

<b>Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –</b>		<b>Drucksache DS0259/21</b>	<b>Datum 08.12.2021</b>
<b>Dezernat: VI</b>	<b>Amt 61</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus öffentlich</b>	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzung Tag</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Der Oberbürgermeister	14.12.2021	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	10.02.2022	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Umwelt und Energie	15.02.2022	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	17.02.2022	öffentlich	Beratung
Stadtrat	24.02.2022	öffentlich	Beschlussfassung

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

### **Kurztitel**

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* der Landeshauptstadt Magdeburg als weitere Handlungsgrundlage für die Verwaltung.

## Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	6161	Pflichtaufgabe	X	ja		nein
----------------------	------	----------------	---	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.		X	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2021	JA		NEIN		

## A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 6161

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

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

## B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

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

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

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

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

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

### C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

--

Buchwert in €:

--

Datum Inbetriebnahme:

--

Anlage neu

JA

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

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Sachbearbeiter Schröter	Unterschrift AL / FBL Dr. Lerm
--------------------------------------	-------------------------	--------------------------------

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r)	Rehbaum Unterschrift
---------------------------------------	-------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	Dezember 2035
-----------------------------------	---------------

## **Begründung:**

### **1. Einführung | Bearbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030 *plus***

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

Nach Beratung mit den Beigeordneten empfahl der Oberbürgermeister im August 2012 die Einrichtung eines Runden Tisches und einer dezernatsübergreifenden Lenkungsgruppe sowie die Berufung eines Wissenschaftlichen Beirates als begleitender Gremien im Rahmen der Bearbeitung des VEP 2030*plus*. Aufgabe der Lenkungsgruppe war die verwaltungsinterne Koordination der Bearbeitung des VEP 2030*plus*, die unter Federführung des Stadtplanungsamtes, Abteilung Verkehrsplanung erfolgte. Der Wissenschaftliche Beirat beriet die Landeshauptstadt Magdeburg in den ersten Arbeitsphasen des VEP 2030*plus* hinsichtlich Strukturierung und Methodik der Bearbeitung sowie der Bewertung der Zwischenergebnisse einzelner Arbeitsschritte.

Mit den Informationen I0313/12, I0047/13, I0005/14, I0086/15, I0299/15, I0159/16, I0293/16 und I0191/17, I0082/18, I0277/19 und I0204/20 sowie der Drucksache DS0012/14 und DS0124/18 wurde regelmäßig über den Fortgang des Arbeitsprozesses und dessen vorläufige Ergebnisse berichtet. Alle Informationen sowie die Berichte über den Bearbeitungsfortgang (Newsletter) zum VEP 2030*plus* sind im Internet unter: [www.magdeburg.de](http://www.magdeburg.de) (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) verfügbar.

### **2. Erarbeitung des VEP 2030 *plus* im Dialog**

Der VEP 2030*plus* wurde über weite Strecken in einem dialogischen Prozess erarbeitet. In diesem Prozess fiel dem Runden Tisch eine zentrale Rolle zu. Er fungierte als Arbeits- und Diskussionsforum sowie als Beratungsgremium im Vorfeld kommunalpolitischer Beschlüsse, hatte aber keinerlei Entscheidungsbefugnisse.

In dem Gremium waren die Stadtverwaltung, Stadtratsfraktionen, Verkehrsunternehmen, wissenschaftliche Facheinrichtungen, Interessenverbänden und Wirtschaft sowie sonstige öffentliche Belange vertreten. Dies bot die Möglichkeit, ein breites Erfahrungsspektrum einschließlich der am Runden Tisch mitwirkenden Vertreterinnen und Vertreter der Stadtratsfraktionen in die Bearbeitung des VEP 2030*plus* einzubeziehen. Bereits im Vorfeld kommunalpolitischer Entscheidungen zum VEP 2030*plus* konnten so verkehrspolitische Strategien ebenso wie sich ergebende kontroverse Positionen erörtert und – wo möglich – annehmbare Kompromisse gefunden werden.

Aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung möglicher Infektionsrisiken durch den SARS-CoV-2-Erreger konnte der Runde Tisch nicht – wie ursprünglich geplant schon nach Vorliegen des Vorentwurfs des VEP 2030*plus* im Sommer 2020 – zu einer Präsenzveranstaltung zusammenkommen. Im Interesse einer zügigen Vorbereitung des politischen Entscheidungsprozesses wurde daher entschieden, parallel zur Beteiligung der Fachämter den Vorentwurf des VEP 2030*plus* vorab auch den Mitgliedern des Runden Tisches – zunächst ohne mündliche Erläuterung – mit der Bitte um Stellungnahme zuzuleiten.

