft die Markierung durchgehender Radstreifen entlang wichtiger Straßen, die Festlegung einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h für den MIV bei Einrichtung von Schutz-/ bzw. Angebotsstreifen sowie die Schaffung aufgeweiteter Aufstellstreifen und vorgezogener Haltelinien für den Radverkehr vor Lichtsignalanlagen.

Rad_03: In diesem Kontext wird die LHMD ein stadtweites Mängel- bzw. Schadenskataster für die bestehenden Radverkehrsanlagen in Zusammenarbeit mit Verbänden (ADFC) und anderen Fachleuten (Unfallkommission) erarbeiten.

Rad_04: Die LHMD veranlasst bei der Umgestaltung von Kopfsteinpflaster-Straßen in Wohnquartieren den Bau durchgehend erschütterungsfrei befahrbarer Streifen für den Radverkehr.

Rad_05: Die LHMD ist bestrebt, das gesamte Radverkehrsnetz barrierefrei zu gestalten. An sämtlichen Knotenpunkten, Querungen oder Einmündungen sind demnach Bordabsenkungen mit „Höhe 0“ vorzusehen (*Maßnahme Nr. 55*).

Rad_06: Die LHMD qualifiziert die bestehende Radverkehrskonzeption, um eine attraktive und sichere Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten für den Radverkehr zu gewährleisten.

- Rad_07:** Die LHMD wird den Umbau von Knotenpunkten so gestalten, dass sie mit dem Fahrrad einfach, übersichtlich und damit sicher zu befahren und zu überqueren sind. Um Unfallrisiken zu vermeiden, muss bereits vor Einfahrt in den Knotenpunkt die Radverkehrsführung für Menschen hinter dem Steuer klar erkennbar sein. Dies ist z.B. durch farbige Markierung von Radfahrstreifen und Abbiegespuren für den Radverkehr zu gewährleisten (*siehe Kapitel „Verkehrssicherheit / Verkehrskultur“ VSi 09*)
- Rad_08:** Die LHMD wird bei der Planung und Einrichtung von Baustellen die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigen durch entsprechende Führung bzw. Umleitung von Radwegen unter Beachtung von Sicherheitsabständen (*siehe Kapitel „Verkehrsmanagement“ VMa 09*).
- Rad_09:** Die LHMD setzt sich in Gesprächen mit lokalen Unternehmen dafür ein, dass sie bedarfsgerechte und ausreichende Radabstellanlagen sowie Umkleide- und Duschköglichkeiten für Beschäftigte einrichten, die mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz gelangen.
- Rad_10:** Die LHMD wird im Zuge der Aktualisierung der Radverkehrskonzeption die Festlegung und Freihaltung von Radverkehrskorridoren innerhalb des Stadtgebietes für ortsteilverbindende und regionale Radschnellverbindungen vorsehen – letztere ggf. in Abstimmung mit benachbarten Kommunen und Landkreisen. Als Grundlage dafür ist ein gesamtstädtisches Konzept vernetzter Fahrradstraßen sowie Radschnellverbindungen – auch unter Berücksichtigung ihrer Nutzung durch E-Bikes – zu erarbeiten (*Maßnahme Nr. 86*).
- Rad_11:** Im Vorgriff darauf bereitet die LHMD den Bau einer ersten Radschnellverbindung ins Stadtumland vor.
- Rad_12:** Die LHMD veranlasst die Aufstellung, Aktualisierung und Umsetzung stadtweiter Schulradwegepläne unter Einbeziehung von Schulen, Schulkindern, Eltern sowie externem Sachverstand (*Maßnahme Nr. 33*).
- Rad_13:** Um die Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes auch im Winter zu gewährleisten, wird die LHMD die Schneeräumung auf den wichtigsten Strecken in gleicher Weise wie die auf den Straßen veranlassen.
- Rad_14:** Die LHMD veranlasst die Freigabe sämtlicher geeigneter Einbahnstraßen für die Fahrradnutzung im Zwei-Richtungsverkehr (*Maßnahme Nr. 54*).
- Rad_15:** Die LHMD wird unter Einbeziehung entsprechenden Sachverständigen die Erstellung und Umsetzung eines Wegeleitsystems für den Radverkehr mit Hinweisen zu markanten Zielen und Angabe geeigneter Routen und Entfernungen in die Wege leiten (*siehe Kapitel „Verkehrsmanagement“ VMa_13*).
- Rad_16:** Die LHMD wird an wichtigen Schnittstellen des ÖPNV, an öffentlichen Einrichtungen, Schulen und Sportstätten Radabstellanlagen in nicht mehr als 100 m Entfernung einrichten. Die Anlagen müssen den Anforderungen an Witterungs- und Diebstahlschutz genügen. Falls erforderlich, erfolgt dies in Abstimmung mit den für den Betrieb Verantwortlichen (*siehe Kapitel „Verkehrsmanagement“ VMa_13; Maßnahme Nr. 38*).
- Rad_17:** Die LHMD wird Zug um Zug die Montage von Halte- bzw. Anlehnbügel für bequemen Stop an Lichtsignalanlagen veranlassen.
- Rad_18:** Die LHMD verstärkt ihre auf unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtete Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr. Im Fokus stehen dabei insbesondere Schülerinnen und Schüler, Beschäftigte und Menschen, die als Gäste mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs sind. Ziel ist es, auf unterschiedlichen Ebenen – u.a. in den sozialen Netzwerken – für den Radverkehr als umweltfreundliche und sichere Mobilitätsalternative zu werben und damit den Anteil des Radverkehrs weiter zu erhöhen.

Straßenraumgestaltung

Die Planungsdoktrin der „Autogerechten Stadt“ hat auch in der Landeshauptstadt Magdeburg Spuren hinterlassen. Die für die Planung Verantwortlichen der vorigen Generationen schufen Straßen für den Autoverkehr. Die Erfordernisse des Autoverkehrs hatten absolute Priorität. Infolgedessen galt der Aufenthaltsqualität der Straßen ein nur geringes Augenmerk. Als Verkehrsadern konzipiert, wurden Flächen für den Fuß- und Radverkehr vielfach bis auf ein Minimum reduziert. Für andere Nutzungen oder gar als Aufenthaltsorte waren und sind sie deshalb – auch angesichts der dort herrschenden Lärm- und Abgasbelastung – nicht prädestiniert.

Inzwischen rücken jedoch die Bedürfnisse der Menschen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind, ebenso wie die Belange des Klimaschutzes, zusehends ins Blickfeld von Planung und Planungspolitik. Auch im öffentlichen Bewusstsein ist eine allmähliche Abkehr von der alleinigen Vorherrschaft des Autos erkennbar. Überlegungen zu mehr Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum prägen die Verkehrsplanung und den Straßenentwurf. Insofern hat die Landeshauptstadt Magdeburg mit dem Vorzugsszenario „Stärkung des Umweltverbunds“ auf der Basis des vom Runden Tisch abgegebenen Votums ein Zeichen gesetzt. Es ist eine erste, wenn auch vorerst kleine Etappe auf dem Weg zu einer Verkehrswende. Diese wird nicht von heute auf morgen, jedoch in zielgerichteten kleinen Schritten zu verwirklichen sein.

Verkehrswende bedeutet vor allem die Neuverteilung des begrenzten Verkehrsraums in der Stadt und ein Mehr an Flächen für die Verkehrsarten des Umweltverbunds. Das betrifft zu allererst regelkonforme Geh- und Radwege und ausreichende Flächen für einen ungehinderten und flüssigen Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs. Auf Straßen und Plätzen findet jedoch auch öffentliches Leben statt – im Stadtzentrum, in innenstadtnahen Quartieren ebenso wie in Wohnvierteln am Stadtrand. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes muss hier Möglichkeiten eröffnen, um Straßen intensiver nutzen zu können – für rasche Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad ebenso wie zum Schlendern, für Begegnungen und als Orte des Verweilens wie auch zum Spielen und als Bühne des städtischen Lebens.

StrGe_01: Die LHMD erarbeitet Gestaltungsleitlinien für den Um- und Ausbau von Straßen oder Straßenabschnitten sowohl im über- wie im nachgeordneten Straßennetz. Ziel der Leitlinien ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Stadtklimas sowie der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsarten des Umweltverbunds.

StrGe_02: Die LHMD aktualisiert das im Rahmen ihres Freiraum- und Grünkonzepts erstellte Straßenbaumkonzept mit dem Ziel, den Baumbestand an Straßen in der Gesamtstadt zu erhalten bzw. weiter zu erhöhen.

StrGe_03: Die LHMD sichert bei der Umrüstung von Gleisanlagen der Straßenbahn für Fahrzeuge mit mehr als 2,30 m Breite den Erhalt – und falls dies nicht möglich ist– die unverzügliche Neuanpflanzung von Straßenbäumen.

StrGe_04: Die LHMD legt für die Planung neuer und den Umbau vorhandener Straßen das Prinzip der städtebaulichen Bemessung nach RASt 06 als Leitlinie fest. Es betrifft die Zonierung vom Rand der Bebauung zur Fahrbahnmitte. Entsprechend diesem Grundsatz soll bei allen Baumaßnahmen im Bestand ebenso wie bei Neubaumaßnahmen – nach Abwägung zwischen städtebaulichen und verkehrlichen Zielen und einem Abgleich mit den Fördermöglichkeiten – verfahren werden.

StrGe_05: Die LHMD wird Maßnahmen des Straßenumbaus und der Verkehrsorganisation dafür nutzen, Straßenräume aufzuwerten mit dem Ziel, mehr Raum für den öffentlichen Nahverkehr sowie den Fuß- und den Radverkehr bereitzustellen. Im Einzelnen betrifft dies die Verbreiterung von Seitenräumen, Baumpflanzungen sowie die Entlastung von ruhendem Verkehr.

*Veränderte Wert-
schätzung des
öffentlichen Raumes*

*Mehr Flächenge-
rechtigkeit als
Planungsprinzip*

*Öffentlicher Raum
ist Bewegungs- und
Aufenthaltsort*

- StrGe_06:** Die LHMD wird die Möglichkeit prüfen, Straßen mit einer – im Verhältnis zu ihrer Dimensionierung – nur geringen Belastung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und der Straßenraumbegrünung zurückzubauen (*siehe Kapitel „Straßennetz und motorisierter Verkehr“ MIV 07*).
- StrGe_07:** Die LHMD wird bei der Neugestaltung von Straßen oder Plätzen die Belange des kleinräumigen Wirtschaftsverkehrs besonders berücksichtigen. Das betrifft namentlich die Anordnung und Dimensionierung temporärer Anlieferungsgebiete einschließlich der jeweiligen Zufahrtsmöglichkeiten unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs und – falls vorhanden – eines ungehinderten Betriebs des öffentlichen Nahverkehrs.
- StrGe_08:** Die LHMD plant vorrangig in verdichteten innenstadtnahen Wohnquartieren die Einrichtung verkehrsberuhigter Räume als sogenannte „Shared Spaces“. Ziel ist in diesen Bereichen die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten und am Verkehr Beteiligten auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme.
- StrGe_09:** Die LHMD veranlasst die Erarbeitung eines Leitkonzepts zur Beleuchtung öffentlicher Räume. Dabei sind gestalterische Gesichtspunkte sowie die Anforderungen der Wirtschaftlichkeit und der Verkehrssicherheit miteinander in Einklang zu bringen.

Die Strategiefelder in der Gesamtschau

171 strategische Handlungsempfehlungen

Die zwölf Strategiefelder umfassen mit Stand des Stadtratsbeschlusses zum VEP 2030^{plus} vom 24.03.2022 insgesamt 171 strategische Handlungsempfehlungen (siehe Grafik 16). Zum überwiegenden Teil sind sie den Verkehrsarten des Umweltverbunds und der Verkehrsorganisation im erweiterten Sinn zuzuordnen. Ungeachtet dessen besteht jedoch zwischen allen zwölf Strategiefeldern eine intensive Wechselbeziehung.

So ist etwa die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs unmittelbar verknüpft mit der Neu- oder Umverteilung von Flächen im Zuge der Umgestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen. Gleiches gilt für die Förderung der Verkehrssicherheit. Eingeschlossen sind außerdem die meisten der strategischen Handlungsempfehlungen zum Verkehrsmanagement.

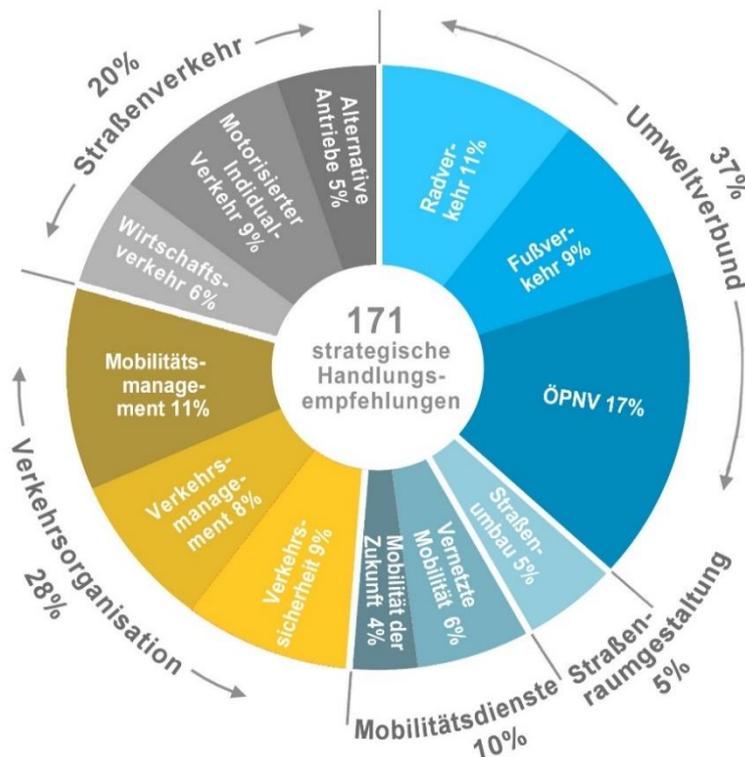
Auch die Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg erfordert die Verknüpfung mehrerer Strategiefelder. Das betrifft vor allem die Handlungsempfehlungen zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Von großer Bedeutung ist überdies die Einbeziehung vernetzter Mobilitätsangebote und neuer Mobilitätsformen.

Intensive Verknüpfung aller zwölf Strategiefelder

Mit Blick auf die enge Verzahnung der künftigen Mobilitätsentwicklung mit dem Klimaschutz haben alle zwölf Strategiefelder und nahezu sämtliche strategischen Handlungsempfehlungen gleich großes Gewicht. Dies wird deutlich angesichts der umgehend erforderlichen Minderung emittierter Schadstoffe und klimaschädlicher Abgase durch den motorisierten Verkehr. Priorität haben hier zum einen die Strategien zur generellen Verringerung und Kanalisierung des MIV bzw. zur Umstellung der Fahrzeugflotte auf nicht-emittierende alternative Antriebsformen. Dies gilt vor allem im Wirtschaftsverkehr. Zum anderen sind die schrittweise Neuorganisation des Verkehrssystems, die Umgestaltung des öffentlichen Raumes und die Stärkung alternativer Mobilitätsangebote von ebenso großer Bedeutung.

... im Rahmen einer integrierten Planung

Die Grafik veranschaulicht den integrierten strategischen Planungsansatz des VEP 2030^{plus} im Unterschied zur weitgehend monodimensional ausgerichteten Verkehrsplanung früherer Jahre.



Grafik 16: Strategischen Handlungsempfehlungen nach Zuordnung zu den Handlungsfeldern und prozentualer Verteilung

// Baustein 5_Maßnahmen

Einleitende Erläuterungen

◇ *Arbeitsprozess in mehreren Schritten*

*Beteiligungsprozess
2015 zum Maßnah-
menkonzept*

Die Grundaussagen des Integrierten Maßnahmenkonzeptes zum VEP 2030*plus* leiten sich ab aus einem im Jahr 2015 durchgeführten mehrstufigen Beteiligungsprozess. Er umfasste unterschiedliche Formate unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und zahlreicher unmittelbar Beteiligter. Seine umfangreiche Bilanz setzt sich zusammen aus konkreten Hinweisen verschiedener Fachämter der Stadtverwaltung und des Runden Tisches sowie einer großen Zahl von Maßnahmevorschlägen aus einer mehrwöchigen Online-Befragung. Hinzu kamen die Ergebnisse eines öffentlichen Dialogs im Rahmen des alljährlichen Rathausfestes sowie die Beiträge einer Fachveranstaltung zum Wirtschaftsverkehr.

*Auswertung der
Ergebnisse in
mehreren Stufen*

Die insgesamt rund 5.600 Maßnahmenvorschläge wurden nach einer ersten Grobbewertung und einer mehrstufigen Vorauswahl zunächst mit der Projektgruppe des Stadtplanungsamtes und danach in vier themenbezogenen Arbeitsgruppen des Runden Tisches eingehend geprüft.

Eine endgültige Bewertung und Auswahl erfolgte in mehreren Etappen – jede davon in Abstimmung mit dem Runden Tisch, den übrigen Begleitgremien und der verwaltungsinternen Projektgruppe.

- Ein erster Schritt diente dem Abgleich der Maßnahmen mit den Zielen des VEP 2030*plus*.
- In einem nächsten Schritt folgte die Definition aller politisch beschlossenen bzw. im Planungsprozess oder bereits in der Realisierung befindlichen „Sowieso-Maßnahmen“.
- Die Untergliederung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie in solche mit hoher, mittlerer und niedriger Priorität war Ergebnis eines dritten Schrittes.
- Eine weitere Untergliederung erfolgte nach sechs Kostengruppen in Orientierung an Kosten vergleichbarer Maßnahmen.
- Ein letzter Schritt diente der Zuordnung der Maßnahmen zu den drei Szenarien.

*Stadtratsbeschluss
vom März 2022*

Die aktualisierte Liste der im Rahmen des VEP 2030*plus* kurz-, mittel- und langfristig umzusetzenden Maßnahmen umfasst entsprechend Stadtratsbeschluss Nr. 1399-046(VII)22 vom 24. März 2022 insgesamt 119 Positionen. Diese Zahl wird sich im weiteren Umsetzungsprozess möglicherweise verändern.

◇ *Stellenwert der Maßnahmenempfehlungen im Gesamtprozess*

Methodisch stützte sich das Integrierte Maßnahmenkonzept weder auf eine systematische Ableitung der Maßnahmen aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse noch aus den Zielen und den Szenarien. Auch waren zum Zeitpunkt seiner Erarbeitung die strategischen Rahmenvorgaben für den VEP 2030*plus* noch nicht ausformuliert. Dennoch ergeben sich zahlreiche Übereinstimmungen zwischen den Strategien und den Maßnahmen. Dies belegt nachträglich die relativ hohe Zielgenauigkeit eines solchen Vorgehens.

*Frühzeitige
Einbeziehung der
Öffentlichkeit*

Es war vor allem erfolgreich, weil die Öffentlichkeit auf diese Weise frühzeitig in die Bearbeitung des VEP mit einbezogen werden konnte. Das eröffnete für viele Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich zu den aus ihrer Sicht wichtigen Themen der künftigen Mobilitätsentwicklung ihrer Stadt mit praktischen Empfehlungen äußern zu können.

*Benennung von
Prioritäten*

Auch wenn die betreffenden Vorschläge nicht repräsentativ sind, so ergeben sie doch eine aufschlussreiche Bilanz: Verbesserungsbedarf vor allem für Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV, weniger für den motorisierten Individualverkehr, wo neben einer Optimierung des Verkehrsflusses insbesondere die Themen Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung im Vordergrund standen. Ein generell dringender Handlungsbedarf wurde hier jedoch nicht artikuliert.

Die Maßnahmen nach Verkehrsarten

(Zahlen in Klammern) = Numerierung entsprechend Maßnahmenbewertung (siehe Anhang 2)

◇ **Fußverkehr – 8 Maßnahmen** (siehe Karte 7)

- Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg (30).
- Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max. 90 s (34).
- Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B. Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen) (37).
- Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz u. Kaiser-Otto-Ring (44).
- Barrierefreier öffentlicher Raum inklusive Bordabsenkungen an Querungsstellen (55).
- LSA / Querungshilfen / Geschwindigkeitsreduzierung vor Schulen (58).
- Bedarfsgerechte Sanierung von Fußwegen (81).
- Fußverkehrskonzept für den Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten (107).

◇ **Fußverkehr / Radverkehr – 11 Maßnahmen**

- Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (9).
- Fuß- und Radweg südlich Barleber See II (15).
- Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (insbesondere zwischen Anna- und Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breitere Gehwege und separate Radverkehrsanlagen (31).
- Schulwegsicherung (33).
- Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke (64).
- Neubau kombinierte Fuß- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Straße einschließlich Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung (83).
- Fuß- und Radverkehrsanlage im Zuge der Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße) (94).
- Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße (100).
- Ausbau Wegeverbindung zwischen Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Total-Tankstelle (101).
- Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße (75).
- Fuß- und Radbrücke über Elbe und Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders (115).

◇ **Radverkehr – 51 Maßnahmen** (siehe Karte 8)

- Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße (10).
- Radverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker und Osterweddinger Chaussee (11).
- Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch (12).
- Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmannstraße (13).
- Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg (14).
- Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (35).
- Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten | Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden (38).
- Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von 'Fahrradschleusen' vor LSA (39).
- Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee (42).
- Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (einschließlich der Befahrbarkeit für den Radverkehr in beide Richtungen) (45).
- Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen) (49).

- Konzept für eine Radwegeverbindung unter Nutzung der Revisionswege und Baustraßen der Nord-Süd-Verbindung insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg (50).
- Trennung von Rad- und Fußverkehr in der Jakobstraße durch eine geeignete Führung (52).
- Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr dort, wo die Möglichkeit besteht (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße) (54).
- Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Bereich Alt Prester / Pechauer Straße / Pfeifferstraße / Genthiner / Cracauer Straße durch Neuordnung der Verkehrsräume nach Fertigstellung von Maßnahme Nr. 26 (59).
- Neubau bahnparrallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße (61).
- Ausbau Ottersleber Weg nach Niederndodeleben für den Radverkehr (62).
- Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz (63).
- Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee (65).
- Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges (66).
- Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddingener Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) | Radweg Ottersleben – Osterweddingen) (67).
- Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker/Schönebecker Straße) (68).
- Ergänzung Radverkehrsanlagen Salbker Chaussee (Schäferbreite - Magdeburger Ring) (69).
- Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Olvenstedter Chaussee und Olvenstedter Platz (70).
- Neubau Neustädter Radweg zwischen Nachtweide und Schrote-Radweg und weiter als Wegeverbindung bis zur Ohrestraße (71).
- Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße (72).
- Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 nach Wanzleben (73).
- Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenweg östlich der Alten Elbe (74).
- Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List (76).
- Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße (77).
- Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee (78).
- Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße (79).
- Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten (82).
- Umsetzung ortsteilverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen (86).
- Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleiufer (87).
- Bauliche Fortsetzung des Biederitzer Radwegs zwischen Berliner Chaussee und Biederitz – bei Abriss der Bahnbrücke Neubau einer kurzen Fuß- und Radbrücke nur über die Ehle im Umflutgraben (88).
- Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg und Verlängerung Brassenweg, zwischen Burger Straße (Kreisverkehr) und Oebisfelder Brücke sowie zwischen Wasserkunststraße und Freiligrathstraße (91).
- Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang dem Magdeburger Ring ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße (93).
- Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorstweg (Führung auf d. Fahrbahn) (95).
- Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße) (96).