Bis zum Jahresende 2020 gingen 19 Stellungnahmen ein. Sie wurden ausgewertet, in einer umfangreichen Synopse zusammengefasst und den Fachämtern sowie den Mitgliedern des Runden Tisches nochmals zur abschließenden Stellungnahme übermittelt (siehe Anlage). Insgesamt konnte der größere Teil der eingegangenen Stellungnahmen in den Vorentwurf eingearbeitet und damit das Planwerk um einige wichtige Gesichtspunkte ergänzt werden.

Der überarbeitete Entwurf des VEP 2030*plus* wurde abschließend im Rahmen einer letzten

Zusammenkunft des Runden Tisches im April 2021 erörtert. Dies bot nochmals Gelegenheit zur Klärung im Rahmen der Stellungnahmen noch offen gebliebener Fragen.

### 3 Inhaltliche Struktur des VEP 2030plus

Die Gliederung des VEP 2030plus umfasste zunächst in vier Kapitel (Bausteine): Baustein 1: Bestandsanalyse, Baustein 2: Ziele, Baustein 3: Szenarien und Baustein 4: Maßnahmen. Sie wurden im Verlauf der Bearbeitung – mit dem zwischen Szenarien und Maßnahmen angeordneten neuen Baustein 4: Strategien – um ein fünftes Kapitel ergänzt. Neuer Baustein 5 ist das Maßnahmenkonzept (siehe tabellarische Übersicht). Jeder der Bausteine wurde mit einem ausführlichen Arbeitsbericht abgeschlossen. Der jeweilige Arbeitsbericht diente entweder als Beschlussvorlage für die politischen Gremien oder zu deren Unterrichtung. Alle Arbeitsberichte wurden ins Netz gestellt und waren für die interessierte Öffentlichkeit als Download verfügbar.

Baustein	Gegenstand
1	<b>Bestandsanalyse</b> – Bearbeitung 2013; Informationsvorlage (vgl. IO005/14).
2	<b>Ziele</b> – Bearbeitung 2014; Stadtratsbeschluss 2014 (vgl. SR 207-007(VI)2014 zur DS0012/14). Basis des VEP 2030plus sind die sieben Oberziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Chancengleicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Mobilität für alle Menschen.</li> <li>– Gewährleistung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.</li> <li>– Maximum an Mobilität bei einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr in einer Stadt der kurzen Wege.</li> <li>– Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und alle Verkehrsarten.</li> <li>– Städtebauliche Integration des Verkehrs.</li> <li>– Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas.</li> <li>– Sicherung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr.</li> </ul>
3	<b>Szenarien</b> – Bearbeitung 2015; Informationsvorlage (vgl. IO299/15). Lt Informationsvorlage IO293/16 wurde das Szenario I "Stärkung des Umweltverbundes" vom Runden Tisch als Vorzugsszenario und bindende Voraussetzung für Szenario 2 vorgeschlagen. Es entspricht den "Politischen Schwerpunkten aus Sicht des Oberbürgermeisters und der Beigeordneten für den Zeitraum bis 2022 in der Landeshauptstadt Magdeburg" (vgl. Information IO114/16).
5	<b>Maßnahmen</b> – Bearbeitung 2018; Stadtratsbeschluss (Beschluss-Nr. 2524-069(VI)19) zur Drucksache DS0124/18; mit dem Integrierten Maßnahmenkonzept wurde das Szenario 1 "Stärkung des Umweltverbundes" als Vorzugsszenario zur Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Magdeburg bestimmt.
4	<b>Strategien</b> – Bearbeitung 2019; die Strategien mit direktem Bezug zu den Zielen haben ein integriertes Handlungskonzept zur Grundlage, das in Kurzfassung mit dem Integrierten Maßnahmenkonzept vorlag. Seine Langfassung ist zentraler Baustein des VEP 2030plus. Es umfasst 12 Handlungsfelder mit insgesamt 167 strategischen Handlungsgrundsätzen, die Schritt für Schritt in Verwaltungshandeln wie auch in konkrete Maßnahmen zu übersetzen sind.

### 4. Konzeptionelle Ausrichtung des VEP 2030plus und Antrag A0233/21 des Stadtrates

Die Szenarien 1 und 2 des VEP 2030plus setzen auf einen deutlichen Zuwachs der Verkehrsarten des Umweltverbundes und die positiven Effekte einer Stadt der kurzen Wege bei gleichzeitiger Förderung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. So wird bei Szenario 1 gegenüber heute von einem Zuwachs beim Umweltverbund um 6 Prozent zu Lasten des Autoverkehrs auf dann 63 Prozent, bei Szenario 2 um weitere 7 Prozent auf 70 Prozent am Gesamt-Verkehrsaufkommen ausgegangen.

Dies erfordert mit Blick auf tragfähige Mobilitätsalternativen zum privaten Auto Strategien sowohl zur

Angebotsoptimierung im ÖPNV auf mehreren Ebenen als auch zu dessen verbesserter Integration in das regionale und überregionale Verkehrsnetz. Dazu gehören z.B. durchgängige Taktzeiten im Straßenbahn- und Busverkehr sowie die präzisere Abstimmung mit S-Bahn, Regionalzügen und -bussen, die mit einem marego-Ticket nutzbar sind.

Erforderliche Angebotsverbesserungen sind überdies in zentrumsfernen Bereichen sowie bei der Feinerschließung peripherer Quartiere zu prüfen. Auch die Verknüpfung aller Verkehrsunternehmen in einem integrierten Verkehrssystem Innerhalb des Verkehrsverbundes marego ist weiter zu optimieren. Dazu gehören u.a. eine übersichtliche Tarifgestaltung, eine nutzungsfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie sowie optimierte Umsteigebeziehungen mittels abgestimmter Fahrpläne und attraktiver Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.

Hinsichtlich eines erleichterten Umstiegs vom privaten Pkw auf den ÖPNV ist sowohl die Überprüfung der Standorte als auch der Ausstattung bestehender Park+Ride-Plätze und ggf. deren Ertüchtigung erforderlich. Dem gleichen Ziel folgt die Einführung kombinierter Park- & ÖPNV-Tickets – etwa nach dem Muster anderer deutscher und europäischer Großstädte.

Die beiden wesentlichen Parameter im Verkehrssystem der Landeshauptstadt, bezogen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), sind das Verkehrsaufkommen und die Kapazität des Straßennetzes.

- Die Kapazitäten des Straßennetzes sind, bezogen auf das derzeitige Verkehrsaufkommen ausreichend. Dies gewährleistet einen sicheren und zügigen Verkehrsfluss. Verkehrsbelastungen und Staus sind daher selbst während der Spitzenstunden die Ausnahme.
- Das Verkehrsaufkommen ebenso wie die Verkehrsleistung des MIV sind seit 2008 leicht rückläufig. Mit Blick auf die lokalen und nationalen Klimaziele ist indessen eine Minderung des MIV-Aufkommens von gegenwärtig 43 Prozent – mindestens entsprechend Szenario 1 – auf unter 40 Prozent bis zum Jahr 2030 unvermeidlich. Andernfalls müsste die gesamte Fahrzeugflotte Innerhalb der Stadt binnen acht Jahren vollständig auf alternative Antriebsarten umgestellt werden, da der gegenwärtige Anteil des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen nahezu ausschließlich Fahrzeuge mit fossilem Antrieb betrifft.

In Bezug auf die genannten Punkte ebenso wie auf das breite Spektrum unterschiedlicher, die Landeshauptstadt Magdeburg betreffender verkehrspolitischer Entscheidungen soll der VEP 2030*plus* Leitlinie sein. Daher haben ein kontinuierliches Monitoring und eine Evaluation im ca. 3 – 4-jährigen Turnus besondere Bedeutung. Dies gilt besonders angesichts des gegenwärtigen rapiden umweltrelevanten und technologischen Wandels, in dessen Perspektive sich eine Verkehrswende als unumgänglich abzeichnet. Die Evaluierungsergebnisse werden dazu dienen, die Verwaltungsspitze, den Stadtrat wie auch die Öffentlichkeit in regelmäßigen Abständen über den erreichten Stand des VEP 2030*plus* sowie über jeweils erforderliche Entscheidungen und – zu gegebener Zeit – eine möglicherweise notwendige Fortschreibung des Planwerks in Kenntnis zu setzen.