- Radverkehrsanlage im Bereich zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg (97).
- Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung (98).
- Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg (99).
- Wegeverbindung entlang der Geländekante zwischen Am Kuhanger/Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke (102).
- Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr (103).
- Ergänzung Radverkehrsanlage (Nordseite) Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Straße / Bahnübergang) (104).
- Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße (106).
- Markierung Radverkehrsanlage Prester/Cracau (über Alt Prester/Genthiner-/Cracauer Straße) (109).
- Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße (116).
- Durchgehender Radweg von / nach Beyendorf-Sohlen (westlich Bahntrasse / Gustav-Ricker- / Erich-Weinert-Straße) (117).
- Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zwischen Überfahrt Franzosengraben und Überfahrt Randau (118).

◇ **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – 23 Maßnahmen** (siehe Karte 9)

- Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschnitte 5 – 8) (2).
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (Magdeburger Standard) (4).
- Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Straße bis Ottersleben (7).
- Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz bis Lüttgen Salbke (16).
- Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn) (17).
- Verlängerung einer ÖPNV-Anbindung über Ottersleben hinaus bis zum Eulenberg (18).
- Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze im Stadtgebiet und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen (19).
- Beibehaltung Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt (20).
- ÖPNV-Erschließung Pfahlberg (23).
- Haltestelle Friedensplatz / Breiter Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang (24).
- Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße (25).
- ÖPNV-Anbindung Florapark (26).
- Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg (27).
- Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße) (40).
- Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle „Goldschmiedebrücke“ in Richtung Süden (43).
- Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf) (48).
- Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- bzw. Bike+Ride-Standorte (60).
- Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten (80).
- Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße für den Umweltverbund (85).
- Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für Nutzung breiterer Wagenkästen (>2,30 m) (110).
- Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen (111).
- Verlängerung der Buslinie von Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf – über Kümmelsberg (114).
- ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus (119).

◇ **Öffentlicher Personennahverkehr / Motorisierter Individualverkehr – 2 Maßnahmen**

- Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (1).
- Ersatz-Neubau Strombrückenzug (3).

◇ **Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Straße – 14 Maßnahmen**

(siehe Karte 10)

- Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. Bauabschnitt) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße (6).
- Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes für den Fall seiner Erweiterung (8).
- Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau | Konzept für eine Dritte Elbquerung (20).
- Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung der Ortsumfahrung erforderlich (21).
- Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester (28).
- Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen (29).
- Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstelle Königstraße / Salbker Chaussee (51).
- Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten (57).
- Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße (84).
- Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder) (89).
- Optimierung des Durchgangsverkehrs über die B 1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke und Ernst-Reuter-Allee (92).
- Verlagerung Güter- und Lieferverkehr von der Mittagstraße in die Hundisburger Straße (105).
- :: bei Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete (112).
- Verbesserte Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes „Münchenhofstraße“ (113).

◇ **Ruhender Verkehr – 6 Maßnahmen**

- Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen (36).
- Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz (46).
- Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche (47).
- Weitere Qualifizierung der Parkraumbewirtschaftung (City /citynahes Stadtgebiet) (56).
- Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z. B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten, Universität) (90).
- Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- und Gemeinschaftsgaragen (108).

◇ **Verkehrsberuhigung – 4 Maßnahmen** (siehe Karte 11)

- Einrichtung von Tempo-30 km/h-Zonen (5).
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren (32).
- Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität (41).
- Neuordnung der Straßenräume Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg (53).

Struktur des Integrierten Maßnahmenkonzepts

◇ „Sowieso-Maßnahmen“

Als „Sowieso-Maßnahmen“ werden die Maßnahmen unterschiedlichen Verbindlichkeitsgrades bezeichnet, deren Umsetzung auch ohne VEP „sowieso“ erfolgen würde. Dabei sind folgende Kategorien relevant:

- Maßnahmen, die sich bereits in der Umsetzung befinden,
- Maßnahmen, die bereits das Planungsstadium erreicht haben,
- vom Stadtrat beschlossene mittel- oder langfristige Maßnahmen, für die jedoch noch nicht unbedingt eine Planung begonnen worden ist,
- vom Stadtrat bzw. von der Verwaltung zur Prüfung empfohlene Maßnahmen, deren Planung und Umsetzung allerdings erst auf Grundlage genauerer Bedarfsanalysen, Aussagen zu ihrer Kompatibilität mit bestehenden Planwerken sowie zu ihrer Finanzierbarkeit gesichert ist.

Zu den bereits in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen zählen die drei größten, derzeit bereits im Bau befindlichen bzw. überwiegend realisierten Vorhaben – die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, die noch nicht fertig gestellten Bauabschnitte der zweiten Nord-Süd Verbindung der Straßenbahn sowie der Ersatzneubau Strombrückenweg.

Die insgesamt 29 „Sowieso-Maßnahmen“ lassen sich den vier Kategorien folgendermaßen zuordnen: Neben drei in der Umsetzung handelt es sich um zwei weitere im Planungsstadium. Zwölf weitere Maßnahmen wurden vom Stadtrat beschlossen und ebenfalls zwölf zur Prüfung empfohlen (siehe Karte 12).

29 Sowieso- Maßnahmen

◇ Kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzbarkeit

Alle Maßnahmen einschließlich der „Sowieso-Maßnahmen“ wurden nach kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzbarkeit unterschieden – unabhängig von ihrer Priorität bzw. Wichtigkeit. Wichtige Maßnahmen sind in der Regel nur dann auch kurzfristig umsetzbar, wenn dafür nicht umfangreiche planungsrechtliche oder finanzielle Voraussetzungen bestehen. Als kurzfristig gilt eine Umsetzbarkeit von 2024 – 28, als mittelfristig von 2028 – 33 und als langfristig nach 2033

*Kurzfristig: 2024 – 28
Mittelfristig: 2028 – 33
Langfristig: nach 2033*

Die kurz-, mittel- oder langfristige Abstufung kann sich unter veränderten Rahmenbedingungen verschieben. Aus heutiger Sicht sind 37 – einschließlich acht „Sowieso“-Maßnahmen – kurzfristig, 62 Maßnahmen mittelfristig und 20 langfristig umzusetzen.

◇ Hohe, mittlere oder niedrige Priorität

Die Zuordnung der Maßnahmen zu drei Prioritätsstufen – hoch, mittel und niedrig – erfolgte in Übereinstimmung mit den Zielen, den Szenarien 1 bzw. 2 und den Strategien. Hohe Priorität haben vor allem diejenigen Maßnahmen, die entsprechend den Zielen und den Strategien besondere Bedeutung haben für eine klimafreundliche Verkehrsentwicklung im Sinne von Vorzugs-szenario 1 „Stärkung des Umweltverbunds“ bzw. Szenario 2 „Verhaltenswandel“.

Prioritätsstufen entsprechend Zielen, Szenarien und Strategien

Eine Verschiebung der Prioritätsstufen im Lauf der Umsetzung des VEP 2030plus kann sich ergeben, wenn Maßnahmen einer höheren Prioritätsstufe entfallen und an ihre Stelle solche aus einer niedrigeren Prioritätsstufe nachrücken.

Insgesamt ergibt sich folgende Zuordnung: Hohe Priorität besitzen 70, mittlere Priorität 36 und niedrige Priorität 13 Maßnahmen.

◇ **Kostenrelevanz**

Sechs Kostengruppen

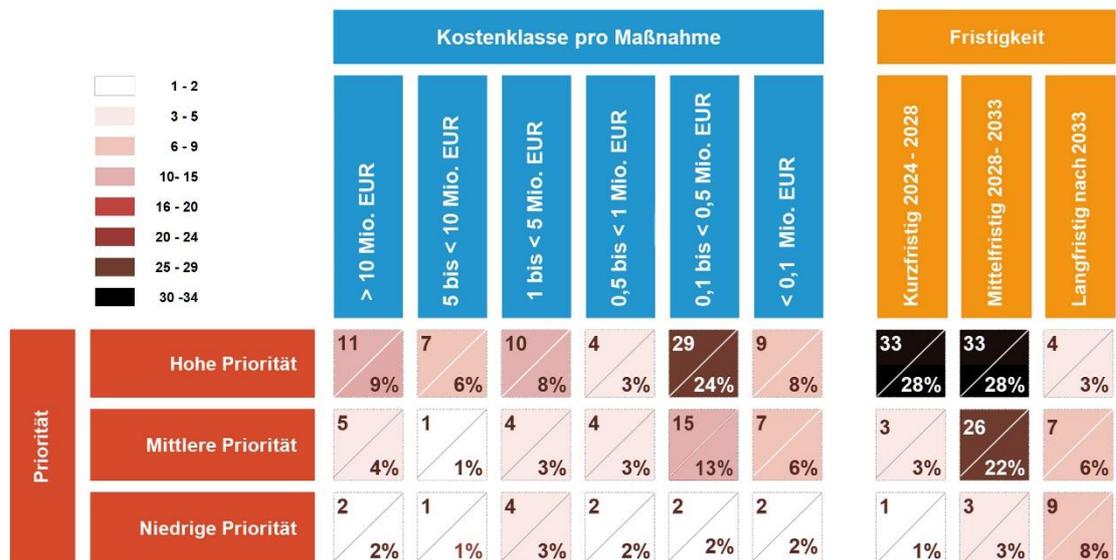
Die Zuordnung der Maßnahmen erfolgte nach folgenden sechs Kostengruppen. Grundlage dafür sind grobe Erfahrungswerte aus vergleichbaren, bereits realisierten Vorhaben.

- 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.

Bewertung nach Kostengruppen, zeitlicher Umsetzung und Prioritätsabstufung

Die detaillierte Bewertung aller 119 Maßnahmen erfolgte nach diesen Kostengruppen, zeitlichem Umsetzungshorizont und Priorität (siehe Anlage xx). Zusammen mit sämtlichen Änderungsanträgen der Stadtratsfraktionen ist sie Grundlage des Integrierten Maßnahmenkonzepts vom Juni 2019. Dieses wurde auf Basis des Stadtratsbeschlusses Nr. 1399-046(VII)22 vom 24.03.2022 ergänzt und aktualisiert.

Die zusammenfassende Bewertung ist der folgenden Grafik zu entnehmen (siehe Grafik 16).



Grafik 17: Maßnahmenauswertung nach Kostengruppen, zeitlicher Umsetzbarkeit und Priorität

15 Prozent kostenintensive Maßnahmen ...

... und 54 Prozent mit Kosten unter 0,5 Mio. EUR

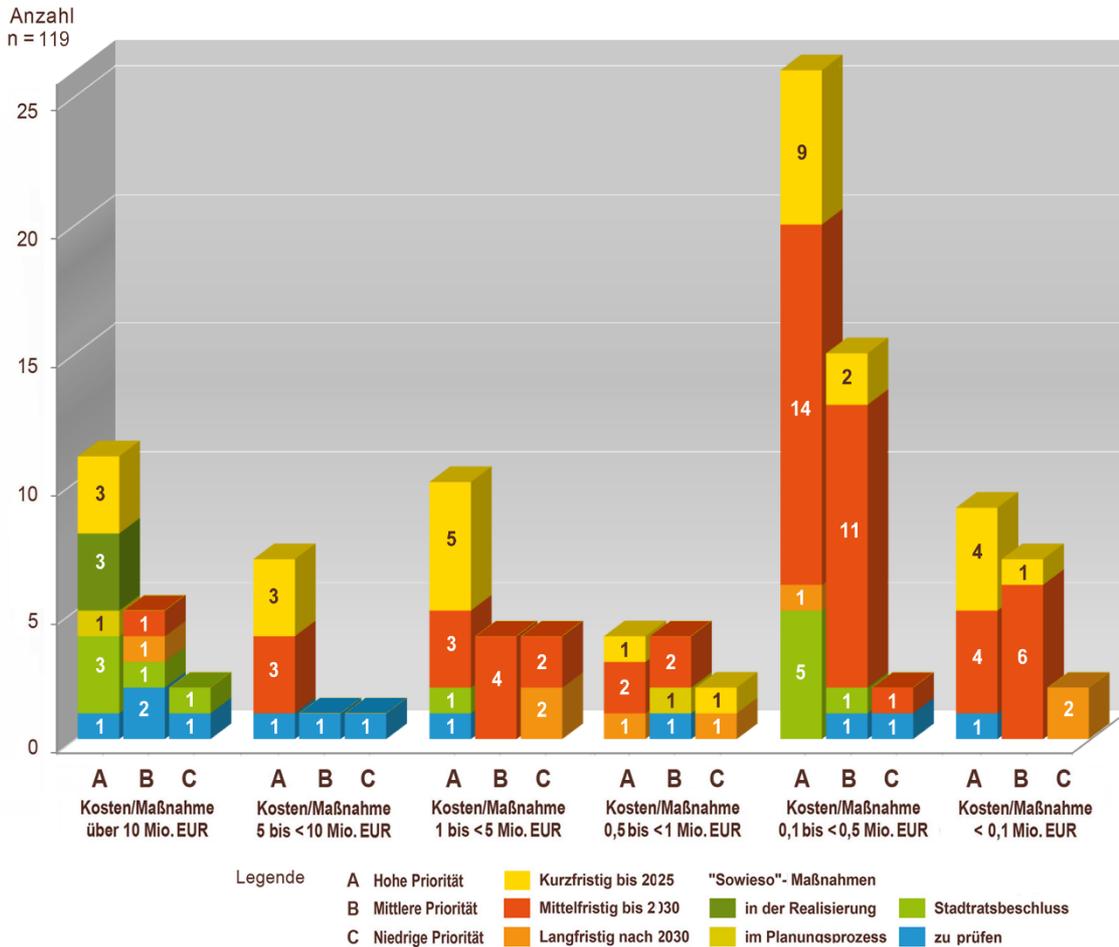
Mehrjähriger Umsetzungszeitraum ...

... nicht ohne Fördermittel realisierbar

- » Insgesamt 18 Maßnahmen (= 15 Prozent) der Kostengruppe > 10 Mio. EUR zuzurechnen, darunter – neben den drei im Bau befindlichen Großprojekten – die kostenintensiven Verlängerungen der Straßenbahnstrecken über Ottersleben bis zum Eulenberg und nach Lüttken-Salbke.
- » 64 Maßnahmen (= 54 Prozent) entfallen auf die beiden untersten Kostengruppen, davon 18 (= 15 Prozent) auf die Kostengruppe unter 0,1 Mio. EUR.
- » Insgesamt 15 der 27 umfangreichen Maßnahmen (= 13 Prozent), die den Kostengruppen oberhalb von 5 Mio. EUR zuzuordnen sind, sind definiert als kurz- und mittelfristig umzusetzen. Innerhalb der gleichen Gruppe sind es demgegenüber 63 Maßnahmen (= 53 Prozent) der Kostengruppen unterhalb 1 Mio. EUR.
- » Ein großer Anteil aller – auch der weniger kostenintensiven – Maßnahmen wird aus Kostengründen vermutlich einen Umsetzungszeitraum von mehreren Jahren und eine Planung in Jahresscheiben erforderlich machen.
- » Allerdings sind etliche Maßnahmen nicht ohne den Einsatz von Förder- bzw. Drittmitteln und daher nicht nur aus Haushaltsmitteln der Landeshauptstadt Magdeburg zu finanzieren.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass kurzfristig außer den aktuell laufenden sowie den außerordentlich vordringlichen Großprojekten in erster Linie jene 18 Maßnahmen mit Kosten von unter 0,1 Mio. EUR eine Chance zur Umsetzung innerhalb der kommenden zwei bis sechs Jahre haben. Ihre Realisierung erfordert ein relativ geringes Investitionsvolumen. Damit besteht dennoch die Möglichkeit, kurzfristig nachhaltige Effekte erzielen zu können (siehe Grafik 17).

Umsetzungs-Chance hoch für die Maßnahmen mit niedrigen Kosten



Grafik 18: Maßnahmen nach Kostengruppen, zeitlicher Umsetzbarkeit und Priorität

Zuordnung der Maßnahmen zu den Szenarien

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den drei Szenarien orientiert sich sowohl an den vom Stadtrat beschlossenen Zielen des VEP 2030plus (Baustein 3) als auch an Strategien (Baustein 4). Im Folgenden sind die wichtigsten Zuordnungskriterien stichwortartig zusammengefasst.

Zuordnung zu Szenarien entsprechend Zielen und Strategien

◇ Szenario 0 „Beschlusslage“

- Umsetzung aller „Sowieso-Maßnahmen“ bis auf drei ÖPNV-Vorhaben an der Peripherie (Streckenverlängerung Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke, ÖPNV-Erschließung Pfaßberg, ÖPNV-Anbindung Florapark),
- Ausführung sämtlicher Straßenneu- oder -ausbaumaßnahmen, jedoch
- keine weiteren Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen außer laufender Instandhaltung.

◇ Szenario 1 „Stärkung Umweltverbund“

- Umsetzung aller „Sowieso-Maßnahmen“ außer noch zu prüfender Straßenprojekte,
- Ausführung sämtlicher Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen,
- Realisierung folgender MIV-bezogener Vorhaben: Bahnparallele Erschließungsstraße, Verlängerung Burger Straße bis Magdeburger Ring (Nordverbinder), Verlagerung Güterverkehr aus der Mittagstraße, Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten, bessere Verkehrsanbindung des Wohn- und Gewerbegebietes „Münchenhofstraße“),
- Umsetzung eines Großteils der ÖPNV-Maßnahmen außer ÖPNV-Erschließung Pfahlberg,
- Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten – hier insbesondere derjenigen des Umweltverbunds.

◇ Szenario 2 „Verhaltenswandel“

- Umsetzung aller „Sowieso-Maßnahmen“ außer noch nicht im Bau befindlicher Straßenprojekte, ferner
- Ausführung sämtlicher Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen,
- Realisierung aller, den ÖPNV betreffenden Maßnahmen
- Ausführung aller in Szenario 1 vorgesehenen unbedenklichen MIV-Maßnahmen.

◇ Korrelation von Maßnahmen und Szenarien

Grundlage der detaillierten tabellarischen Übersichten auf den folgenden Seiten 91 – 95 ist die Gliederungssystematik und laufende Numerierung der Maßnahmenbewertung (siehe Anlage 3). Der Übersichtlichkeit halber wurden die Maßnahmen nach sechs farblich unterschiedlichen Kategorien – ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr, MIV, Ruhender Verkehr, Verkehrsberuhigung sowie nach den Mischkategorien teils Fuß- teils Radverkehr sowie teils MIV teils ÖPNV – untergliedert.

Mehrstufiger
Abwägungsprozess

Die Zuordnung jeder der 119 Maßnahmen zu einem oder mehreren der drei Szenarien erfolgte in einem mehrstufigen Abwägungsprozess sowohl mit der Planungsverwaltung als auch mit den zuständigen Fachausschüssen des Stadtrats der Landeshauptstadt.

Hoher Anteil der
Maßnahmen in
Szenario 1 und 2

Die zusammenfassende Auswertung der Übersichtstabellen ergibt folgende Bilanz: Insgesamt 37 Maßnahmen (= 31%) sind dem Szenario 0, 106 Maßnahmen (= 89%) dem Szenario 1 und 108 Maßnahmen (= 91%) dem Szenario 2 zuzuordnen. In der Gesamtbilanz überwiegen bei den Szenarien 1 und 2 die Maßnahmen des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs sowie der Verkehrsberuhigung und des ruhenden Verkehrs. Im Vergleich dazu sind dies beim Szenario 0 vor allem Maßnahmen im Bereich MIV und Straße (siehe Tabelle 18).