Die gegenwärtig noch zögernde Entwicklung wird sich schrittweise beschleunigen. Die dafür maßgeblichen Determinanten – Klimawandel, Energiewende, veränderte Lebensstile und Digitalisierung – sind auch in Magdeburg nicht zu übersehen. Insbesondere vor dem Hintergrund des Stadtratsbeschlusses von 2019 zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 werden sich Verkehr und Mobilität in der Landeshauptstadt in zunehmendem Maß verändern müssen. Dafür bietet der vom VEP2030*plus* vorgegebene Handlungsrahmen eine solide Basis.

Im Hinblick auf diese verkehrspolitische Schwerpunktverlagerung ist mit dem strategischen Handlungskonzept des VEP ein umfangreicher Werkzeugkasten verfügbar. Zwar werden auch künftig hohe laufende Aufwendungen für den Unterhalt von Straßen und Ingenieurbauwerken erforderlich sein. Sie werden aber neue Investitionen in die automobil-affine Infrastruktur nicht mehr zulassen. An Bedeutung gewinnen wird anstelle davon die Umverteilung von Verkehrsflächen – Umbau bzw. Umgestaltung öffentlicher Straßenräume. Vor Investitionen in die "Hardware" werden diejenigen in die "Software" höhere Priorität haben. Dazu zählen neben dem Mobilitätsmanagement, Marketingstrategien für umweltfreundliche Verkehrsarten, verbesserte und miteinander vernetzte Mobilitätsdienstleistungen vor allem attraktive Angebote im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Sicherung von Trassenkorridoren gem. Seite 43 des Verkehrsentwicklungsplanes 2030plus (Anlage 1) ist nach Beschluss des Stadtrates vom 02. 12. 2021 zum A0233/21 auf Fuß- und Radweg beschränkt.

## 5. Integrierter Planungsansatz

Basis des VEP 2030*plus* im Sinne eines "Sustainable Urban Mobility Plan" (SUMP) ist ein integrierter Planungsansatz. Das bedeutet sowohl Verzahnung mit den verschiedenen raumwirksamen Planungen in der Landeshauptstadt als auch prozessorientierte strategische Entwicklungssteuerung. Der in den beiden präferierten Szenarien – darunter in dem Vorzugsszenario – vorgegebene Zielrahmen ist in diesem Kontext eine wichtige Orientierungshilfe. Die erforderlichen Rahmenbedingungen für den in Szenario 2 angenommenen Verhaltenswandel sind zwar nicht allein, doch auch in erheblichem Maß von der Landeshauptstadt Magdeburg zu beeinflussen. Dessen ungeachtet sind jedoch innerhalb des gesetzten zeitlichen Horizonts bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus vor allem auch staatliche Initiativen für eine veränderte Verkehrspolitik erforderlich. Dies betrifft nicht nur veränderte gesetzliche Grundlagen, sondern auch entsprechende Förderimpulse, ohne die eine Verkehrswende in Richtung von Szenario 2 nicht realisierbar sein wird.

## 6. Die wichtigsten Ergebnisse des VEP 2030*plus* in Kurzform

- Präferenz für die Verkehrsarten des Umweltverbundes – ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – bei einer zugleich adäquaten und sicheren Gestaltung aller Straßen und Wege.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem für Menschen zu Fuß oder auf dem Fahrrad.
- Stadt der kurzen Wege und qualitativ voll gestalteter öffentlicher Räume.
- Sicherung und Verbesserung von Mobilität sowie Vermeidung und – falls nicht möglich – Verlagerung, stadtverträgliche Abwicklung sowie Bündelung eines künftig emissionsarmen motorisierten Individualverkehrs ausschließlich auf dem übergeordneten Netz vorfahrtsberechtigter Straßen.
- Verzicht auf eine Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs und damit Vermeidung von Staus, Schadstoffbelastung und Unfallrisiken.
- Vorrangige Nutzung emissionsfreier bzw. -armer Verkehrsmittel, besonders des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Alternativen zum privaten Auto mit Verbrennungsmotor sowie Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß-, Radverkehr).
- Priorität für neue Formen eines emissionsarmen Wirtschaftsverkehrs unter gleichzeitiger Einbeziehung von Maßnahmen zu dessen Bevorrechtigung vor dem privaten motorisierten Verkehr.
- 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 einschließlich der Möglichkeit, dort Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten.

### Anlagen:

- 1 - Verkehrsentwicklungsplan 2030plus
- 2 - Synopse der Stellungnahmen
- 3 - Klimarelevanzprüfung