	Szenario 0		Szenario 1		Szenario 2		insgesamt	
	Anzahl	v.H.	Anzahl	v.H.	Anzahl	v.H.	Anzahl	v.H.
ÖPNV	12	10%	19	16%	23	20%	23	20%
Fahrrad	6,5	6%	56	47%	56	47%	56	47%
Fußverkehr	1,5	1%	14	12%	14	12%	14	12%
Verkehrsberuhigung	1	1%	4	3%	4	3%	4	3%
Ruhender Verkehr	0	0%	6	5%	6	5%	6	5%
Straße/MIV	16	13%	7	6%	5	4%	16	13%
Summe	37	31%	106	89%	108	91%	119	100%

Tabelle 18: Bilanz der Maßnahmenzuordnung zu den drei Szenarien

SOWIESO-MASSNAHMEN

	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Maßnahmen derzeit in Umsetzung (Hohe Priorität)			
1 Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee			
2 Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7)			
3 Ersatzneubau Strombrückenzug			
Maßnahmen in Planung			
4 <i>Barrierefreier Ausbau von 3 – 4 Haltestellen pro Jahr gemäß Magdeburger Standard</i> vorrangig bei Trassenumbau			
5 Einrichtung von Tempo-30-km/h-Zonen			
Stadtratsbeschluss			
6 Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg u. Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße			
7 Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Str. – Ottersleben			
8 Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner Erweiterung			
9 Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr (Abschnitt Alt Westerhüsen von Schönebecker Chaussee bis Sohlener Straße, Abschnitt Sohlener Straße bis Welsleber Straße, Abschnitt Welsleber Straße bis Faulmannstraße, Abschnitt Faulmannstraße bis Blumenstraße, Abschnitt Blumenstraße bis Knoten Friedrich-List-Straße, Abschnitt Knoten Friedrich-List-Straße bis Knoten Schanzenweg, Abschnitt Knoten Schanzenweg bis Schönebecker Straße/ Einmündung Neue Straße)			
10 Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße			
11 Radverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker und Osterweddingener Chaussee			
12 Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch			
13 Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmannstraße			
14 Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg			
15 Fuß- und Radweg südlich Barleber See II			
16 Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke			
17 Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)			
Zur Prüfung vorgeschlagen			
18 Prüfung der Verlängerung einer geeigneten ÖPNV-Anbindung über Ottersleben bis zum Eulenberg			
19 Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis von Potentialanalysen			
20 Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau Konzept für eine Dritte Elbquerung			
21 Bessere Straßenanbindung Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich			
22 Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstr. bis Alte Neustadt			
23 ÖPNV-Erschließung Pfahlberg			
24 Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang			
25 Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße			
26 ÖPNV-Anbindung Florapark			
27 Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg			
28 Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester			
29 Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen			

Legende		ÖPNV / ÖPSV		Verkehrsberuhigung
		Radverkehr		MIV / Straße
		Fußverkehr		Ruhender Verkehr

HOHE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
30	Optimierung eines Blinden-Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste (Innenstadt und innenstadtnahe Stadtteile)		■	■
31	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 – Fröbel- bis Liebermannstr., Abschn.Liebermannstr. bis Adelheidring)		■	■
32	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren		■	■
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
33	Schulwegsicherung (Konzept, Umsetzungsmaßnahmen Straße / Fußwege / Querungen / LSA)		■	■
34	Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)		■	■
35	Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof	■	■	■
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
36	Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen (Konzept)		■	■
37	Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereichen)		■	■
38	Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden		■	■
39	Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von "Fahrradschleusen" vor LSA		■	■
40	Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)		■	■
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
41	Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität		■	■
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
42	Verlängerung des Radwegs auf der Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee		■	■
43	Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke"	■	■	■
44	Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring		■	■
45	Umbau der Pettenkofer Brücke als Gesamtmaßnahme (inkl. in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar)		■	■
46	Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz		■	■
47	Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche		■	■
48	Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)		■	■
49	Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen)		■	■
50	Konzept für eine Radwegeverbindung unter Nutzung der Revisionswege u. Baustraßen der 2. Nord-Süd-Verbindung insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg		■	■
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
51	Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Hauptroute anstatt Königstr. / Salbker Chaussee	■	■	■
52	Trennung von Rad- und Fußverkehr in der Jakobstraße durch eine geeignete Führung		■	■
53	Neuordnung der Straßenräume Fichtestraße/ Braunschweiger Straße / Kroatenweg		■	■
54	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		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
keine Maßnahme				
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
55	Barrierefreier öffentlicher Raum inkl. Bordabsenkungen an Querungsstellen		■	■
56	Weitere Qualifizierung der Parkraumbewirtschaftung (City / citynahes Stadtgebiet)		■	■
57	Qualifizierung des Verkehrsmanagements zur Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten	■	■	■
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
58	LSA / Zebrastreifen vor Schulen		■	■
59	Verbesserung Fuß- u. Radverkehrsinfrastruktur im Bereich Alt Prester/ Pechauer-/ Pfeiffer-/ Genthiner-/ Cracauer Straße: Neuordnung der Verkehrsräume nach Abschluss Maßn. Nr.28	■	■	■
60	Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / B+R-Standorte			■

Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR				
61	Neubau bahnparallele Fahrrad-Verbindung zwischen Oebisfelder Straße und Windmühlenstraße			
62	Ausbau Ottersleber Weg nach Niederroddeleben für den Radverkehr			
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR				
63	Ausbau des Radweges Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz			
64	Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke			
65	Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee			
66	Durchgängige und radverkehrsgemäße Führung des Klinke-Radweges			
67	Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddinger Chaussee (Halberstädter Chaussee bis Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – Osterweddungen)			
68	Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg (Salbker Straße / Schönebecker Straße)			
69	Ergänzung Radverkehrsanlage Salbker Chaussee (Schäferbreite bis Magdeburger Ring)			
70	Verbesserte Radverkehrsverbindung Olvenstedter Chaussee / Olvenstedter Platz			
71	Neubau Neustädter Radweg zw. Nachtweide u. Schrote-Radweg und weiter als Wegeverbindung bis Ohrestraße			
72	Anlage von Radverkehrsanlagen Wasserkunststraße / Mittagstraße			
73	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang L 50 (Wanzleber Chaussee bis Stadtgrenze)			
74	Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge des Neubaus Strombrückenzug östlich Alte Elbe			
75	Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße			
76	Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im Bereich Fahlberg-List			
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR				
77	Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Straße			
78	Neubau straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee			
79	Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße			
80	Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten			
Langfristige Maßnahmen (nach 2030)				
81	Bedarfsgerechte Sanierung von Fußwegen			
82	Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Hasselbachplatz sowie sämtlicher Zufahrten			

MITTLERE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen (bis 2025)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR				
keine Maßnahmen				
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR				
keine Maßnahmen				
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR				
keine Maßnahmen				
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR				
keine Maßnahmen				
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR				
83	Neubau kombinierte Fußgänger- und Radverkehrsanlage im Zuge Friedrich-List-Str. inklusive Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der			
84	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße für alle Verkehrsarten			
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR				
85	Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße für alle			

Szenario 0
Szenario 1
Szenario 2

Mittelfristige Maßnahmen (bis 2030)

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR			
86	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			
87	Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis		
88	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		
89	Verlängerung der Bürger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder) (Neubau Wegeverbindung Bürger Straße (zw. Bürger Straße und Stegelitzer Straße)		
90	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			
91	Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg / Verlängerung Brassensweg, zwischen Bürger Straße (Kreisverkehr) / Oebisfelder Brücke und zwischen Wasserkunst- / Freiligrathstraße (Radweg Ausbau des Brassensweges westlich Elbufer Barleber See I)		
92	Optimierung des Durchgangsverkehrs über d. B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee		
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR			
93	Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage entlang des Magdeburger Rings ausgehend von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchenhofstraße		
94	Fuß- u. Radverkehrsanlage Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstraße)		
95	Qualifizierung der Radwegführung im Zuge Scharnhorstring (Führung auf der Fahrbahn)		
96	Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne (zwischen Fichte- und Halberstädter Straße)		
97	Radverkehrsanlage zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße/ Schanzen- / Kirschweg		
98	Radverkehrsanlage Rogätzer Straße bzw. deren ganzheitliche Umgestaltung		
99	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Bierer Weg		
100	Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße		
101	Ausbau Wegeverbindung zwischen Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle		
102	Neubau einer Wegeverbindung entlang der Geländekante zwischen Am Kuhanger und Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke		
103	Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr		
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR			
104	Ergänzung Radverkehrsanlage Nordseite Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker Straße/ Bahnübergang)		
105	Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundisburger Straße		
106	Neubau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen Gardeleger Straße		
107	Fußverkehrskonzept Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten		
108	Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen		
109	Markierung der Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)		
Langfristige Maßnahmen (nach 2030)			
Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR			
110	Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für 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			
	keine Maßnahmen		
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR			
	keine Maßnahmen		

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

Langfristige Maßnahmen (nach 2030)

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

Szenario 0
Szenario 1
Szenario 2



Pilotprojekte

◇ Zur Bedeutung der Pilotprojekte für den VEP 2030plus

In Anbetracht des über ein Jahrzehnt hinausreichenden zeitlichen Horizonts des VEP 2030plus ist dessen Umsetzung nur in einem mehrstufigen Prozess mit jeweils dazwischen geschalteten Evaluierungsphasen sinnvoll. Zugleich sollen seine Strategien und Ziele möglichst innerhalb kurzer Zeit bereits anhand erster konkreter Projekte als „Wegweiser“ für die künftige Mobilitätsentwicklung in Magdeburg erkennbar werden. Ihre frühzeitige Umsetzung bietet zudem die Chance, am praktischen Beispiel lernen und zeitnah eventuell erforderliche Ergänzung oder Korrekturen vornehmen zu können. Aus der Vielzahl an Maßnahmen und strategischen Handlungsempfehlungen kommen vor allem solche Vorhaben als Pilotprojekte in Betracht, die einen expliziten Bezug zu dem Vorzugsszenario haben und innerhalb einer kurzen Zeitspanne von höchstens vier bis fünf Jahren maximal bis 2027 umsetzbar und finanzierbar sind. Aus beiden Gründen empfiehlt sich daher eine nur begrenzte Auswahl von höchstens acht bis zehn Maßnahmen.

*Konkrete Projekte
als "Markenzeichen"
des VEP 2030plus ...*

*... mit Beispiel-
Charakter*

Der Beispielcharakter dieser Projekte sollte dadurch unterstrichen werden, dass Planung, Realisierung und Fertigstellung sowie In-Betriebnahme unter Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgen und in geeigneter Form fortlaufend kommuniziert werden.

◇ **Vorgeschlagene Projekte**

Kurzfristige Pilotprojekte (Realisierung bis max. 2027)

Pilot_01 Ausweisung und ggf. Umgestaltung einer nur dem Radverkehr vorbehaltenen Fahrradstraße – außer für den Anliegerverkehr – als erster einer künftig größeren Anzahl geeigneten Straßen innerhalb des Radwegenetzes.

Pilot_02 Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit des Projekts einer Quartiers- bzw. Gemeinschaftsgarage in einem innenstadtnahen Quartier mit hohem Parkdruck (z.B. Stadtfeld-Ost) auf dafür in Frage kommenden Grundstücken. In die Bearbeitung der Studie sind mögliche privater Betreiber sowie die lokale Öffentlichkeit einzubeziehen.

Pilot_03 Einrichtung einer Mobilitätsstation an prominentem Standort – als Auftakt einer Reihe weiterer Mobilitätspunkte. In Kooperation von Landeshauptstadt Magdeburg, Magdeburger Verkehrsbetrieben (MVB), marego, Stadtwerke Magdeburg (SWM) sowie Car-Sharing- und BikeSharing-Unternehmen sind hier stadt- und umweltverträgliche Mobilitätsangebote an einem Ort gebündelt: Straßenbahn, Bus, diverse Sharing-Angebote sowie Ladesäulen für batteriegetriebene Fahrzeuge.

Pilot_04 Modellhafte Umgestaltung eines durch Gehwegparken besonders beeinträchtigten Straßenabschnitts unter Einbeziehung gestalterischer und baulicher Maßnahmen hauptsächlich im Kreuzungsbereich (z.B. Straßenbäume, Poller, Fahrradbügel).

Pilot_05 Verkehrsberuhigung im Umfeld einer noch näher zu bestimmenden Grundschule in Kombination mit der Umgestaltung umgebender Straßenräume – unter Einbeziehung und ggf. aktiver Beteiligung von Schulkindern, Schulpersonal und Eltern. Ziele sind ein sicherer Schulweg ohne Gefährdung durch motorisierten Verkehr und durch an- oder weggehende „Elterntaxis“ (siehe Stadtratsbeschluss-Nr. 450-012(VII)20).

Pilot_06 Durchführung eines Modellversuchs zur testweisen Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit in einem abgegrenzten Stadtgebiet auf der Grundlage § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO (Erprobungsklausel) entsprechend dem Beschluss der StVV von Leipzig in enger Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag und dem Umweltbundesamt.

Pilot_07 Diebstahlsichere, barrierefreie, ausreichende und witterungsgeschützte Rad-Abstellanlagen an Schulen, Schnittstellen oder öffentlichen Einrichtungen. In einem ersten Schritt soll je eine Abstellanlage an jeweils einem der genannten Standorte errichtet werden. Die Maßnahmen können durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung mit einer Förderquote von 90 Prozent finanziert werden.

Pilot_08 Verkehrsversuch Breiter Weg: Sperrung für den MIV zwischen Ernst-Reuter-Allee und Bärstraße / Himmelreichstraße für mehrere Wochen in der Zeit von Mai bis September 2023 bzw. 2024. Ein entsprechendes Konzept dafür wird in enger Abstimmung mit den ansässigen Einzelhandelsunternehmen erstellt. Ziel ist die temporäre Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Menschen zu Fuß. Zeitweise – jedoch nicht dauerhaft – sind z.B. Veranstaltungen oder Marktstände denkbar. Der Verkehrsversuch ist fachlich zu begleiten und auszuwerten.

Mit Blick auf ihre, für die Stärkung des Umweltverbunds besondere Bedeutung sollten parallel zu den kurzfristigen auch folgende umfangreicheren mittelfristigen Vorhaben in die Reihe der Pilotprojekte aufgenommen werden:

Mittelfristige Pilotprojekte (Realisierung bis max. 2030)

Pilot_09 Umgestaltung der Kreuzung einer Hauptverkehrsstraße mit sicheren, multifunktionalen Sperrzonen im Kreuzungsbereich und sicheren Übergängen auf Geh- und Radwegen (Vorbild: Protected Intersection).

Pilot_10 Planung und Umsetzung einer Radschnellverbindung ins Stadtumland mit dem erforderlichen Ausstattungsstandard (Wegweisung, Markierung).

Pilot_11 Umwidmung der Verkehrsflächen im Bereich der Gleisanlagen der MVB, die derzeit durch den MIV mitbenutzt werden, für die alleinige Nutzung durch den ÖPNV (wie z.B. Halberstädter oder Pfälzer Straße), sofern noch eine weitere Spur je Richtung existiert – ausgenommen sind Abbiegebereiche.

// **Monitoring und Evaluierung**

Monitoring und Evaluierung als Steuerungswerkzeug

◇ Definition von Monitoring und Evaluierung

Regelmäßiges
Monitoring und
Evaluierung

Um den erreichten Stand der Umsetzung sowie die Wirksamkeit des VEP 2030*plus* einschätzen zu können, sind Monitoring und Evaluierung in einem regelmäßigen – etwa drei- bis vierjährigen – Turnus erforderlich. Beim Monitoring handelt es sich um die periodische Überwachung der Umsetzung von Strategien und Maßnahmen des VEP 2030*plus* mit Hilfe einer systematisierten Erfassung dafür geeigneter Daten und damit verknüpfter Indikatoren.

Die Evaluierung stützt sich auf die Ergebnisse des Monitoring. Sie dient der Bewertung und der Erfolgskontrolle von Prozessen und Projekten. Besonders wichtig ist hierbei die Überprüfung, inwieweit die festgelegten Ziele des VEP erreicht worden sind (siehe Tabelle 22).

Monitoring	Evaluierung
Definition messbarer und nicht messbarer Ziele.	Welche Ziele des VEP wurden erreicht oder nicht erreicht?
Verknüpfung messbarer Ziele mit geeigneten Indikatoren.	War der bisherige Umsetzungsprozess des VEP erfolgreich?
Definition und Beschaffung der Daten, die den Indikatoren zuzuordnen sind.	In welcher Hinsicht ergibt sich Fortschreibungsbedarf für den VEP?
Dokumentation der Auswertungsergebnisse.	Welche Zukunftsthemen besitzen besondere Priorität?

Tabelle 19: Schema Monitoring / Evaluierung

◇ Bearbeitung des Monitoring

Ziel: Kontinuierliche
Erfolgskontrolle

Monitoring und Evaluierung sind Aufgaben der für die Umsetzung des VEP 2030*plus* verantwortlichen Fachverwaltung. Ihre Ergebnisse dienen dazu, die Verwaltungsspitze und den Stadtrat in regelmäßigen Abständen über den erreichten Stand des VEP 2030*plus* sowie über jeweils erforderliche verkehrspolitische Entscheidungen und – zu gegebener Zeit – über die notwendige Fortschreibung des Planwerks in Kenntnis zu setzen.

Voraussetzung:
Messbarkeit der
angestrebten
Ergebnisse

Zur Bestimmung der für das Monitoring auszuwählenden Indikatoren ist der mögliche Zugriff auf die dafür erforderlichen Daten und vor allem die Messbarkeit der angestrebten Ergebnisse des VEP 2030*plus* ausschlaggebend. Auf seine Ziele wie auch auf die Strategien trifft letzteres in nur begrenztem Maß zu. Neben den Daten, die möglichst genau die thematischen Schwerpunkte des VEP 2030*plus* abbilden, sind daher auch regelmäßige Informationen etwa zum Umsetzungsstand von Maßnahmen oder zum Erfolg einzelner Strategien von Bedeutung.

Geringer Arbeitsaufwand
mittels leicht verfügbarer
Daten

Um den für die Beschaffung und Auswertung von Daten und Informationen erforderlichen Aufwand so gering wie möglich zu halten, ist in erster Linie deren Verfügbarkeit sicherzustellen. Falls es sich nicht um Daten handelt, die bei der Landeshauptstadt Magdeburg ohnehin vorhanden oder anderweitig frei zugänglich sind, muss eine Autorisierung für deren Verwendung und jederzeit spätere Aktualisierbarkeit seitens der jeweils dafür zuständigen Institutionen gewährleistet sein.

Der Arbeitsaufwand für das periodisch wiederkehrende Monitoring ist verhältnismäßig begrenzt. Er ist wesentlich abhängig von der erforderlichen Betrachtungstiefe einzelner Sachverhalte.

◇ *Auswahl operationalisierbarer Indikatoren*

*Zusammenstellung
operationalisierbarer
Indikatoren*

In der folgenden Übersicht sind die aus gegenwärtiger Sicht für das Monitoring relevanten Indikatoren zusammengefasst. Ihre Grundlage sind Daten, die in der Regel problemlos, allerdings in unterschiedlicher zeitlicher Abfolge verfügbar sind und nach unterschiedlichen Methoden erhoben werden. Im Jahresturnus auswertbar sind dabei nahezu sämtliche, in der Übersicht aufgeführte Rahmendaten zum Verkehrssystem der Landeshauptstadt Magdeburg. Sie liegen bei verschiedenen Ämtern der Stadtverwaltung oder bei der MVB bzw. kooperierenden Verkehrsunternehmen vor. Ausnahmen bilden die hier und unter anderen Rubriken aufgerufenen Daten zur Mobilitätsentwicklung (Nummern 4, 5, 9, 17 – 20, 22, 33). Diese werden lediglich alle fünf Jahre im Rahmen des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) – das nächste Mal im Jahr 2023 – erhoben und voraussichtlich zum Ende 2024 verfügbar sein.

Die vorliegende Zusammenstellung ist je nach Erfordernis oder neuen Erkenntnissen zu überprüfen, zu ergänzen oder zu modifizieren. Das trifft insbesondere dann zu, wenn sich Prioritäten und Ziele im Zeichen verkehrspolitischer, technologischer oder wirtschaftlicher Entwicklungen verändern sollten.

Verkehrssystem der Landeshauptstadt Magdeburg

- 1 Verkehrsmengen von MIV und ÖPNV auf den Hauptzufahrtsstraßen zur Stadt
- 2 Schwerverkehrsmengen an Dauerzählsteilen
- 3 Entwicklung der Verkehrsmengen an Dauerzählsteilen (MIV, Rad) sowie Fahrgastzahlen im ÖPNV
- 4 Mobilitätsentwicklung (Wegelängen, -zeiten und -zweck sowie Pkw-Besetzungsgrad)
- 5 Motorisierungsentwicklung (Kfz-Bestand, Pkw-Verfügbarkeit pro Haushalt)
- 6 Streckenlänge des Straßen- und Radverkehrsnetzes nach Ausbaustandard und Klassifizierung
- 7 Streckenlänge des ÖPNV-Netzes (Straßenbahn / Bus)
- 8 Anzahl an P + R-Plätzen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg
- 9 Pendlerverflechtungen (nach Herkunftsort und Ziel ein- und auspendelnder Personen)
- 10 Anzahl und Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt
- 11 Durchschnittliche Höhe der Gebühren auf öffentlichen Parkplätzen
- 12 Finanzierungsabsicherung Bestandserhalt
- 13 Höhe des städtischen Finanzierungsanteils für den ÖPNV
- 14 Investitionen in den Infrastrukturerhalt (Straße / ÖPNV)
- 15 Investitionen in den Infrastruktur-Neu u. Ausbau (Straße, ÖPNV, Rad, Fuß)
- 16 Entwicklung der individuellen Mobilitätskosten (Auto / ÖPNV)

Spezifische Mobilitätswerte

- 17 Modal Split im Gesamt- und Binnenverkehr
- 18 Modal Split nach Verkehrszweck
- 19 Modal Split im Pendlerverkehr
- 20 Entwicklung des Mobilitätsverhaltens (Verkehrsmittel- und Zielwahl, Multimodalität)

Verkehrsaufkommen und Verkehrsqualität

- 21 Verkehrsbelastung auf Magistralen (Schönebecker Straße / B 1 / Magdeburger Ring)
- 22 Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (MIV, ÖPNV, Rad)
- 23 Pünktlichkeit im ÖPNV
- 24 Fahrgastzahlen differenziert nach SPNV / Straßenbahn / Bus
- 26 Verkehrsleistung innerhalb des Stadtgebiets (MIV, ÖPNV, Rad)
- 27 Anzahl an Dauerabonnements im ÖPNV
- 28 Anzahl an Jobtickets

Neue Mobilitätsformen

- 29 Anzahl batteriegetriebener Autos in Magdeburg
- 30 Anteil batteriebetriebener Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung (getrennt nach ÖPNV / Individualverkehr = Auto / Pedelec)
- 31 Anzahl der CarSharing-Nutzerinnen und Nutzer
- 32 Anzahl der CarSharing-Stationen bzw. -Fahrzeuge
- 33 Anzahl an Pedelecs

Verkehr und Umwelt

- 34 CO₂-Emission im Straßenverkehr
- 35 NO_x-Emissionen im Straßenverkehr
- 36 PM₁₀-Emissionen im Straßenverkehr
- 37 Anzahl der Tage mit Überschreitung der PM₁₀-Grenzwerte
- 38 Anzahl der von Verkehrslärm betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner (= mehr als 65db(A) an der Hausfassade)
- 39 Grün in der Stadt: Anzahl der Straßenbäume

Infrastrukturentwicklung/ Verkehrssicherheit

- 40 Zustandsbewertung des Straßennetzes
- 41 Zustandsbewertung der Gehwege
- 42 Zustandsbewertung der Radverkehrsanlagen
- 43 Anteil verkehrsberuhigter Straßen oder Straßenabschnitte nach Straßenkategorie im Verhältnis zum gesamten Straßennetz
- 44 Streckenlänge von Radverkehrsanlagen, differenziert nach Art der Führung
- 45 Anteil barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge beim ÖPNV
- 46 Anteil der im Einzugsbereich von ÖPNV-Stationen/Haltestellen lebenden Personen
- 47 Unfallzahlen nach Ort, Kategorie (Personen- bzw. Sachschäden) und Beteiligung

Stand der Maßnahmenumsetzung VEP 2030plus

- 48 Anteil umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Maßnahmen
- 49 Evaluierung der verkehrlichen, wirtschaftlichen, umweltbezogenen und städtebaulichen Kriterien für die Umsetzung weiterer, den aktuellen Stand des VEP ergänzender Maßnahmen

◇ Berichterstattung zum Ergebnis des Monitoring

Erster Evaluierungsbericht 2024

Über die Ergebnisse des Monitoring sollte in dem erwähnten Turnus – zum ersten Mal im Jahr 2024 – berichtet werden. Der Evaluierungsbericht ist dem Stadtrat vorzulegen. Er dient dazu, Erfolge und Defizite der Umsetzung des VEP 2030plus zu dokumentieren sowie möglicherweise Maßnahme- und Handlungsprioritäten einschließlich der Strategien zu modifizieren oder zu verändern. Voraussetzung dafür ist die Aktualisierung und methodische Präzisierung der Monitoring-Werkzeuge. Das betrifft namentlich die Gewichtung der Indikatoren entsprechend dem Stand und den Erfordernissen des gesellschaftlichen, technologischen, wirtschaftlichen und ökologischen Wandels.

Regelmäßiger Erfahrungsaustausch

Der Bericht dient dem Vergleich mit anderen kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen und ist Grundlage für den notwendigen Erfahrungsaustausch mit Vertreterinnen und Vertretern von Städten, wissenschaftlichen Einrichtungen und Verbänden auf fachlicher Ebene.

// Quellenangaben

Dokumente, Statistiken, Studien, Internetlinks

1. Verkehrliches Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg; Magdeburg 1993.
2. Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) 1994, 1998, 2003, 2008, 2013, 2018; Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Lehrstuhl für integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik.
3. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg, Protokolle des Runden Tisches, Sitzungen 1 – 15; Magdeburg / Berlin 2012 – 2017.
4. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg – Internet-Seite der Landeshauptstadt Magdeburg <https://www.magdeburg.de/index.php?object=tx,37.14051.1&ModID=10&FID=37.943.1>; aufgerufen 07.01.2020, 12:10 Uhr.
5. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*, Baustein 1 – Bestandsanalyse (Stand mit redaktionellen Änderungen: 03.02.2014); Stadtplanungsamt Magdeburg 2014.
6. Statistische Jahrbücher 2012 – 2019; Landeshauptstadt Magdeburg.
7. Bundesagentur für Arbeit 2011; Beschäftigtenstatistik 2018.
8. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV); Statistik 2018; Köln 2019.
9. Magdeburger Verkehrsbetriebe
<https://www.mvbnetzausbau.de>; aufgerufen 07.01.2020, 12:15 Uhr.
10. Jährliche Gesamtberichte zum ÖPNV, Stadtplanungsamt Magdeburg 2011 – 2018.
11. Daten zur Straßeninfrastruktur; Stadtplanungsamt Magdeburg; Magdeburg 2020.
12. HDE Handelsverband Deutschland, Online Monitor 2019; Berlin 2019.
13. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*, Baustein 2 – Ziele (Stand: 17.02.2014); Stadtplanungsamt Magdeburg 2014.
14. Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg 2025 (ISEK); Magdeburg / Berlin 2012.
15. Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2. – 25. Änderung; Magdeburg 2019.
16. Klimaschutzplan 2050; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU); Berlin 2016.
17. Klimaschutzprogramm der Bundesregierung; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU); Berlin 2019.
18. Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020; Europäische Kommission, KOM(2010) 389 endgültig; Brüssel 2010.
19. Die UN-Behindertenrechtskonvention, Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen; Berlin 2017.
20. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030*plus*, Baustein 3 – Szenarien (Stand: 07.05.2015); Stadtplanungsamt Magdeburg 2015.
21. Bevölkerungsprognose 2025 – 2030; Amt für Statistik Landeshauptstadt Magdeburg 2015; https://www.magdeburg.de/PDF/Bev%C3%B6lkerungsprognose_2025_f%C3%BCr_die_Landeshauptstadt_Magdeburg.PDF?ObjSvrID=37&ObjID=16928&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1437661185; aufgerufen 09.12.2019, 12:30 Uhr.
22. Mobilitätskennziffern und Szenarien der Siedlungsentwicklung bis zum Jahre 2050 – Methodik und ausgewählte Ergebnisse der Modellrechnungen für Deutschland sowie für drei Typen der Raumklassifizierung, TRAMP GmbH; Magdeburg 2007.

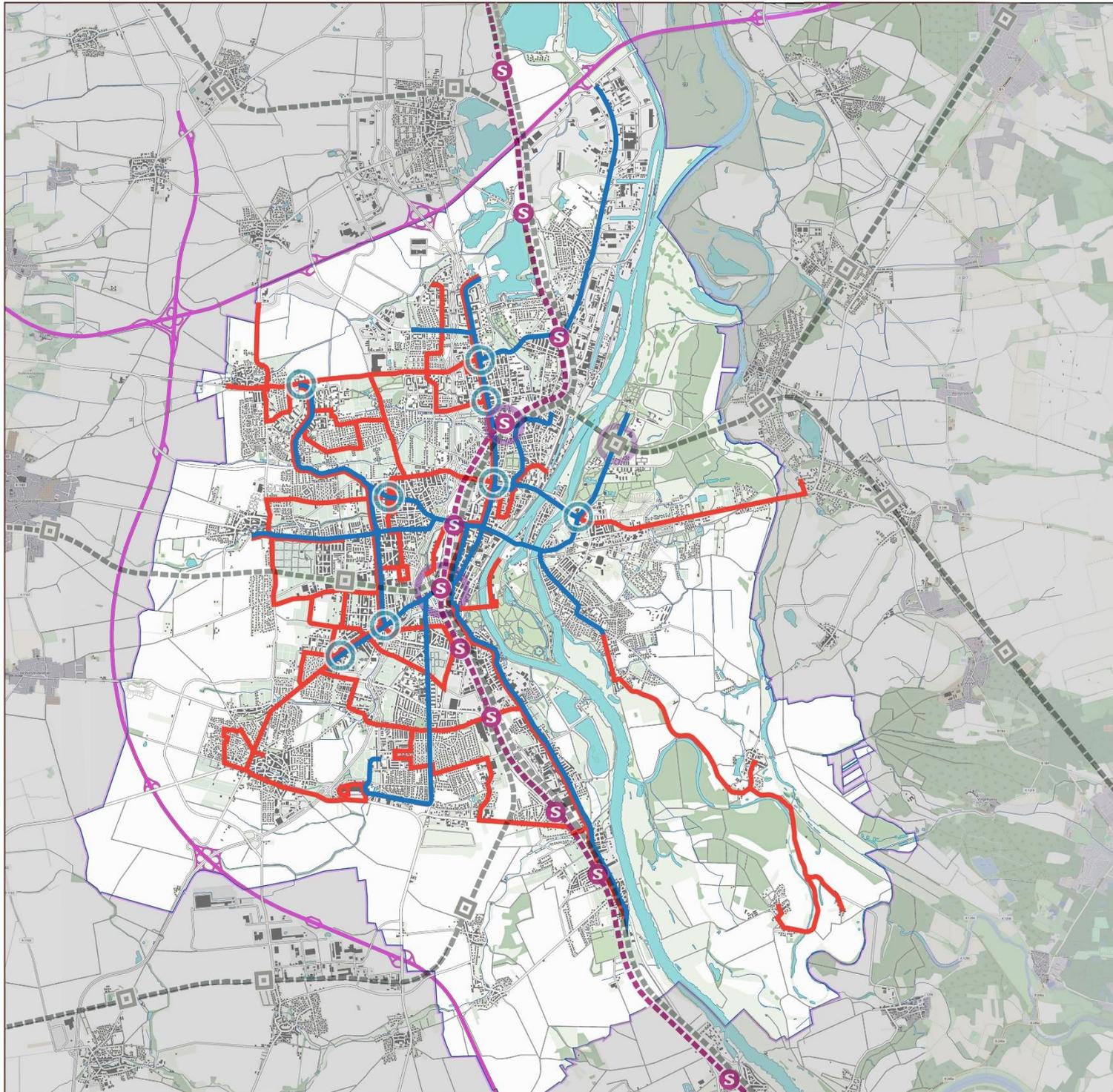
23. Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030; AGORA Verkehrswende (Hg.), Bearbeitung: Öko-Institut e. V. | International Council on Clean Transportation (ICCT); Berlin 2018
24. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018; Landeshauptstadt Magdeburg (Hg.); ISUP Ingenieurbüro; Magdeburg 2018
25. Die Neuordnung des öffentlichen Verkehrs – Grundsätze für eine neue zukunftsorientierte Regulierung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG); A. Knie, L. Ruhrort 2019 in: klimareporter: https://www.klimareporter.de/images/dokumente/2019/05/PBefG_Mai2019.pdf/ aufgerufen 22.12.2019, 09:45 Uhr.
26. FAKTOR 2 – Grundlagen für ein Gelingen der Verkehrswende am Beispiel Potsdam und Magdeburg; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. VDV | Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG | ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (Hg.), Bearbeitung: Planungsbüro für Verkehr Bornkessel & Markgraf | Dynamo Partners GmbH & Co. KG; Berlin 2019.
27. Mobilität neu denken; D. Dettling, Zukunftsinstitut Berlin; Gastbeitrag in der Frankfurter Rundschau vom 02.01.2019: [VEP 2030*plus* Landeshauptstadt Magdeburg | **Quellenangaben**](https://www.fr.de/meinung/mobilitaet-denken-gestalten-10945644.html#:~:text=Dazu%20z%C3%A4hlt%20die%20Priorisierung%20%C3%B6ffentlicher%20Verkehre%20und%20des%20Fu%C3%9Fg%C3%A4nger%2D%20und%20Radverkehrs.&text=Dabei%20kann%20der%20%C3%96PNV%20zum,urbanes%20Lebensgef%C3%BChl%20und%20Digitalisierung%20setzt; aufgerufen 09.12.2019; 9:45 Uhr.
28. Zeit für neues Denken und Handeln – Deutschland mobil 2030: Szenarien für die Umsetzung der Verkehrswende in Deutschland; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. VDV (Hg.), Bearbeitung: PricewaterhouseCoopers GmbH | Intraplan Consult GmbH; Köln 2018.
29. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030<i>plus</i>, Auswertung der Maßnahmenempfehlungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung; planungsgruppe epUrban; Magdeburg / Berlin 2016.
30. Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg 2030<i>plus</i>, Baustein 4 – Integriertes Maßnahmenkonzept, (Stand: Juli 2019); planungsgruppe epUrban / Stadtplanungsamt Magdeburg; Berlin / Magdeburg 2019.

</div>
<div data-bbox=)

// Karten

Verzeichnis der Karten

Karte 1	Stadtstruktur mit bestehendem ÖV-Netz
Karte 2	Rotes und grünes Radverkehrsnetz
Karte 3	Stadtstruktur mit Hauptstraßennetz im Bestand
Karte 4	Verkehrsmengen im KFZ-Verkehr
Karte 5	Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Zonen
Karte 6	Vorrangnetz für den Schwerverkehr
Karte 7	Maßnahmen Fußverkehr sowie Kombination Fuß- / Radverkehr
Karte 8	Maßnahmen Radverkehr
Karte 9	Maßnahmen ÖPNV sowie Kombination von ÖPNV / MIV
Karte 10	Maßnahmen MIV sowie Kombination von MIV / ÖPNV
Karte 11	Maßnahmen Verkehrsberuhigung
Karte 12	„Sowieso“-Maßnahmen



Landeshauptstadt Magdeburg

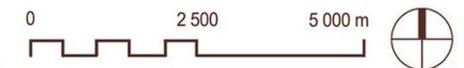


Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

1 Stadtstruktur mit bestehendem ÖV-Netz

Legende

-  Fern- und Regionalbahn
-  S-Bahn
-  Straßenbahn
-  Bus
-  Schnittstelle zwischen Bus und Straßenbahn
-  Schnittstelle Hauptbahnhof
-  Schnittstellen Bahnhof Neustadt / Bahnhof Herrenkrug
-  Haltepunkt / Bahnhof

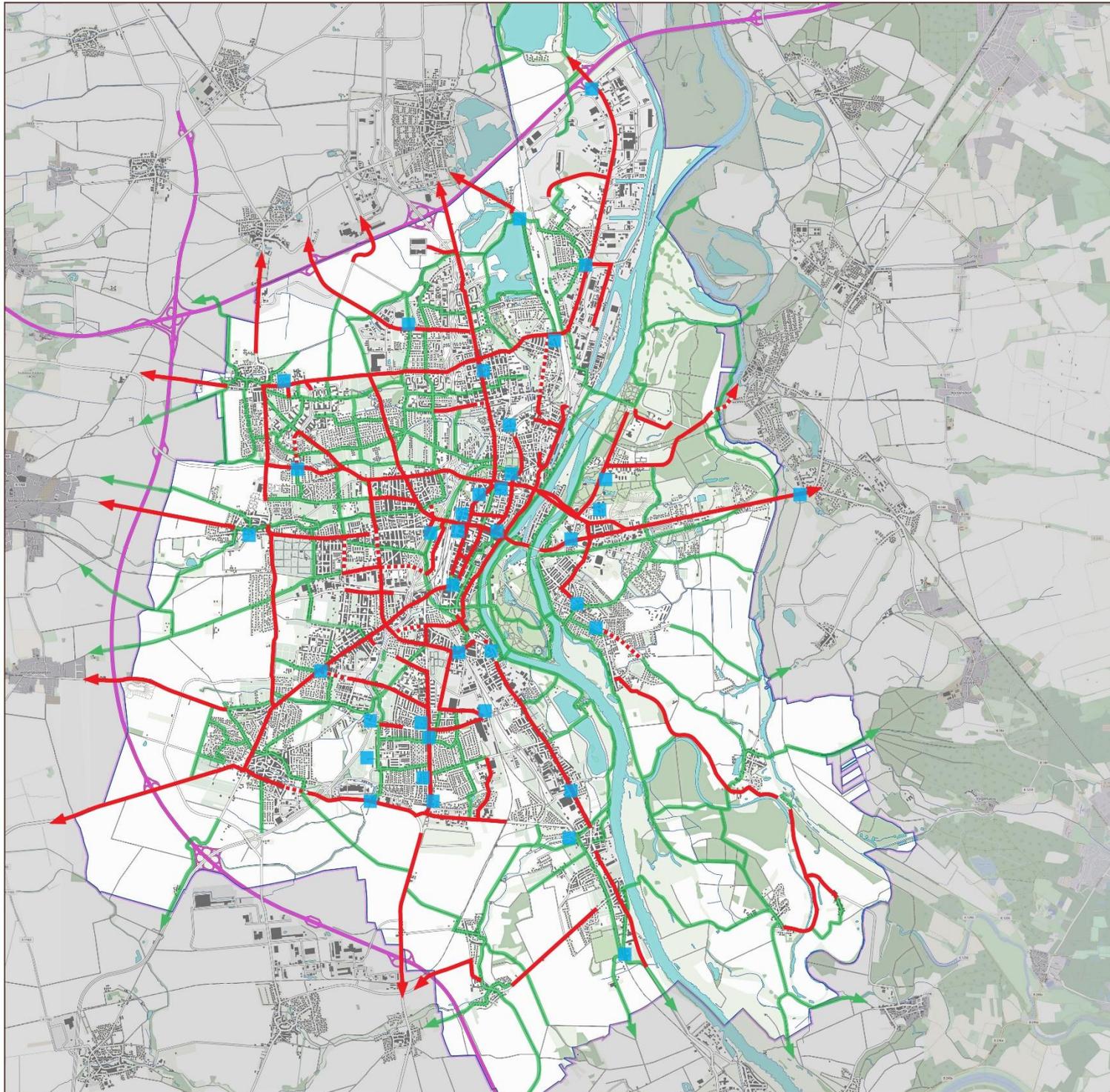


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



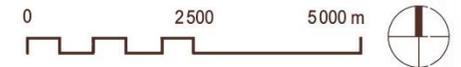
Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht



2 Rotes und Grünes Radverkehrsnetz

Legende

-  Straßenbegleitende Radverkehrsanlage beidseitig oder einseitig für beide Richtungen
-  Straßenbegleitende Radverkehrsanlage nur einseitig vorhanden
-  Radverbindung über verkehrsarme/ verkehrsberuhigte Straßen oder als gesonderte Radwege/Fußwege durch Grünbereiche
-  Fahrradabstellanlagen in Haltestellennähe

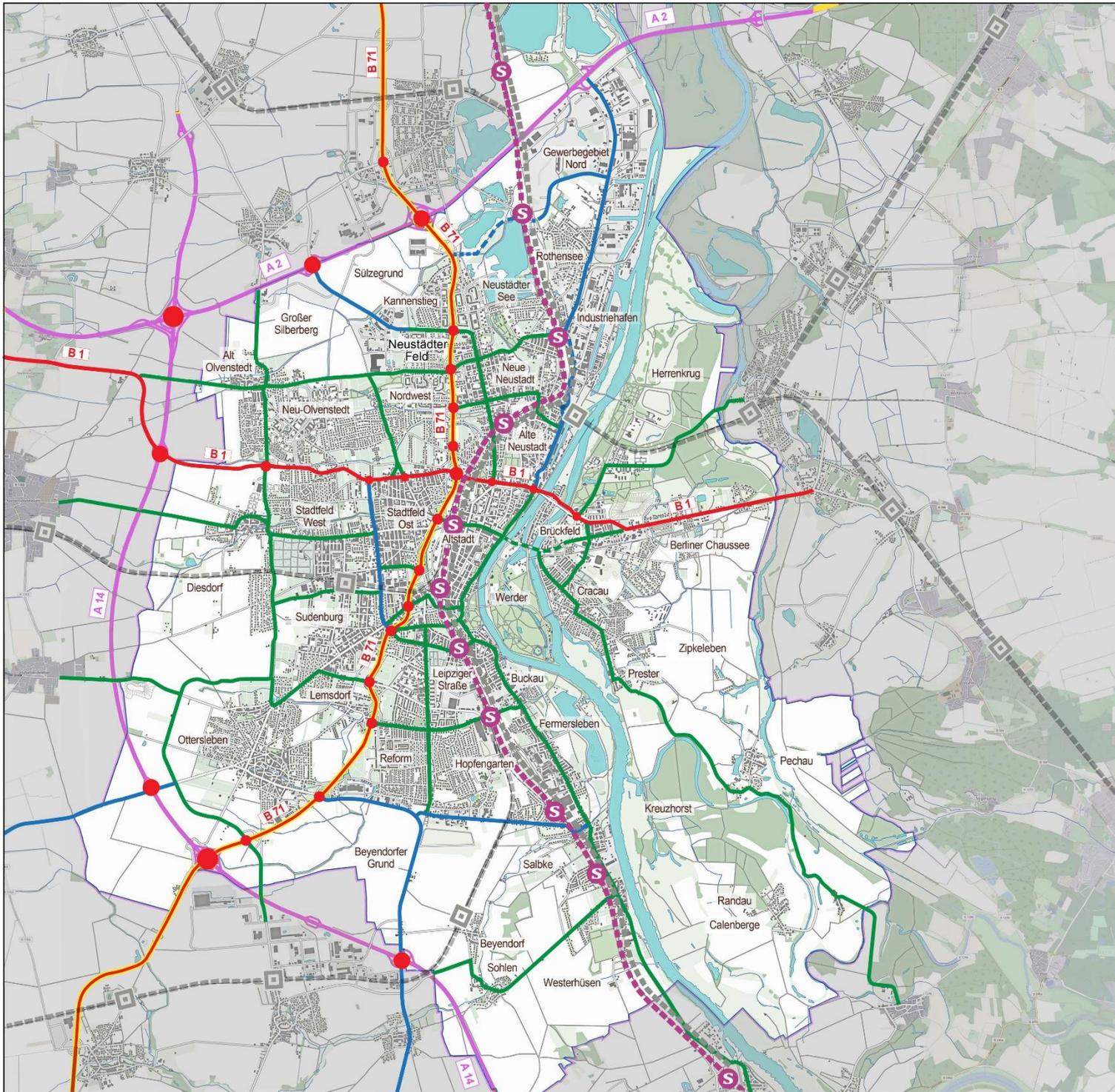


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht



Landeshauptstadt Magdeburg



Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

3 Stadtstruktur mit Haupt- Straßennetz im Bestand

Legende

-  Bundesautobahn
-  Magdeburger Ring
-  Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung
vorhanden
-  Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung
vorhanden
 geplant
-  Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung
vorhanden
-  Hauptknotenpunkt
-  S-Bahn
-  Regional- und Fernbahn
-  Bahnhof / Haltepunkt

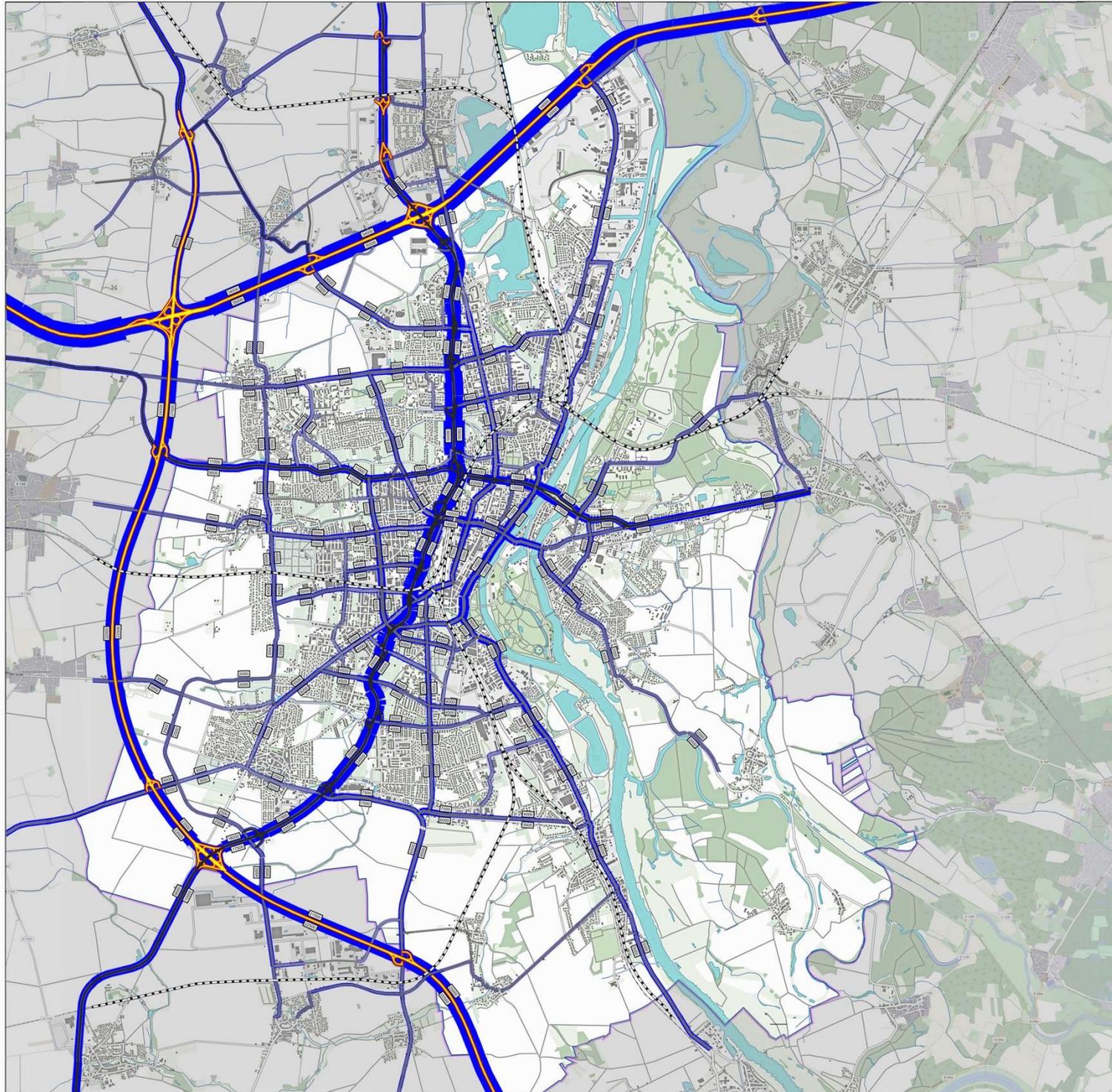


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1 : 20 000
Landeshauptstadt Magdeburg
Vermessungsamt und Baurecht



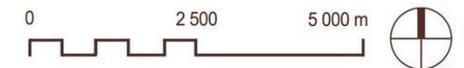
4 Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr

Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)



Stand: 2015

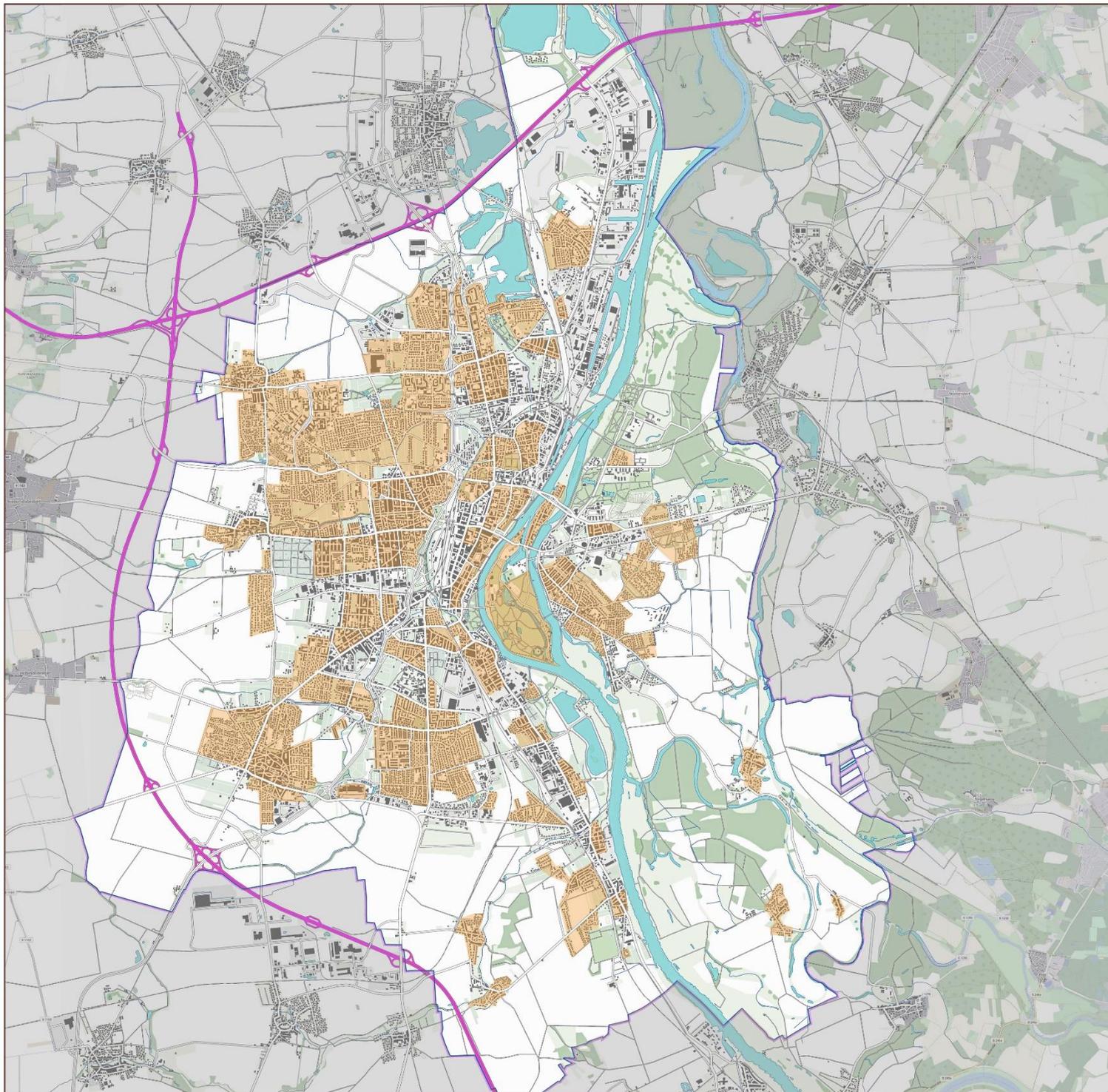


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2015
Quelle: Stadtplan 1 : 20 000
Landeshauptstadt Magdeburg
Vermessungsamt und Baurecht



Landeshauptstadt Magdeburg



Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

5 Verkehrsberuhigung Tempo-30-Zonen

Legende

 Tempo 30 Zone Bestand

0 2 500 5 000 m

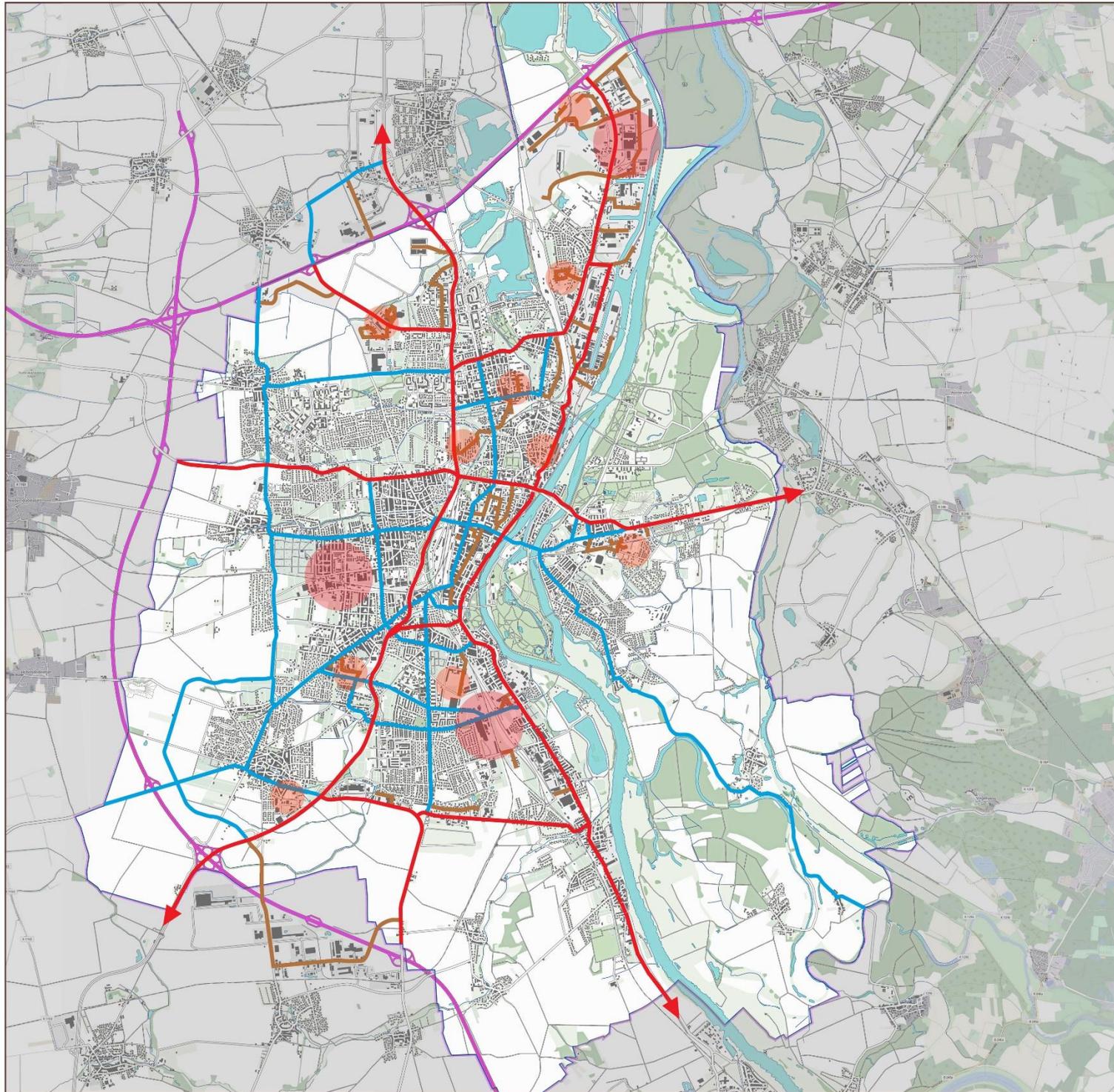


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



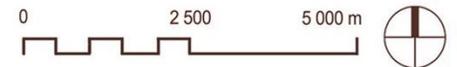
Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht



6 Vorrangnetz für den Schwerverkehr

Legende

-  Hauptroute Schwerverkehr, führt Durchgangsverkehr sowie überregionalen Quell- und Zielverkehr
-  Nebenroute Schwerverkehr, führt den Quell- und Zielverkehr zwischen den Hauptrouten und den Industrie- und Gewerbegebieten sowie zwischen den räumlich getrennten Industrie- und Gewerbegebieten
-  Erschließungsrouten innerhalb des Gewerbegebietes
-  Hohe Konzentration von industriellen und gewerblichen Arbeitsplätzen
-  Wichtigere Handels-, Gewerbe- bzw. Dienstleistungsstandorte

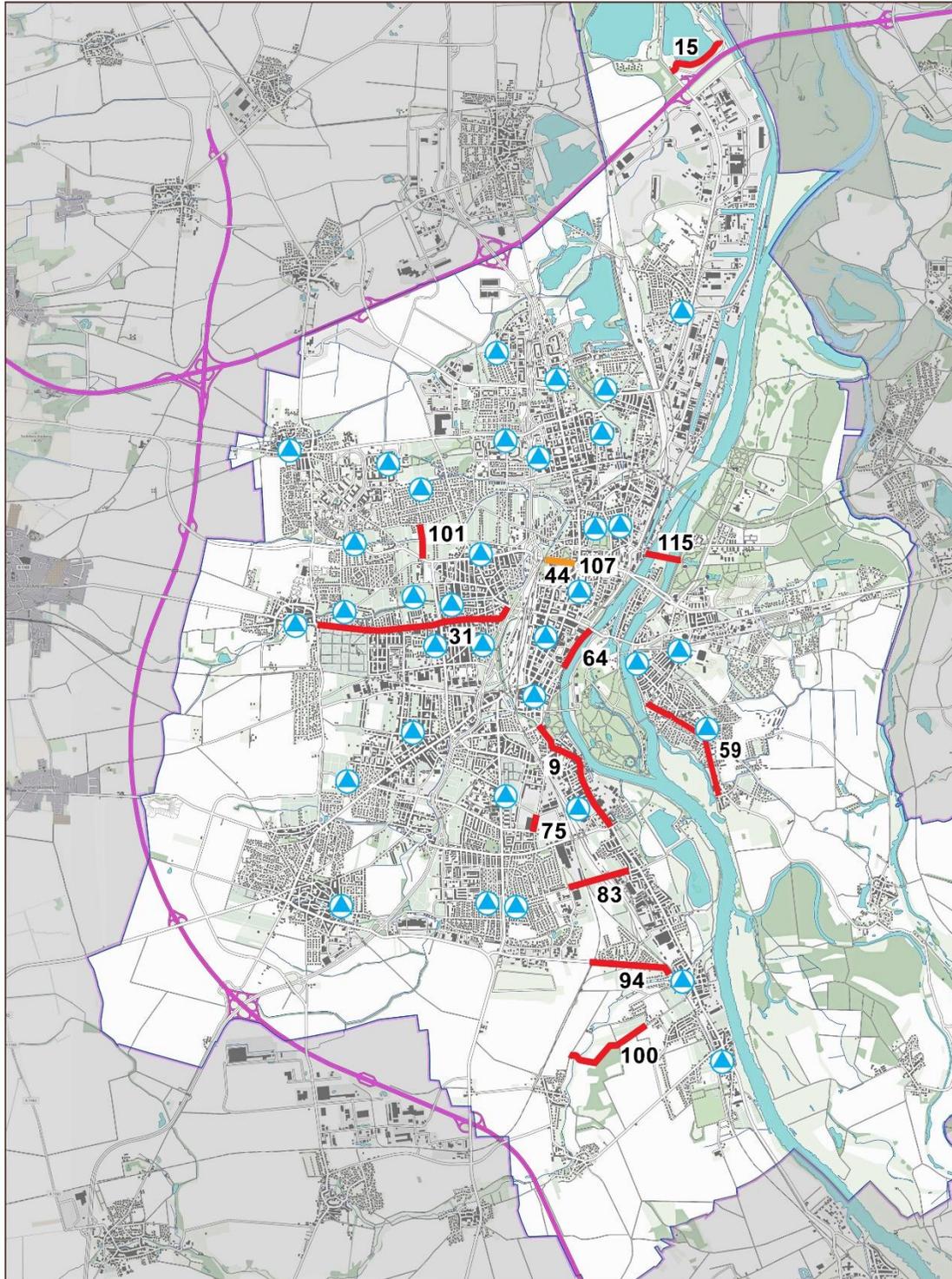


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht



- 9 Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
- 15 Fuß- und Radweg südlich Barleber See II
- 31 Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße (insbes. zwischen Anna- und Schenkendorfstraße) mit Vorrang für breiter Gehwege und separate Radverkehrsanlagen
- 44 Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Kaiser-Otto-Ring
- 59 Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Bereich Alt Prester, Pechauer-, Pfeifferstraße
- 64 Aufwertung und Verbreiterung Elbuferpromenade zwischen Domfelsen und Strombrücke
- 75 Rad- und Fußwegverbindung zwischen Salbker und Freie Straße
- 83 Neubau kombinierter Fußgänger- und Radverkehrsanlagen im Zuge Friedrich-List-Straße incl. Trennung und bessere Beleuchtung von Fuß- und Radweg im Bereich der Bahnunterführung
- 94 Fuß- und Radverkehrsanlage im Zuge der Ottersleber Chaussee (Bahnübergang bis Faulmannstr)
- 100 Ausbau Wegeverbindung zwischen Rote Mühle und Blumenberger Straße
- 101 Ausbau Wegeverbindung zwischen Ostrowskistraße und Albert-Vater-Straße in Höhe Agip-Tankstelle
- 107 Fußgängerverkehrskonzept für den Universitätsplatz im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung im Osten
- 115 Fuß- und Radbrücke über Elbe und Alte Elbe zwischen Wissenschaftshafen und Herrenkrugstraße mit Anbindung des Werders

Landeshauptstadt Magdeburg

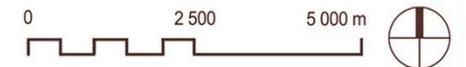


Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

7 Maßnahmen Fußverkehr sowie Kombination Fuß- /Radverkehr

Legende

-  Geschwindigkeitsbegrenzung vor Schulen
-  Fuß- und Radverkehr
-  Fußverkehr
- 89** Numerierung entsprechend integriertes Maßnahmenkonzept

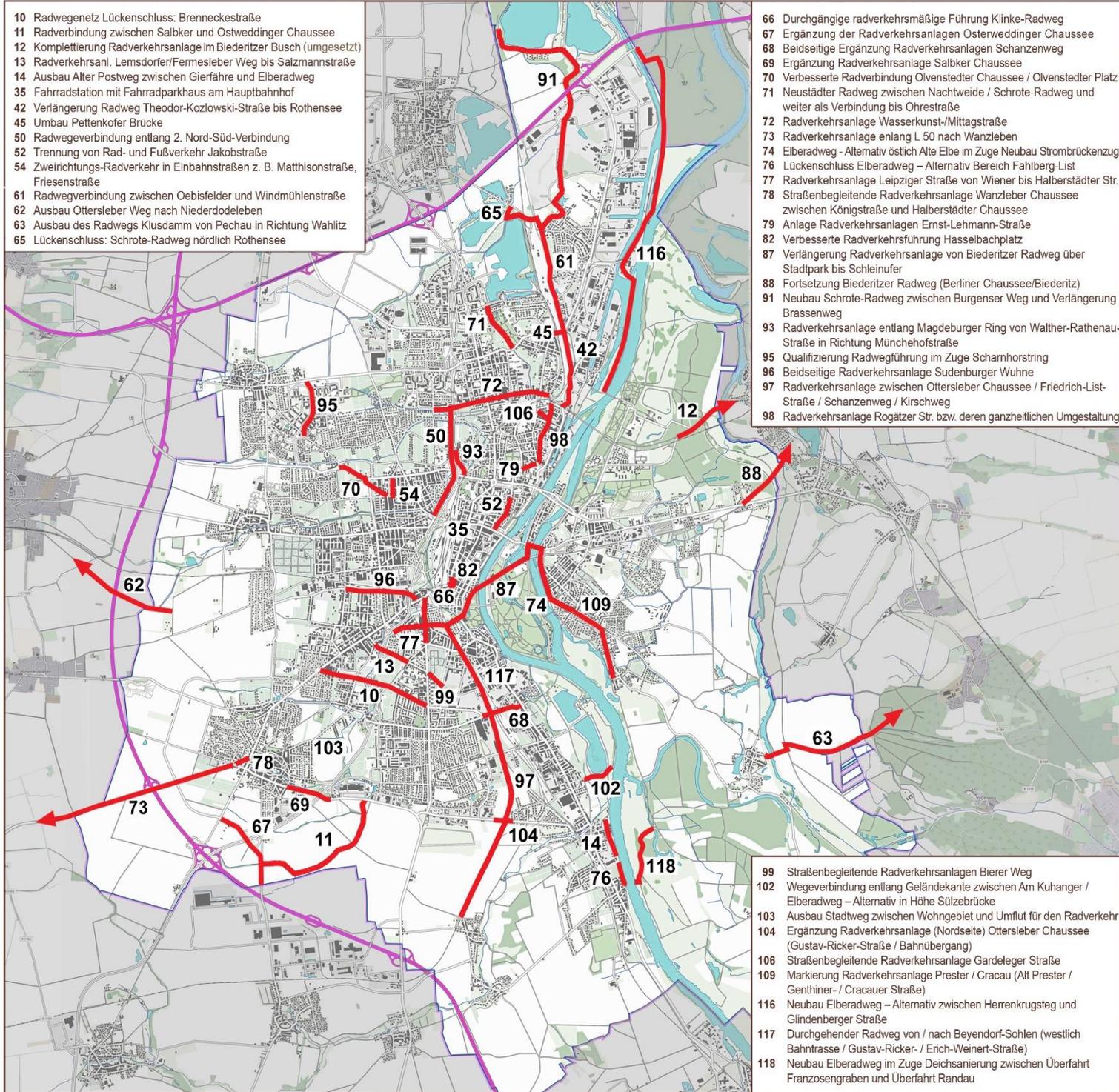


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht



- 10 Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße
- 11 Radverbindung zwischen Salbker und Ostweddinge Chaussee
- 12 Komplettierung Radverkehrsanlage im Biederitzer Busch (umgesetzt)
- 13 Radverkehrsani. Lemsdorfer/Fermesleber Weg bis Salzmannstraße
- 14 Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg
- 35 Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
- 42 Verlängerung Radweg Theodor-Kozlowski-Straße bis Rothensee
- 45 Umbau Pettenkofer Brücke
- 50 Radwegeverbindung entlang 2. Nord-Süd-Verbindung
- 52 Trennung von Rad- und Fußverkehr Jakobstraße
- 54 Zweirichtungs-Radverkehr in Einbahnstraßen z. B. Matthisonstraße, Friesenstraße
- 61 Radwegverbindung zwischen Oebisfelder und Windmühlenstraße
- 62 Ausbau Ottersleber Weg nach Niederdodeleben
- 63 Ausbau des Radwegs Klusdamm von Pechau in Richtung Wahlitz
- 65 Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich Rothensee

- 66 Durchgängige radverkehrsmäßige Führung Klinke-Radweg
- 67 Ergänzung der Radverkehrsanlagen Osterweddinge Chaussee
- 68 Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen Schanzenweg
- 69 Ergänzung Radverkehrsanlage Salbker Chaussee
- 70 Verbesserte Radverbindung Olivenstedter Chaussee / Olivenstedter Platz
- 71 Neustädter Radweg zwischen Nachtweide / Schrote-Radweg und weiter als Verbindung bis Ohrestraße
- 72 Radverkehrsanlage Wasserkunst-/Mittagstraße
- 73 Radverkehrsanlage entlang L 50 nach Wanzleben
- 74 Elberadweg - Alternativ östlich Alte Elbe im Zuge Neubau Strombrückenzug
- 76 Lückenschluss Elberadweg – Alternativ Bereich Fahlberg-List
- 77 Radverkehrsanlage Leipziger Straße von Wiener bis Halberstädter Str.
- 78 Straßenbegleitende Radverkehrsanlage Wanzleber Chaussee zwischen Königstraße und Halberstädter Chaussee
- 79 Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehmann-Straße
- 82 Verbesserte Radverkehrsführung Hasselbachplatz
- 87 Verlängerung Radverkehrsanlage von Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleinufer
- 88 Fortsetzung Biederitzer Radweg (Berliner Chaussee/Biederitz)
- 91 Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg und Verlängerung Brassenerweg
- 93 Radverkehrsanlage entlang Magdeburger Ring von Walther-Rathenau-Straße in Richtung Münchehofstraße
- 95 Qualifizierung Radwegführung im Zuge Scharnhorsting
- 96 Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger Wuhne
- 97 Radverkehrsanlage zwischen Ottersleber Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg
- 98 Radverkehrsanlage Rogätzer Str. bzw. deren ganzheitlichen Umgestaltung

- 99 Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Bierer Weg
- 102 Wegeverbindung entlang Geländekante zwischen Am Kuhanger / Elberadweg – Alternativ in Höhe Sülzebrücke
- 103 Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet und Umflut für den Radverkehr
- 104 Ergänzung Radverkehrsanlage (Nordseite) Ottersleber Chaussee (Gustav-Ricker-Straße / Bahnübergang)
- 106 Straßenbegleitende Radverkehrsanlage Gardeleger Straße
- 109 Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße)
- 116 Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen Herrenkrugsteg und Glindenberger Straße
- 117 Durchgehender Radweg von / nach Beyendorf-Sohlen (westlich Bahntrasse / Gustav-Ricker / Erich-Weinert-Straße)
- 118 Neubau Elberadweg im Zuge Deichsanierung zwischen Überfahrt Franzosengraben und Überfahrt Randau

ottostadt
magdeburg

Landeshauptstadt Magdeburg

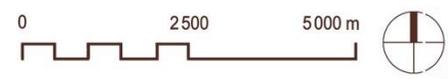
Verkehr 2030 plus
Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

8 Radverkehr Maßnahmen

Legende

- Ergänzungs- und Neubaumaßnahmen
- 88** Numerierung analog Maßnahmenbewertung nach Priorität, Umsetzungsfrist und Kosten

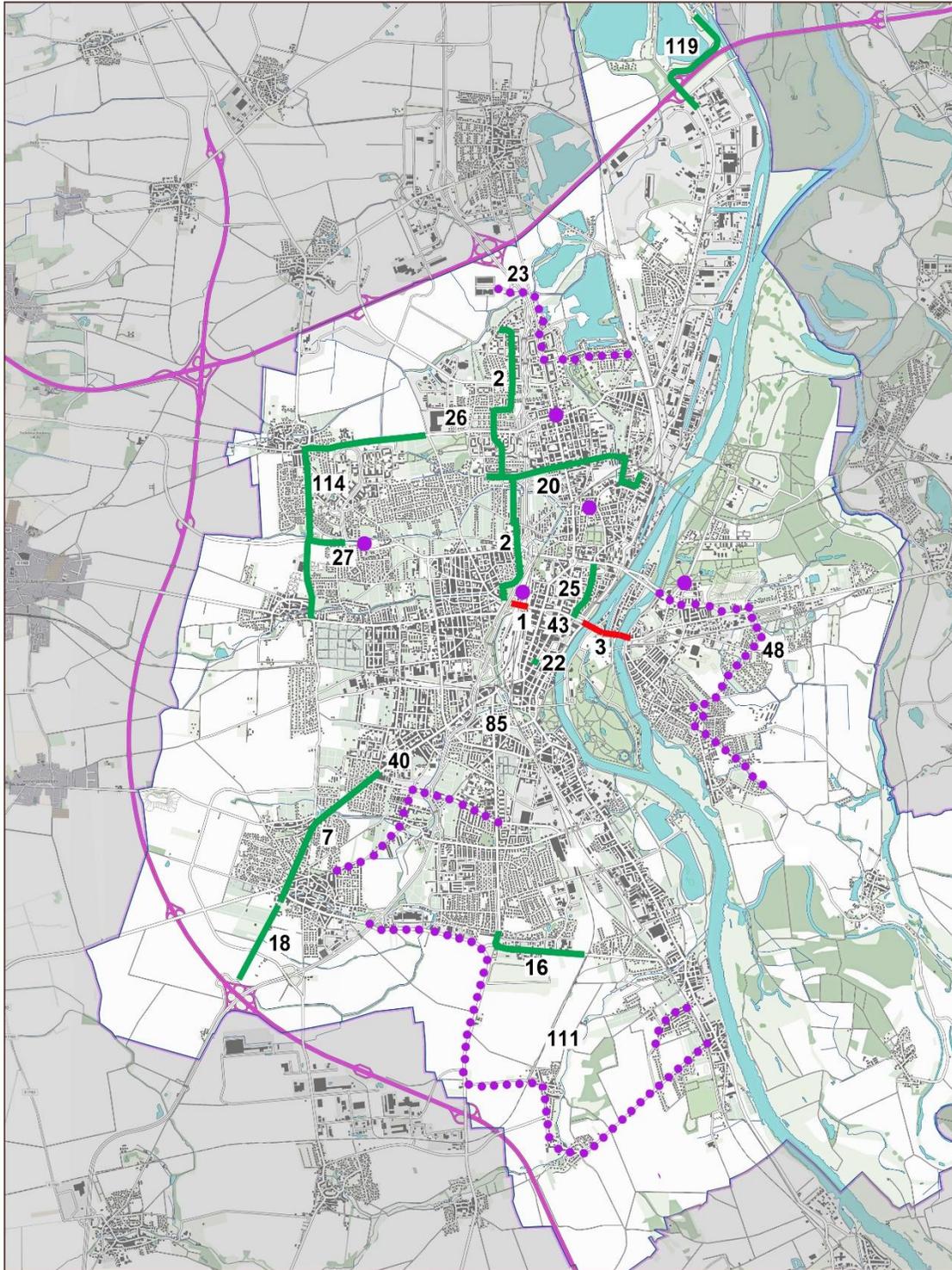
Die Maßnahmen Nr. 38: Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten, Nr.39: Fahrrad-schleusen vor LSA, Nr. 49: Ausweisung geeigneter Straßen als Fahrradstraßen, Nr. 86: Orts-teilverbindende Radschnellverbindungen sind im Einzelnen nicht lokalisierbar und deshalb nicht in die Darstellung einbezogen.



Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin

Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht



- 1 Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
- 2 Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschn. 2, 4 -7)
- 3 Ersatz-Neubau Strombrückenzug
- 7 Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Straße – Ottersleben
- 16 Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke
- 18 Verlängerung einer geeigneten ÖPNV-Anbindung über Ottersleben bis zum Eulenberg
- 20 Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt
- 23 ÖPNV-Erschließung Pfahlberg
- 24 Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang
- 25 Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße
- 26 ÖPNV-Anbindung Florapark
- 27 Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg
- 40 Verbesserung der Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus in Sudenburg (Endstelle Halberstädter Straße / Braunlager Straße)
- 43 Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Goldschmiedebrücke" in Richtung Süden
- 48 Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf)
- 85 Verbesserung Verkehrsfluss Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße für den Umweltverbund
- 111 Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen
- 114 Verlängerung der Buslinie von Neue Neustadt über Olivenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf über Kümmelsberg
- 119 ÖPNV-Erschließung Schiffshebewerk bzw. Ausbau der Endstation Barleber See: Verknüpfung Straßenbahn / Bus



Landeshauptstadt Magdeburg



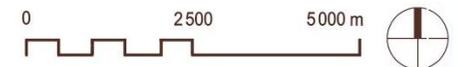
Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

9 Maßnahmen ÖPNV sowie Kombination von ÖPNV / MIV

Legende

- ÖPNV
- MIV
- Festlegungen zum Netz- und Linienkonzept / Bedien-Standards sowie Vernetzung gemäß Nahverkehrsplan
- Vernetzungspunkt
- 39** Numerierung analog Maßnahmenbewertung nach Priorität, Umsetzungsfrist und Kosten

Die Maßnahmen Nr. 4: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Nr. 17: Optimierung von LSA zur ÖPNV-Beschleunigung, Nr. 19: Einrichtung von P+R-Plätzen, Nr. 60: Ausbau der ÖPNV-Schnittstellen als Car-Sharing- / B+R-Standorte, Nr. 80: Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility / CarSharing-Angeboten, Nr. 110: Ausführung neuer Straßenbahnstrecken für breitere Wagenkästen, sind im Einzelnen nicht lokalisierbar und deshalb nicht in die Darstellung einbezogen.

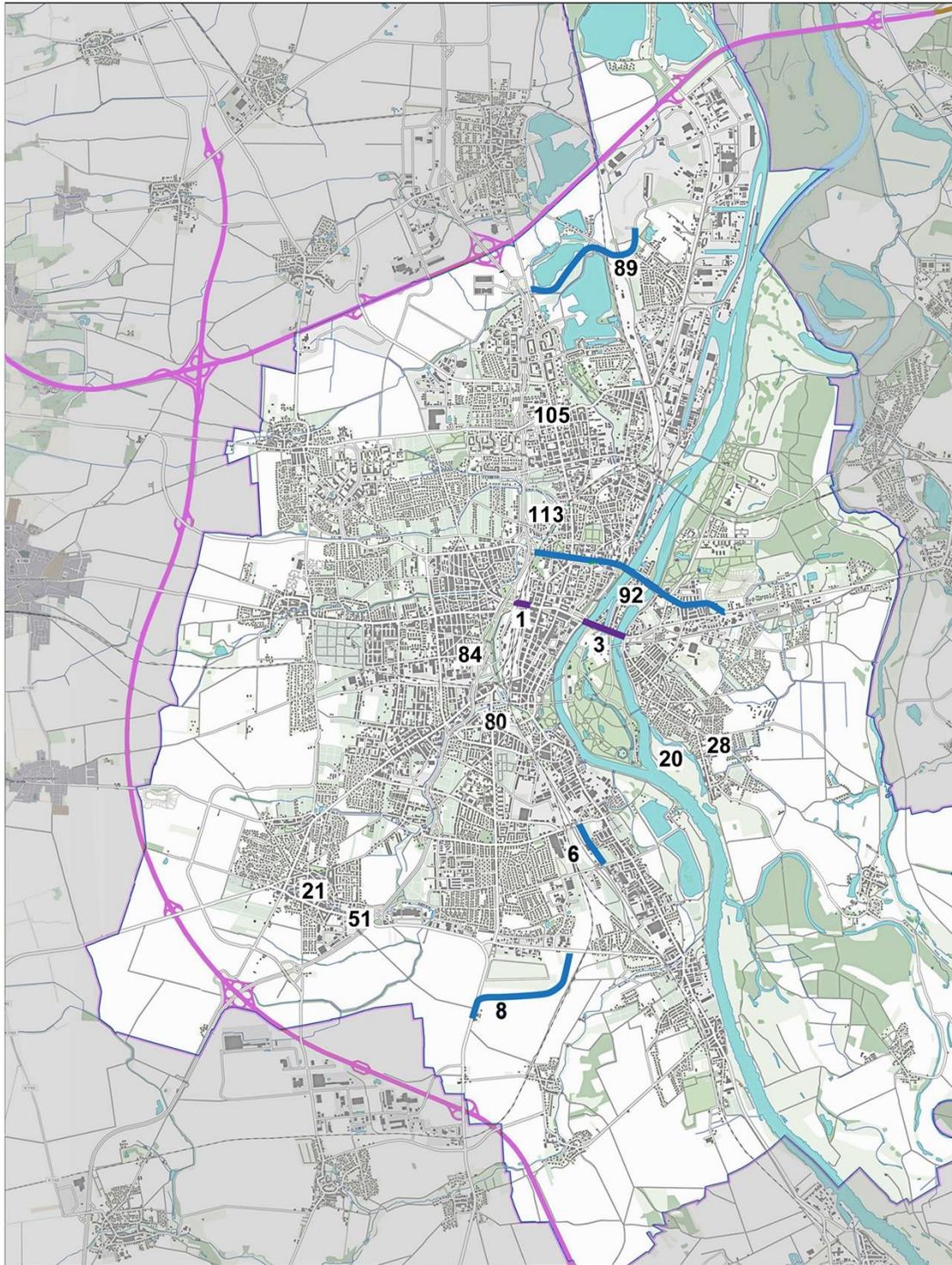


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht



- 1 Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
- 3 Ersatz-Neubau Strombrückenzug
- 6 Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2.BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße
- 8 Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe Flugplatz, im Fall seiner Erweiterung
- 20 Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau | Konzept für eine dritte Elbquerung
- 21 Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich
- 28 Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester
- 51 Ausweisung Ortsumgehung Ottersleben als Haupttroute anstelle Königstraße / Salbker Chaussee
- 84 Verbesserung Verkehrsfluss Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße
- 89 Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder)
- 92 Optimierung Durchgangsverkehr über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke, Ernst-Reuter-Allee
- 105 Verlagerung des Güter- und Lieferverkehrs von der Mittagstraße (Neustadt) in die Hundsbürger Straße
- 113 Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wohn- u. Gewerbegebietes "Münchenhofstraße"



Landeshauptstadt Magdeburg



Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

10 Maßnahmen MIV sowie Kombination von MIV / ÖPNV

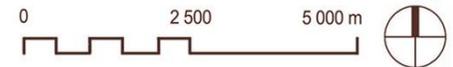
Legende

- MIV
- Kombination von MIV und ÖPNV

79 Numerierung entsprechend integriertes Maßnahmenkonzept

Für die Maßnahmen Nr. 20, 21, 28, 51, 105 und 113 sind derzeit keine konkreten Aussagen zur Trassenführung möglich.

Die Maßnahmen Nr. 29: Prüfung von Kreisverkehren als alternative Knotenpunktformen, Nr. 57: Qualifizierung des Verkehrsmanagements und Nr. 112: Bündelung des LkW-Güterverkehrs auf wenigen Haupt-routen sind nicht lokalisierbar und deshalb nicht in die Darstellung einbezogen

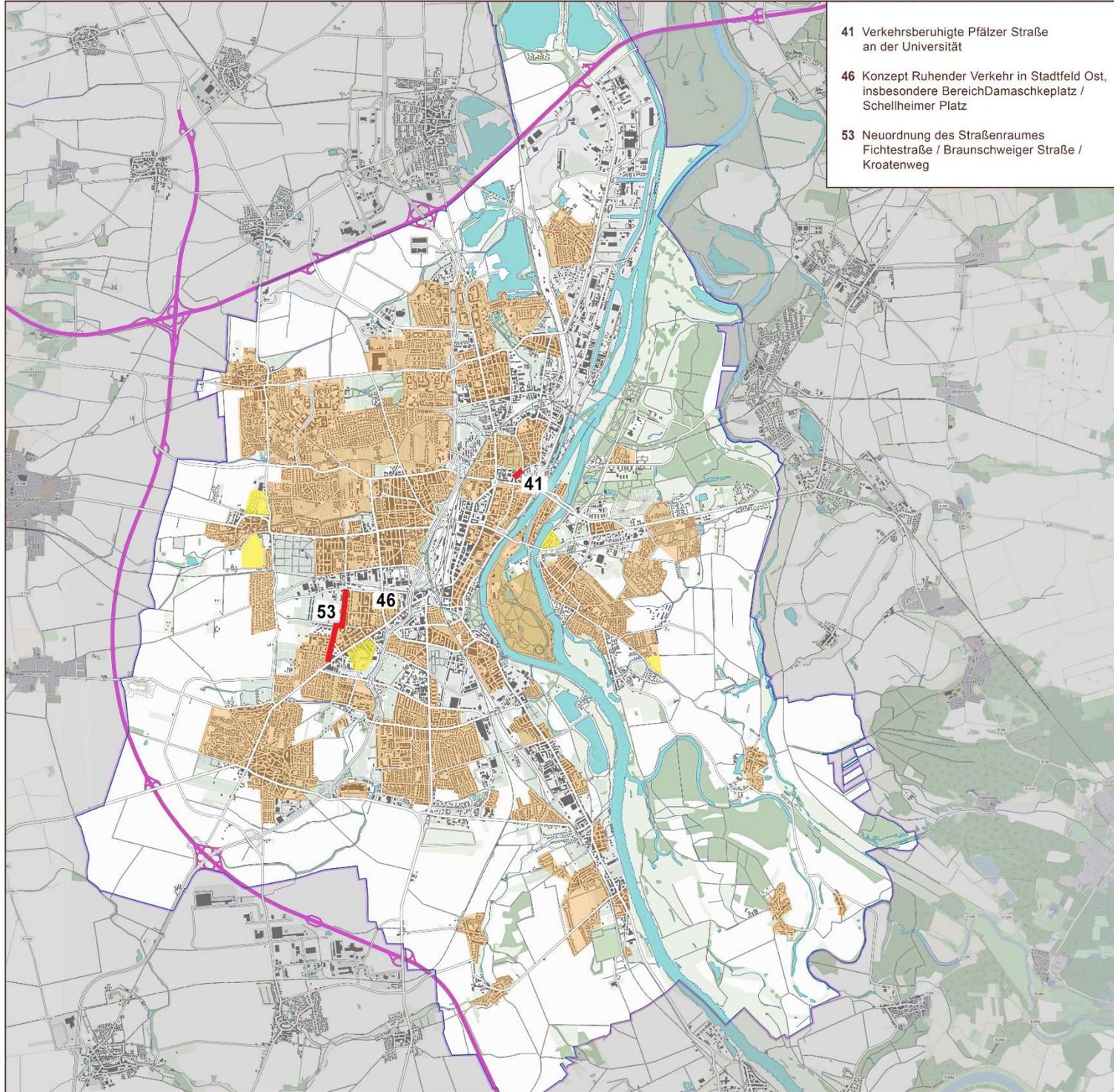


Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1 : 20 000
Landeshauptstadt Magdeburg
Vermessungsamt und Baurecht



41 Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße
an der Universität

46 Konzept Ruhender Verkehr in Stadtfeld Ost,
insbesondere Bereich Damaschkeplatz /
Schellheimer Platz

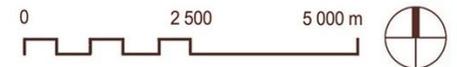
53 Neuordnung des Straßenraumes
Fichtestraße / Braunschweiger Straße /
Kroatienweg

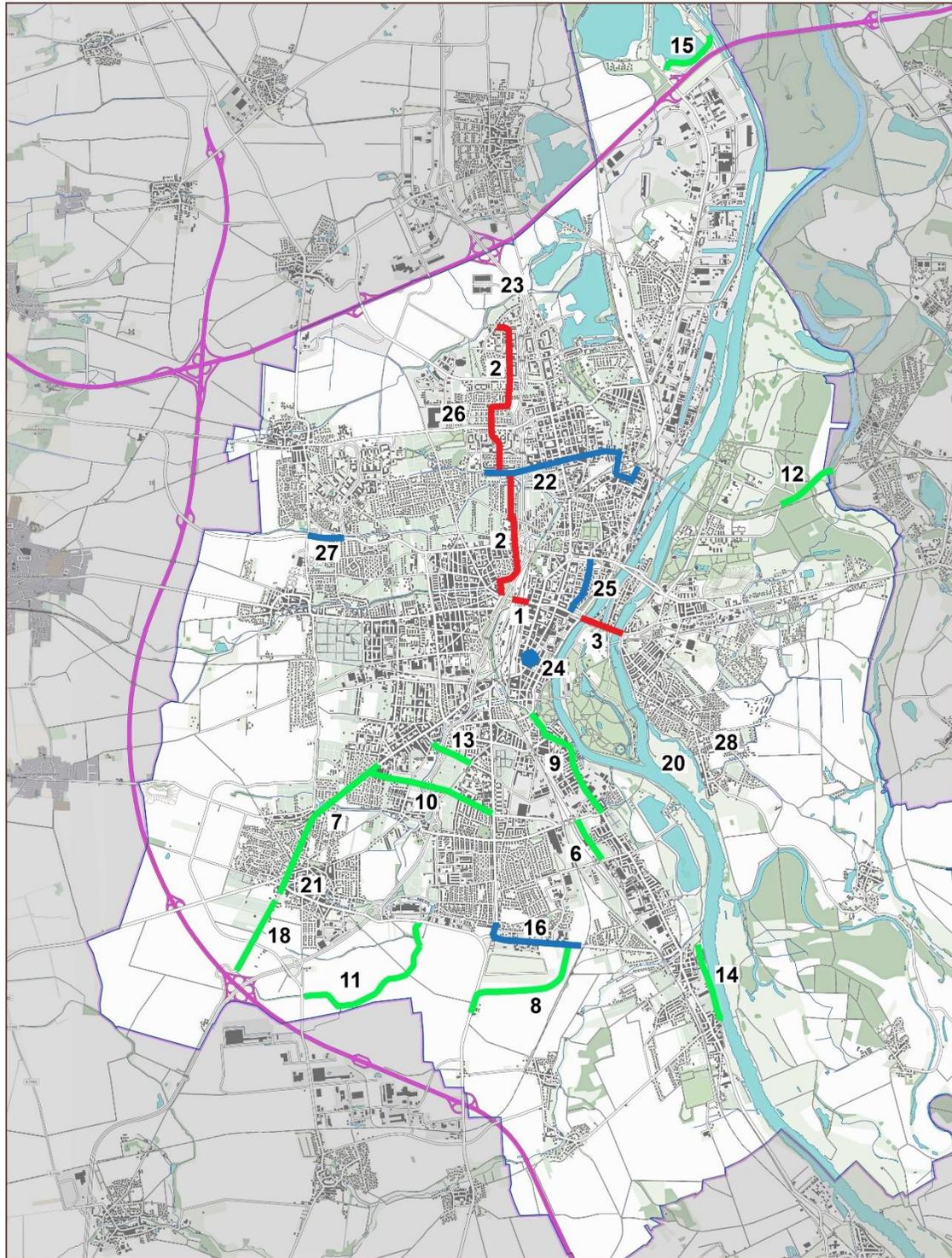


11 Maßnahmen Verkehrsberuhigung

Legende

-  Tempo-30-Zone
Bestand
-  Tempo-30-Zone
in Planung
-  Verkehrsberuhigte Straße
- 49** Numerierung analog Maßnahmen-
bewertung nach Priorität,
Umsetzungsfrist und Kosten





- 1 Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
- 2 Zweite Nord-Südverbindung der Straßenbahn Bauabschnitt 2, 4 - 7
- 3 Ersatz-Neubau Strombrückenzug
- 6 Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Str. (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Str. / Friedrich-List-Str.
- 7 Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Straße – Ottersleben
- 8 Neutrassierung Leipziger Chaussee (L50) in Höhe des Flugplatzes im Fall seiner Erweiterung
- 9 Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
- 10 Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße
- 11 Radwegverbindung entlang Wiesengraben zwischen Salbker- und Osterweddinger Chaussee
- 12 Komplettierung der Radverkehrsanlage im Biederitzer Busch (umgesetzt)
- 13 Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermesleber Weg bis Salzmannstraße
- 14 Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfahre und Elberadweg
- 15 Fuß- und Radweg südlich Barleber See II
- 16 Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke
- 18 Verlängerung einer geeigneten ÖPNV-Anbindung über Ottersleben hinaus bis zum Eulenberg
- 20 Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau / Konzept für eine dritte Elbquerung
- 21 Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich
- 22 Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt
- 23 ÖPNV-Erschließung Pfahlberg
- 24 Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg
- 25 Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße
- 26 ÖPNV-Anbindung Florapark
- 27 Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg
- 28 Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester

Landeshauptstadt Magdeburg



Verkehrsentwicklungsplan
VEP 2030plus

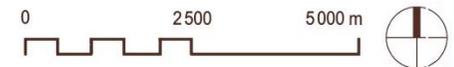
12 "Sowieso"-Maßnahmen

Legende

- In der Realisierung
 - Stadtratsbeschluss
 - Zur Prüfung entsprechend Stadtratsbeschluss
- 24** Numerierung analog Maßnahmenbewertung nach Priorität, Umsetzungsfrist und Kosten

Die beiden „Sowieso“-Maßnahmen in Planung (Nr. 4, 5) sind nicht im Einzelnen lokalisierbar und deshalb nicht in die Darstellung einbezogen.

Zu den Maßnahmen Nr. 20, 23, 28 und 28 sind derzeit keine konkreten Aussagen zur Trassenführung bzw. Standort möglich.



Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

planungsgruppe epUrban
Kantstraße 134 | 10625 Berlin



Stand: Juli 2019
Quelle: Stadtplan 1:20 000
Landeshauptstadt Magdeburg,
Vermessungsamt und Baurecht

// Anhang 1: Fachbegriffe

Kursiv gedruckte Begriffe: Querverweise

A

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Altersstruktur	Altersverteilung der Bevölkerung
Alternative Antriebe	Fahrzeugantriebe ohne Schadstoffausstoß
Andienung	[<i>hier:</i>] im Sinne von Belieferung
Anliegerstraße	öffentliche oder private Erschließungsstraße, die den Zugang zu den an ihr gelegenen Grundstücken ermöglicht
Anschlußsicherheit	[<i>hier:</i>] bezogen auf den öffentlichen Personennahverkehr: die Gewähr, ohne Zeitverzug umsteigen zu können
Anschlußstelle	abgekürzt: AS: Zufahrt zur bzw. Abfahrt von der Bundesautobahn
Antriebstechnologie	auf spezifischen technischen Voraussetzungen basierende Antriebsart von Fahrzeugen
Arbeitsmobilität	Arbeitsplatzwechsel von Beschäftigten im Zuge unterschiedlicher Qualifikations- und Gehaltsoptionen innerhalb eines wachsenden Entfernungsradius vom Wohnort
Aufstellstreifen	erweiterte, vor dem motorisierten Verkehr angeordnete Wartefläche für Fahrräder an <i>Lichtsignalanlagen</i>
Ausdifferenzierung	Untergliederung nach genauen Unterscheidungskriterien
Auspendler	Personen, die ihren Arbeitsplatz jenseits der Stadtgrenze aufsuchen
automobil-affin	an den Erfordernissen des Autoverkehrs orientiert
Außenbereich	außerhalb des bebauten Bereichs aber innerhalb des Stadtgebiets gelegene Flächen

B

BAB	Bundesautobahn
Barrierefreiheit	uneingeschränkte Zugänglichkeit von Orten, Räumen und Kommunikations- sowie Verkehrsmitteln für alle Menschen
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz [2002]; Gesetz zur Gewährleistung einer gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen am gesellschaftlichen Leben
Bedienstandard	[bezogen auf den <i>öffentlichen Personennahverkehr</i>]: Verkehrsangebot je nach Tageszeit in Bezug auf Pünktlichkeit und Zeittakt
Begleitgremium	den Arbeitsprozess kontinuierlich begleitende Gruppe von Fachleuten
Bevölkerungsentwicklung	[auch <i>demographische Entwicklung</i>] Veränderung der Gesamtzahl gemeldeter Personen innerhalb des Stadtgebietes nach Altersgruppen
Bewertungsmatrix	Bewertungsübersicht; hier: zum Vergleich der ausgewählten Maßnahmen anhand verschieden gewichteter Messgrößen
Beteiligungsprozess	kontinuierliche Einbeziehung von Öffentlichkeit und lokalem Sachverstand hier in die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans
Betriebspflicht	Pflicht zur Betriebsführung im öffentlichen Personennahverkehr entsprechend <i>Personenbeförderungsgesetz</i>
Betriebsleistung	Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit [z.B. <i>Jahr</i>] zurückgelegten Entfernung
BikeSharing	Fahrradverleihsystem, bei dem die Fahrräder im <i>öffentlichen Raum</i> oder an öffentlich zugänglichen Stationen per App verfügbar sind

Bike+Ride	abgekürzt: B+R; Strategie zur besseren Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV durch attraktive Radabstellanlagen an zentralen Haltestellen
Binnenverkehrsanteil	Anteil des [Straßen]Verkehrs in Bezug auf Ziele innerhalb des Stadtgebietes
Bodenindikator	Orientierungshilfe für blinde und sehbehinderte Menschen im öffentlichen Raum mittels Belägen oder Bodenprofilen [<i>taktilen Elementen</i>]
Bordabsenkung	abgesenkte Bordsteinkante auf >30 – 0 mm über Straßenniveau
Brennstoffzellen-Antrieb	Nutzung von Wasserstoff als chemisches Reagens zur Erzeugung von Antriebsstrom für batteriebetriebene Fahrzeuge
Bundesstraße	Straße in Baulastträgerschaft und Eigentum der Bundesrepublik

C

CarSharing	[<i>engl.:</i>] <i>geteiltes Auto</i> ; auf Basis einer Nutzungsvereinbarung gemeinschaftliche – auch kurzfristige – Nutzung von im öffentlichen Raum [free floating] oder an Stationen [stationsbasiert] verfügbaren Autos
City-Logistik	städtischer <i>Güterverkehr</i> zur Feinverteilung von Lieferungen an innerstädtische Unternehmen oder private Haushalte
CO ₂	Kohlenstoffdioxid natürlicher Bestandteil der Luft sowie Produkt der Verbrennung kohlenstoffhaltiger [<i>fossiler</i>] Energieträger; im Übermaß als Treibhausgas maßgeblicher Auslöser der Erderwärmung

D

Deduktive Bestimmung	aus gegebenen Fakten oder Sachverhalten abgeleitete Definition
Demographische Entwicklung	[siehe: <i>Bevölkerungsentwicklung</i>]
Dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe	Lenkungsgremium, in dem alle städtischen Dezernate vertreten sind
Digitalisierung	Umwandlung analoger in digitale Datenformate sowie technisch vernetzte elektronische Datenübertragung
Digitale Applikation	abgekürzt: App; Anwendungsprogramm namentlich für mobile digitale Geräte [<i>Smartphone</i>]
Digitale Fahrgastinformation	Fahrplan- und Verbindungsinformationen in <i>Echtzeit</i> mittels digitaler Datenübertragung an Fahrgäste per Smartphone-App
Digitaler Fahrausweis	per Smartphone-App bezahlbarer elektronischer Fahrschein
Doppelbedienung	[bezogen auf den <i>öffentlichen Personennahverkehr</i>]: unerwünschter Parallelverkehr
Download	Herunterladen elektronisch verfügbarer Daten
DTV (Fz/d)	durchschnittliche tägliche <i>Verkehrsstärke</i> [Fahrzeuge pro Tag]
DTVw	durchschnittliche tägliche <i>Verkehrsstärke</i> an Werktagen (Mo-Fr)
Dynamik	[<i>hier:</i>] rapide Veränderung

E

Echtzeit-Fahrplaninformation	[siehe: <i>digitale Fahrgastinformation</i>]
Einpendler	Personen, die zu ihrem Arbeitsplatz von außerhalb der Stadtgrenze gelangen
Elektromobilität	Fortbewegung mit batteriebetriebenen Fahrzeugen

Eltern-Taxi	Privat-Auto, mit dem Eltern ihre Kinder zur Schule oder Kindertagesstätte bringen
Emission	Schadstoff-Ausstoß
emissionsintensiv	mit hohem Schadstoff-Ausstoß
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	abgekürzt: ERA; technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen (2010)
Energiewende	Verringerung und langfristiger Ersatz <i>fossiler Energieträger</i> (Erdöl, Erdgas, Kohle) durch erneuerbare Energien (Wind, Wasser, Sonne, Erdwärme) bei gleichzeitiger Verringerung des Energieverbrauchs
Erhebungsdurchgang	Datenerhebung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes
Erschließungsdefizit	[<i>hier:</i>] schlechte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr
E-Scooter	Roller mit Batterie-Antrieb
ESAS	Empfehlungen für das Sicherheitsaudit für Straßen [2002]
ESN	Empfehlungen zur Sicherheitsanalyse von Straßennetzen [2003]
essentiell	wesentlich
EU	Europäische Union, Zusammenschluss aus 27 Mitgliedsstaaten
exponentiell	überdurchschnittlich
F	
Freizeitverkehr	Verkehr zu Freizeitzielen und touristischen Zielen
Fahrgastzahl	Anzahl der Fahrten im ÖPNV (Unternehmensbeförderungsfälle)
Fahrplankilometer	Gesamtstrecke aller nach Fahrplan durchzuführenden Fahrten im ÖPNV
Fahrradschleuse	besonders markierte Fahrstreifen, um geradeaus fahrenden oder links abbiegenden Radverkehr sicher an kreuzendem Kfz-Verkehr vorbeizuführen
flächenextensiv	große Inanspruchnahme von Flächen
Flächennutzungsplan	vorbereitender Bauleitplan zur Steuerung der baulichen und sonstigen Nutzung aller Grundstücksflächen innerhalb des Stadtgebietes
Flächengerechtigkeit	Aufteilung des Straßenraumes entsprechend unterschiedlichen Anforderungen derjenigen, die Straßen benutzen oder sich dort aufhalten
Flexibilisierung der Arbeitswelt	Auflösung fester Arbeitsbedingungen – wie Beschäftigungsverhältnis, Arbeitszeit, Arbeitsort – im Zuge variabler, auch ortsunabhängiger Anforderungen und Arbeitskonditionen
fossile Energieträger	Erdöl, Erdgas, Kohle [siehe: <i>Energiewende</i>]
fossile Antriebe	Verbrennungsmotoren mit Benzin, Erdgas oder Dieselöl als Treibstoff
Fußverkehrs-Check	Bewertung der Stärken und Schwächen des Fußverkehrs vor Ort durch Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verwaltung sowie gemeinsame Erarbeitung konkreter Verbesserungsvorschläge
G	
Gebrauchswert	auf die Nützlichkeit einer Sache bezogene Bewertung
Gehwegvorstreckung	punktueller Fahrbahneinengung – auch Gehwegnase – zwecks kürzerer Straßenüberquerung für sowie besserer Sicht auf Fußgänger
Gemeindestraße	Straße in Baulastträgerschaft und Eigentum der Kommune
geteilte Mobilität	geteilte bzw. gemeinschaftlich nutzbare – auch klimaschonende – Formen der Fortbewegung [siehe: <i>BikeSharing, CarSharing</i>]

Gesamt Modal Split	[siehe: <i>Modal Split</i>]
Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept	Konzept zur stadtweiten Optimierung von Fußwegen und Wegebeziehungen sowie zur barrierefreien Erreichbarkeit wichtiger Orte
Gewichtung	Anwendung gestaffelter Bewertungskriterien
Gestaltungsleitlinien	Regelwerk für die Gestaltung und Aufwertung von Bauwerken oder öffentlichen Räumen
Güterverkehr	Beförderung von Gütern aller Art auf Straße und Schiene sowie per Schiff oder Luftfracht
Güterverkehrsaufkommen	Transportvolumen [<i>in Tonnen</i>] innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit [<i>z.B. Jahr</i>]
Güterverkehrszentrum	strategisch zentral gelegener Ort, an dem Güter umgeladen, für Ladungen zusammengestellt oder für den Transport vorbereitet werden

H

Handlungsrahmen	Leitlinien für (planungspolitisches) Handeln und Entscheiden
Hardware	[<i>hier im erweiterten Sinn</i>]: bauliche Maßnahmen

I

Imagewert	auf den Prestigegewinn bezogene Bewertung einer Sache
Immission	Schadstoffeinwirkung
Implementierung	Umsetzung
Infrastruktur	durch die öffentliche Hand bereitgestellte Einrichtungen des Verkehrs, der Stadttechnik, der Ver- und Entsorgung, Bildung, Kultur, Gesundheitsvorsorge, Sicherheit und Kommunikation
Intermodale Mobilitätsplattform	digital zugängliches Auskunfts- und Buchungsportal zur Verknüpfung und Nutzung verschiedener individueller Mobilitätsoptionen
Intermodale Verkehrsinformation	Information über verschiedene aktuell verfügbare Mobilitätsangebote
Intermodalität	Nutzung mehrerer Verkehrsmittel nacheinander auf einem Weg
Internet	aus einer Vielzahl miteinander verbundener Einzelnetze gebildetes, dezentral organisiertes, weltweites Rechnernetz
Inklusion	Möglichkeit der gleichberechtigten Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben
innovativ	erfindungsreich
Integration	Verzahnung, Verknüpfung
Integriertes Stadtentwicklungskonzept	abgekürzt: ISEK; Zusammenstellung der für die Landeshauptstadt Magdeburg relevanten strategischen städtebaulichen Zielsetzungen in einem Entwicklungskonzept als Grundlage für das Handeln von Verwaltung und Politik
Informationstechnologie	abgekürzt: IT; elektronische Informations- und Datenverarbeitung
Intelligent Transport System	abgekürzt: IST; <i>engl.</i> : System zur Erfassung, Übermittlung, Verarbeitung, Anwendung verkehrsrelevanter Daten zur Verkehrssteuerung
Intermodal Transport Control System	abgekürzt: ITCS; <i>engl.</i> : Steuerung von Informations- und Kommunikationsvorgängen zwischen Fahrzeug und Leitstelle, ferner System zum rechnergestützten Fahrbetrieb und zur Fahrgastinformation.
IÖV	individueller und mit dem ÖPNV zu verknüpfender digital abrufbarer öffentlicher Personenverkehr

J

Just-in-time	„Rollende Lagerhaltung“ mit Lieferung von Material oder Halbprodukten zum exakten, im Produktionsprozess benötigten Zeitpunkt
Jobticket	von Unternehmen oder Behörden für ihre Beschäftigten bei Verkehrsunternehmen erworbene Monats- oder Jahresfahrkarten für Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr

K

Kannibalisierung	Zuwachs einer Verkehrsart zu Lasten einer anderen im <i>Umweltverbund</i>
Kapazitätsengpass	[bezogen auf das Straßennetz]: Überlastung von Straßenabschnitten
Kurier-, Express- und Paketdienste	abgekürzt: KEP; Sammelbegriff für Logistik- und Postunternehmen
Kennwert	Maßzahl zur Definition unterschiedlicher Merkmale
Kleinräumiger Wirtschaftsverkehr	Transport und Zu- bzw. Bereitstellung von Gütern oder Dienstleistungen auf der letzten Meile zu Betrieben und Haushalten
Klimawandel	weltweite Klimaveränderung infolge der Treibhausgaskonzentration in der Erdatmosphäre
Klimaschutzplan der Bundesregierung	Klimaschutzplan 2050 von 2016 mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 und der Senkung des Treibhausgasanteils bis 2030 um 55 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990
Knotenpunkt	[bezogen auf das Straßennetz]: Straßenkreuzung
Koalition	Bündnis
Kommunikationsnetz	Informationsvernetzung zwischen unterschiedlichen handelnden Personen
Kommunale Fahrzeugflotte	sämtliche von einer Stadt betriebene und für den Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge
Konsens	Einvernehmen
Kooperativer Arbeitsprozess	nach festgelegten Regeln strukturierte gemeinsame Projektbearbeitung durch unterschiedliche Beteiligte
Kooperationsverbund	zielgerichtetes Zusammenwirken verschiedener Institutionen
Koordination	Zuordnung, Regelung
Kompatibilität	Übereinstimmung
Konversion	Umwandlung ursprünglich anders genutzter Flächen oder Gebäude
Kostengruppe	Unterteilung nach plausiblen Kostenkategorien
Kostenrelevanz	Höhe der Kosten als Bewertungskriterium
Kreisstraße	Straße in Baulastträgerschaft und Eigentum eines Landkreises

L

Lärmaktionsplan	fachübergreifendes Planungsinstrument mit dem Ziel der Minderung von Geräuschbelastungen bei allen Infrastruktur-Planungen sowie der Reduzierung von gesundheitsschädlichem Umgebungslärm
Landesstraße	Straße in Baulastträgerschaft und Eigentum Landes Sachsen-Anhalt
Lichtsignal-Anlage	abgekürzt: LSA; Signaleinrichtung zur Optimierung und Steuerung von Verkehrsabläufen mittels digitaler Programme [siehe: ITS]

Lkw-Sammelstellplatz	ausreichend dimensionierte und ausgestattete sowie über Navigationsdienste ausgewiesene Abstellflächen für Lastwagen
Lkw-V (Fz/d)	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Lkw-Verkehr [Lkw pro Tag]
Logistiknoten	zentraler Fracht-Umschlagsort
Logistikunternehmen	Unternehmen, dessen Geschäftsfeld in der Planung, Durchführung, Koordination und Kontrolle von Gütertransporten besteht
Logistiksektor	Wirtschaftsbereich des Transportwesens

M

Machbarkeitsstudie	Untersuchung wirtschaftlich praktikabler Realisierungsvarianten
Mobility as a Service	[<i>engl.:</i>] Angebot von <i>Mobilitätsdienstleistungen</i> unterschiedlicher Privatunternehmen; abgekürzt: MaaS
Mängelkataster	systematische Erfassung, Auflistung und Kartierung von Mängeln
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund, dem insgesamt neun Verkehrsunternehmen angehören
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund im Auftrag von Städten und Landkreisen sowie Verkehrsunternehmen mit der Koordination des Nahverkehrsangebots in einem Verbandsgebiet von 2,1 Millionen Einwohnern in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen betraut
Mikro-Hub	Kleindepot für Paketsendungen als Sammelpunkt vor Ort, von wo aus die Zustellung erfolgt
Mobilität	jede Art der Fortbewegung, teilweise unter Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln
Mobilitätsunternehmen	Unternehmen; deren Geschäftsfeld <i>Mobilitätsdienstleistungen</i> sind
Mobilitätsberatung	Beratung von Unternehmen, Verwaltungen und öffentlichen Einrichtungen über ressourcensparende und umweltverträgliche Formen der Fortbewegung und Verkehrsmittelnutzung
Mobilitätsdienstleistungen	öffentliche Personenbeförderung sowie eine Vielzahl an Mitfahr-, Fahrzeug-Leih- und -mietsystemen
Mobilitätsentwicklung	Entwicklung umweltverträglicher, kostengünstiger und sozial gerechter Formen der Fortbewegung bei gleichzeitiger Verkehrsvermeidung
Mobilitätskompetenz	Fähigkeit, sich selbständig und umsichtig in der Stadt zu bewegen
Mobilitätskosten	Summe aller Kosten je nach Verkehrsmittel [Anschaffung, Unterhalt, Fixkosten, Wertverlust, Treibstoff, Reparatur, Parkgebühren bzw. Beförderungsentgelt, Miet- und Nutzungsgebühren]
Mobilitätskultur	Rücksichtnahme sowie Verantwortungsbewusstsein für sich und andere
Mobilitätsmanagement	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit dem Ziel eines Maximums an Mobilität bei einem Minimum an klimaschädlichem Verkehr
Mobilitätsportal Mittel-Deutschland	digitale Auskunftsplattform der <i>NASA</i> zum Schienenpersonennahverkehr in Mitteldeutschland
mobilitätsrelevante Daten	für die Beurteilung des Mobilitätsverhaltens wichtige Sachverhalte und Fakten
Mobilitätsschulung	Vermittlung von Kenntnissen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens
Mobilitätssegment	Teilbereich aus einer Vielzahl von <i>Mobilitätsdienstleistungen</i>

Mobilitätsstation	Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote an einer ÖPNV-Schnittstelle unter Einbeziehung von BikeSharing, E-CarSharing, Ladesäulen für batteriebetriebene Fahrzeuge und Verkehrsinformationen
Mobilitätsverhalten	Verkehrsmittelwahl, Zielwahl, Routenwahl
Mobility on Demand	Mobilität auf Nachfrage, auf Abruf [siehe: <i>Ride-Pooling</i>]
Modal Split	Anteile der unterschiedlichen Verkehrsarten [Modi] – Fuß-, Rad- und öffentlicher Personenverkehr sowie motorisierter Individualverkehr – am <i>Verkehrsaufkommen</i> bzw. an der <i>Verkehrsleistung</i>
MOTION	Software für eine an den Verkehrsfluss angepasste Steuerung und Optimierung von Signalprogrammen an Lichtsignalanlagen
Motorisierter Individualverkehr	abgekürzt: MIV; Nutzung von Pkw und Krafträdern zur individuellen Fortbewegung
Motorisierungsgrad	Verhältnis der Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge zur Einwohnerzahl innerhalb eines Stadtgebietes
Multimodalität	Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums
Multimodaler Verkehr	[siehe: <i>Multimodalität</i>]
N	
Nachhaltigkeit	Deckung der Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen mit geringstmöglichen Risiken, Kosten, Schadstoffen, Flächenverbrauch, Lärm und CO ₂ -Ausstoß sowie unter Ausschluss von Ungerechtigkeit
Nahmobilität	nicht-motorisierte Mobilität über kurze Distanz und kurze Zeitspanne
Nahverkehrsplan	verpflichtendes Planungsinstrument als finanziell realistische sowie strategische Handlungsgrundlage zur Gestaltung des ÖPNV und Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt
Netzergänzung	[<i>hier:</i>] kleinräumige Ergänzung des Straßennetzes
Netzkomponente	[<i>hier:</i>] Teil des gesamten ÖPNV-Netzes
Netzlücken	Lücken im Straßen-, Schienen- oder Wegenetz
Neubürgerberatung	Beratung neu in die Stadt ziehender Personen über empfehlenswerte Mobilitätsoptionen
New Mobility	neue Formen der Mobilität [siehe: <i>Mobility as a Service</i>]
NO _x	Stickoxid u.a. Produkt der Verbrennung <i>fossiler Energieträger</i> und bei Konzentration in Ballungsgebieten extrem gesundheitsschädlich
nicht-emittierend	ohne Schadstoff-Ausstoß
Nutzungspräferenz	bevorzugte Nutzung
Nutzungsintensität	Häufigkeit der Nutzung
O	
Oberzentrum	nach Raumordnungskriterien festgelegte höchste Zentralitätsstufe einer Stadt entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung sowie der dort ansässigen Einrichtungen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region
Öffentlicher Dialog	nach festgelegten Regeln strukturierte öffentliche Diskussion
Öffentlicher Raum	öffentliche Straßen und Plätze im Gegensatz zu Privatgrundstücken

ökologisch wertvoll	für den Naturhaushalt von besonderer Bedeutung
Ökonomische Verflechtung	Austausch von Wissen, Informationen, Waren, Dienstleistungen und Kapital zwischen Unternehmen, Städten, Regionen und Ländern
Online-Beteiligung	Planungsbeteiligung über digitale Plattformen nach verbindlichen Regeln
Online-Handel	elektronischer Versandhandel
Online-Plattform	Kombination aus digitaler Informations-, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeit
Ordnungsrechtlicher Rahmen	rechtliche Grundlage zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

P

Paketstation	Anlaufstation zur Abholung und zum Versand von Paketen
Parameter	Kenngröße
Parkleitsystem	rechnergestütztes System zur Anzeige verfügbarer Parkplätze [<i>statisch</i>] bzw. zur Informationen über deren genaue Lage und Erreichbarkeit [<i>dynamisch</i>]
Parkraumbewirtschaftung	Regelung des gebührenpflichtigen Parkens in Parkraumbewirtschaftungszonen gemäß Straßenverkehrsordnung
Pedelec	Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor
Pendlersaldo	Differenz zwischen der Zahl auspendelnder und einpendelnder Personen
Peripherie	Randbereich <i>hier</i> : Stadtrand
Personenbeförderungsgesetz	abgekürzt: PBefG; letzte Änderung 2020] Gesetz zur Regelung der entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenbeförderung mit Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen
Personenkilometer	[siehe: <i>Verkehrsleistung</i>]
Personenwirtschaftsverkehr	Service- und Dienstleistungs- sowie Geschäfts- und Dienstreise-Verkehr
Pilot-Maßnahmen	für den VEP 2030 <i>plus</i> beispielhafte Wegweiser-Projekte
Pkw-Verfügbarkeit	Pkw pro Haushalt
Plug-In-Hybrid-Antrieb	Kombination von aufladbarem Batterie- und Verbrennungsantrieb
PM ₁₀	Feinstaub mit dem Durchmesser von 10 Mikrometer (10 µm)
Politische Mandatsträger	direkt oder indirekt gewählte Mitglieder des Stadtrats
Präferenz	Bevorzugung
Priorität	Wichtigkeit
Park+Ride	abgekürzt: P+R; Strategie zur Minderung des motorisierten Verkehrsaufkommens in der Innenstadt durch ÖPNV- oder SPNV-Haltestellen kombiniert mit Parkplätzen oder Parkhäusern
Prioritätsstufen	Rangfolge
Privatstraße	nicht in der Baulast der öffentlichen Hand befindliche Verkehrsfläche
Push & Pull-Strategie	Kombination von Angebotsverbesserungen und Einschränkungen

Q

Quartiersgarage	Sammelgarage im geringen Entfernungsradius zur Wohnbebauung
Querungshilfe	Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen für Menschen zu Fuß [siehe: <i>Gehwegvorstreckung</i>]

R

Räumliche Bezugsebene	Gebietsabgrenzung, auf die sich die Datenanalyse bezieht
Radabstellmöglichkeit	[<i>hier.</i>] diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlagen
Radfahrstreifen	dem <i>Radverkehr</i> vorbehalten, markierter Teil der Straßenfläche
Radschnellverbindung	leistungsstarke und schnelle Wegeverbindungen für den Radverkehr mit besonderen Qualitätsstandards hinsichtlich Linienführung, Ausgestaltung, Netzverknüpfung und Ausstattung
Radverkehrsanlage	vorrangig oder ausschließlich für die Fahrradnutzung vorgesehene Verkehrsfläche, die baulich hergestellt – z. B. als Radweg – oder durch Markierungen gegen benachbarte Verkehrsflächen abgegrenzt ist (z.B. Radfahrstreifen, gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege, Zweirichtungsradwege und Fahrradstraßen)
Radverkehrskorridor	für künftige Radverkehrstrasse reservierte Fläche
Radverkehrsinfrastruktur	Radverkehrs- und Radabstellanlagen
RASt 06	Abkürzung für Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen von 2006
RBL	Abkürzung für Rechnergestütztes Betriebsleitsystem [siehe: <i>ITCS</i>]
Referenzjahr	zeitlicher Bezug [<i>hier</i> für die <i>Szenarien</i>]
Regionale Diversifizierung	Auffächerung wirtschaftlicher Aktivitäten auf unterschiedliche zentrale und regionale Standorte – regionale Arbeitsteilung
Reisegeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h) im gesamten Strecken- bzw. Straßennetz innerhalb eines bestimmten Zeitraums
Relation	Verhältnis
Relevanz	Wichtigkeit, Bedeutung
Reorganisation von Lieferketten	Neuordnung lokaler Liefernetzwerke
Ressourcensparend	sparsamer Verbrauch von Energie, Boden, Wasser, Luft
Reurbanisierung	Rückwanderung in die Kernstadt
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung	abgekürzt: RIN; technisches Regelwerk zur funktionalen Gliederung von Verkehrsnetzen nach fünf Straßenkategorien: Autobahn, Landstraße, anbaufreie Hauptverkehrsstraße, angebaute Hauptverkehrsstraße, Erschließungsstraße
Ride-Pooling	Sammeltaxis, bei denen mehrere Fahrgäste mit ähnlichem Ziel befördert werden und nur ihren jeweiligen Weganteil bezahlen
Ride Hailing	Individuelle Beförderung, die per Smartphone zu buchen ist
Ride-Sharing	Fahrgemeinschaft, bei der eine Person andere Personen mit dem eigenen Auto mitnimmt
Ruhender Verkehr	parkende Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen im Straßenland oder auf dafür reservierten Flächen

S

Schienenpersonennahverkehr	abgekürzt: SPNV; umfasst die Zuggattungen Interregio-Express, Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn
Schnittstelle	Haltepunkte und Haltestellen, die von mehreren S-Bahn-, Straßenbahn- oder Buslinien bedient werden
Schnupperticket	ÖPNV-Probe-Abonnement als Begrüßung für neu in die Stadt zuziehende Personen [siehe: <i>Neubürgerberatung</i>]
Schwerlastverkehr	Gütertransport durch Nutzfahrzeuge mit > 12 t Eigengewicht

Schwerverkehrs-Vorrangnetz	Führung des Schwerlastverkehrs auf dafür ausgewiesenen Routen
Schulwegplan	Konzept für die gefahrlose und kürzest mögliche Erreichbarkeit von Grundschulen innerhalb der jeweiligen Schuleinzugsbereiche
Schulradwegeplan	Konzept für die gefahrlose Erreichbarkeit weiterführender Schulen per Fahrrad
Schutzstreifen	[<i>hier</i> im Radverkehr:] auch Angebotsstreifen; als Bestandteil der Fahrbahn nicht ausschließlich dem Radverkehr vorbehaltene Verkehrsfläche
Segway	batteriebetriebenes einachsiges Einpersonen-Transportmittel
selektiv	begrenzt
Shared Space	<i>engl.</i> : geteilte Verkehrsfläche mit gleichberechtigter Nutzung durch alle Verkehrsarten unter Verzicht auf Markierungen und Verkehrszeichen
Sicherheitsabstand	[<i>hier</i> im Radverkehr:] laut StVO §5 (4) 1,5 – 2,0 Meter beim Nebeneinander von Auto- und Radverkehr
Smart City	Sammelbegriff für die ganzheitliche und nachhaltige, d.h. energieeffiziente, ressourcensparende und sozial gerechte Entwicklung von Städten unter Einsatz digitaler Werkzeuge
Smart Mobility	emissionsarme, energieeffiziente, gesundheitsschonende, sichere und kostengünstige Mobilität
Smartphone	Mobiltelefon mit umfangreichen Computer-Funktionen
Software	[<i>hier im erweiterten Sinn</i>]: intelligente Organisation und Koordination
Sowieso-Maßnahmen	verkehrliche Maßnahmen, die auch ohne Verkehrsentwicklungsplan „sowieso“ umgesetzt würden
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig Beschäftigte oder diejenigen, für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung nach Arbeitsförderungsrecht zu zahlen sind
SPNV	Schienenpersonennahverkehr umfasst die Zuggattungen Interregio-Express, Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn.
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen im Fünf-Jahres-Turnus – zuletzt 2018 – von der TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST) in deutschen Städten und Gemeinden durchgeführt
Stadtumland	die an das Stadtgebiet angrenzende Region
Stadtstruktur	[<i>hier</i> .:] im Sinne von räumlicher Gliederung
Stagnation	Stockung
Standortfaktor	Beurteilungskriterium zur Eignung von Orten für bestimmte Nutzungen
Städtebauliche Bemessung	Aufteilung des Straßenraums nach RASt 06 vom Straßenrand (Geh- und Radweg) zur Straßenmitte (Fahrbahn) mit dem Ziel einer größeren <i>Flächengerechtigkeit</i> für alle Verkehrsarten
Statistisches Jahrbuch	amtliche Jahresstatistik der Landeshauptstadt Magdeburg, veröffentlicht durch das Amt für Statistik, Wahlen und demografische Stadtentwicklung
Status quo	aktueller Zustand
Straßengebundener Personennahverkehr	Teil des Öffentlichen Personenverkehrs, der nicht im Eisenbahnnetz erbracht wird, also Straßenbahn- und Bus-Verkehr

Straßenverkehrsbehörde	durch Landesrecht bestimmte und zur Überwachung und Ausführung der <i>Straßenverkehrsordnung</i> zuständige Verwaltungsbehörde
Straßenverkehrsordnung	abgekürzt: StVO; Rechtsverordnung, mit der die Regeln für alle am Straßenverkehr Beteiligten auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen festgelegt werden
Strategie	Handlungsdirektive zur Umsetzung gesetzter Ziele
Strategischer Handlungs-Grundsatz	[<i>hier:</i>] im Sinne von Einzelstrategie als Teil eines strategischen Gesamtkonzepts
Strecke	Länge eines Wegs zwischen zwei geographischen Orten
Streckenbelastung	[siehe: <i>Verkehrsstärke</i>]
Streckennetz	[<i>hier:</i>] Straßenbahn- und Busnetz der MVB
SUMP	<i>engl.</i> : Sustainable Urban Mobility Plan Nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan entsprechend Vorgabe der EU-Kommission; inzwischen Standard in zahlreichen europäischen Städten
Szenario	Darstellung möglicher Entwicklungen in der Zukunft
Straßen-Seitenraum	Bereich außerhalb der Fahrbahn

T

Tempo-30-Zone	meist mehrer Straßenzüge umfassender verkehrsberuhigter Bereich mit einer zugelassenen Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h
Treibhausgas	neben Methan und Lachgas vor allem <i>Kohlendioxid</i> , das – über sein natürliches Vorkommen hinaus – unter anderem durch Verbrennung <i>fossiler Energieträger</i> in Industrie und Verkehr entsteht und durch zusätzliche Wärmeabstrahlung zur übermäßigen Erderwärmung beiträgt
Transportleistung	Produkt aus der Transportlast und der innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit [z.B. <i>Jahr</i>] zurückgelegten Strecke [km]
TASS	Baustein in der Verkehrsleitzentrale zur Programmierung und Steuerung der verkehrsabhängigen Signalplanauswahl
Taktiler Element	[siehe: <i>Bodenindikator</i>]

U

Umlaufzeit	bezogen auf Lichtsignalanlagen; erforderliche Zeitspanne für den vollständigen Durchlauf eines Signalprogramms (45 – 120 Sekunden)
Umweltverbund	Bezeichnung für die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr)
Unfallkommission	Kommission aus Straßenverkehrsbehörde, Polizeidirektion Magdeburg, Tiefbauamt sowie bedarfsweise Stadtplanungsamt und MVB
Unterwegsbeschlüsse	Beschlüsse des Stadtrats zu den Ergebnissen einzelner Bausteine des Verkehrsentwicklungsplanes noch vor Abschluss des Bearbeitungsprozesses

V

Verkehr	dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität
Verkehrsaufkommen	Anzahl der Wege, die täglich im Verkehr zurückgelegt werden
VEP 2030 <i>plus</i>	Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg mit dem zeitlichen Horizont über 2030 hinaus im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätsentwicklungsplans (<i>SUMP</i>)

Verkehrliches Leitbild	wichtige Grundlage für den Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg, veröffentlicht 1993
Verkehrsberuhigung	Maßnahmen zur Minderung bzw. Entschleunigung von quartiersfremdem motorisiertem Verkehr zwecks Erhöhung von Verkehrssicherheit und Wohnumfeldqualität
Verkehrskultur	[siehe: <i>Mobilitätskultur</i>]
Verkehrsleistung	pro Person bzw. pro Transporteinheit zurückgelegte Entfernung [km] innerhalb einer bestimmten Zeitspanne [<i>Tag / Jahr</i>]
Verkehrsleitsystem	rechnergestütztes System zur gesamtstädtischen und regionalen Verkehrsbeeinflussung und -lenkung
Verkehrsmanagement	Bereitstellung und Verarbeitung zuverlässiger Echtzeit-Verkehrsinformationen zur effektiven, sicheren und umweltverträglichen Steuerung von Verkehrsabläufe
Verkehrsmenge	[siehe: <i>Verkehrsstärke</i>]
Verkehrsmittelwahl	[siehe: <i>Modal Split</i>]
Verkehrsmodell	rechnerisch simuliertes Modell zur Prognose (meist motorisierter) Verkehrsströme auf Basis verfügbarer Mobilitäts-, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdaten
Verkehrsstärke	abgekürzt: <i>DTV</i> ; Fahrzeuge pro Tag, ermittelt durch Verkehrszählung auf einzelnen Straßenabschnitten
Verkehrssystem	Verkehrsinfrastruktur einschließlich Verkehrsmitteln und Leitsystemen
Verkehrssteuerung	[siehe: <i>Verkehrsmanagement</i>]
VMZ	Abkürzung für Verkehrsmanagement-Zentrale zur rechnergestützten <i>Verkehrssteuerung</i>

W

Wagenkasten	Aufbau eines Straßenbahnwaggons
Wanderungsgewinn	Bevölkerungswachstum durch Zuwanderung
Weg	Verbindung zwischen zwei geographischen Orten
Wegweisungssystem	Hinweise zu wichtigen Zielen und geeigneten Routen
WLAN	<i>engl.</i> : Wireless Local Area Network: Drahtloses lokales Netzwerk
Wirtschaftsverkehr	Beförderung von Gütern, Personen und Nachrichten, die für Produktion oder Dienstleistungen sowie für die Ver- und Entsorgung von Industrie, Gewerbe und Handel erforderlich sind
Wirtschaftsstrukturelle Veränderungen	Veränderung infolge des Wachstums oder Schrumpfens von Produktion, Forschung und Entwicklung, Gewerbe, Dienstleistungen
Wirtschaftsstandort	Ort oder Region mit günstigen Voraussetzungen zur Ansiedlung von Unternehmen oder wirtschaftlichen Aktivitäten
Wissenschaftlicher Beirat	von der Stadt berufenes Gremium mit beratender Funktion aus Verkehrswissenschaftlern und anderen Fachleuten

Z

Zählabschnitt	Straßenabschnitt, auf dem eine Verkehrszählung erfolgt
Zukunftsprojektion	[siehe: <i>Szenario</i>]
Zweite Nord-Süd-Verbindung	zusätzliche, derzeit in mehreren Bauabschnitten realisierte und bis zum Jahr 2024 endgültig fertiggestellte Straßenbahnverbindung

// Anhang 2: 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 2024 - 2028	Mittelfristig 2028 - 2033	Langfristig nach 2033

"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	Ersatzneubau Strombrückenzug (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)

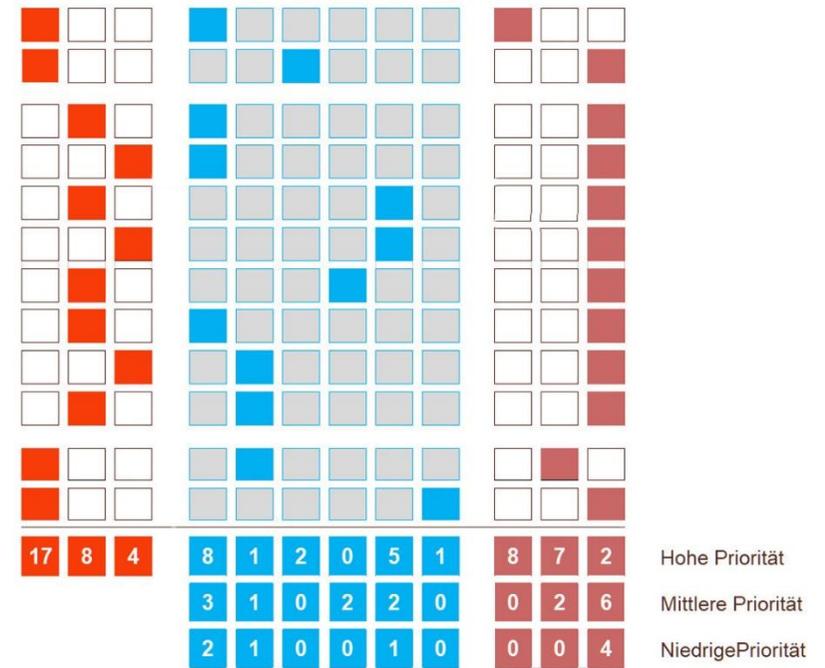
Maßnahmen Stadtratsbeschluss – Hohe (= HP), mittlere (= MP) und niedrige (= NP) Priorität

6	Bahnparallele Erschließungsstraße zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße (2. BA) / Schanzenweg zwischen Sandbreite und Schönebecker Straße / Friedrich-List-Straße (NP) (L)
7	Streckenverlängerung Straßenbahn Halberstädter Str. – Ottersleben (HP) (K)
8	Neutrassierung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes, im Fall seiner 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 und Osterweddinger Chaussee) (HP) (M)
12	Komplettierung der Radverkehrsanlage Biederitz im Biederitzer Busch (HP) (M)
13	Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg / Fermersleber Weg bis Salzmanstraße (HP) (M)
14	Ausbau Alter Postweg zwischen Gierfähre und Elberadweg (HP) (M)
15	Fuß- und Radweg südlich Barleber See II (MP) (M)
16	Streckenverlängerung Straßenbahn Leipziger Chaussee – Flugplatz – Lüttgen Salbke (HP) (K)
17	Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn)

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Prüfung vorgeschlagene Maßnahmen –Hohe (=HPP), mittlere (=MP) u. niedrige (=NP) Priorität

18	Verlängerung einer geeigneten ÖPNV-Anbindung über Ottersleben hinaus bis zum Eulenberg (HP) (K)
19	Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen (HP) (L)
20	Entlastung der Innenstadt und bessere Straßenanbindung von Cracau Konzept f. eine Dritte Elbquerung (MP) (L)
21	Bessere Straßenanbindung von Ottersleben, falls nach Fertigstellung Ortsumfahrung erforderlich (MP) (L)
22	Beibehaltung der Busverbindung von Neustädter Feld über Mittagstraße bis Alte Neustadt (MP) (L)
23	ÖPNV-Erschließung Pfahlberg (MP) (L)
24	Haltestelle Friedensplatz im Breiten Weg, da Abstand Hasselbachplatz / Domplatz zu lang (MP) (L)
25	Straßenbahnstrecke durch die Jakobstraße (MP) (L)
26	ÖPNV-Anbindung Florapark (MP) (L)
27	Streckenverlängerung Neuer Rennweg, Haltestelle Drosselsteig, Wendeanlage Neuer Rennweg südwestlich Kümmelsberg (MP) (L)
28	Innerörtliche Entlastungsstraße für die Stadtteile Cracau und Prester (HP) (M)
29	Prüfung von Kreisverkehren bei Berechnung der Leistungsfähigkeit als alternative Knotenpunktformen (HP) (L)



HOHE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

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

Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR

- 33 Schulwegsicherung (Konzept, Umsetzungsmaßnahmen Straße/Fußwege/Querungen/LSA)
- 34 Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max.90 s)
- 35 Bau einer Fahrradstation mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR

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

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

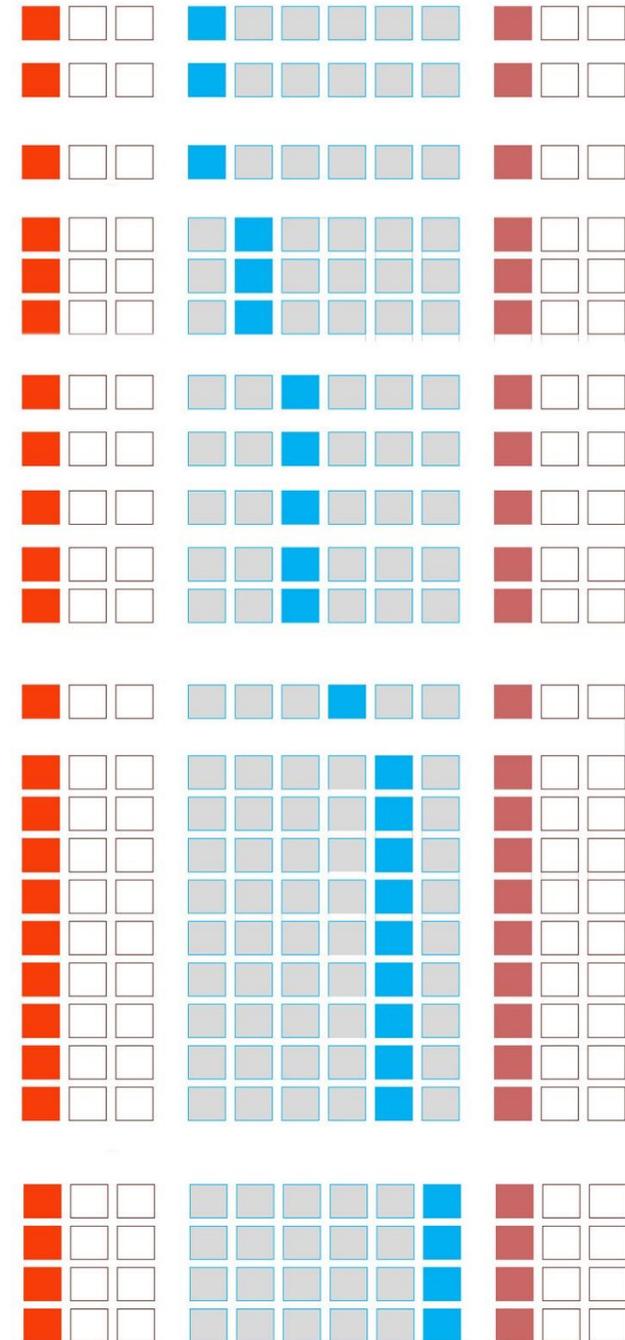
- 41 Verkehrsberuhigte Pfälzer Straße an der Universität

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

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

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

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



MITTLERE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen

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

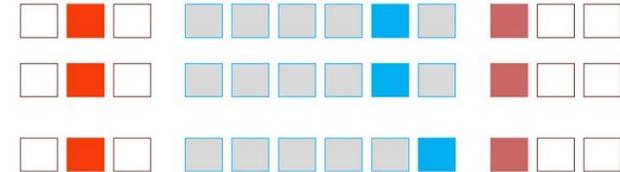
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio. EUR

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

84 Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Liebknechtstraße / Kleine Straße für alle Verkehrsarten

Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR

85 Verbesserung des Verkehrsflusses Kreuzung Am Fuchsberg / Leipziger Straße für den Umweltverbund



Mittelfristige Maßnahmen

Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR

86 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

87 Verlängerung der Radverkehrsanlage vom Biederitzer Radweg über Stadtpark bis Schleiufer

88 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

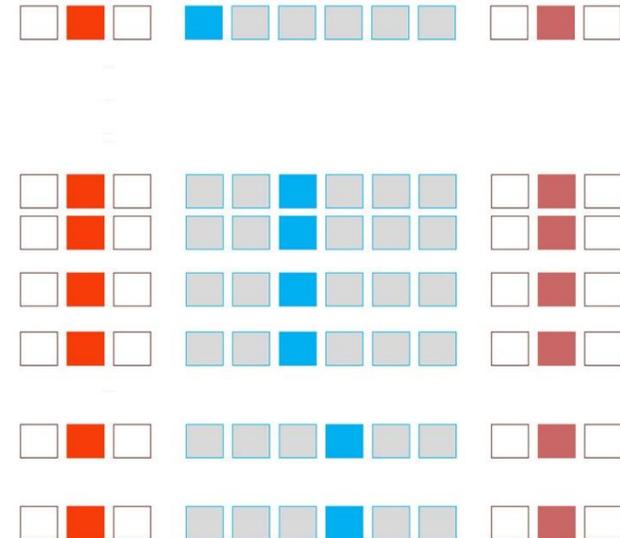
89 Verlängerung der Burger Straße bis an den Magdeburger Ring (Nordverbinder) (Neubau Wegeverbindung Burger Straße (zw. Burger Straße und Stegelitzer Straße)

90 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

91 Neubau Schrote-Radweg zwischen Burgenser Weg/Verlängerung Brassensweg, zwischen Burger Straße (Kreisverkehr) / Oebisfelder Brücke und zwischen Wasserkunst-/Freiligrathstraße (Radweg Ausbau des Brassensweges westl. Elbufer Barleber See I)

92 Optimierung des Durchgangsverkehrs über die B1 zur Entlastung von Berliner Chaussee, Strombrücke und Ernst-Reuter-Allee



NIEDRIGE PRIORITÄT

Kurzfristige Maßnahmen

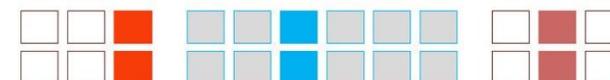
Kosten pro Maßnahme > 10 Mio. EUR
keine Maßnahmen
Kosten pro Maßnahme 5 bis < 10 Mio. EUR
keine Maßnahmen
Kosten pro Maßnahme 1 bis < 5 Mio. EUR
keine Maßnahmen
Kosten pro Maßnahme 0,5 bis < 1 Mio. EUR
111 Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für Beyendorf-Sohlen
Kosten pro Maßnahme 0,1 bis < 0,5 Mio.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

Mittelfristige Maßnahmen

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
112 Bündelung des LKW-Güterverkehrs auf wenigen Hauptrouten unter Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete
113 Verbesserte 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
114 Verlängerung der Buslinie v. Neue Neustadt über Olvenstedt (Weizengrund) nach Diesdorf (über Kümmelsberg)
Kosten pro Maßnahme < 0,1 Mio. EUR
keine Maßnahmen

Langfristige Maßnahmen

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



0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	4	2	1	2	1	3	5			

Hohe Priorität
Mittlere Priorität
Niedrige Priorität

