



Evaluation Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*

1. Öffentlichkeitsveranstaltung am 06.05.2026



ottostadt
magdeburg



Grußwort Herr Schröter

Fachdienstleitung 64.4 Verkehrsplanung

Moderation Herr Rost

Externe Moderation in Zusammenarbeit mit SVU Dresden

AGENDA

1. Begrüßung
2. „Evaluation VEP2030*plus*“ – Wie es dazu kam?
3. Ihre Wahrnehmung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP2030*plus*)
4. „Evaluation VEP2030*plus*“ – Wo stehen wir heute?
5. Ihre Sicht auf die Ziele des VEP2030*plus*
6. Zusammenfassung & Fazit
7. 19:00 Uhr Ende



Inputvortrag Herr Schröter

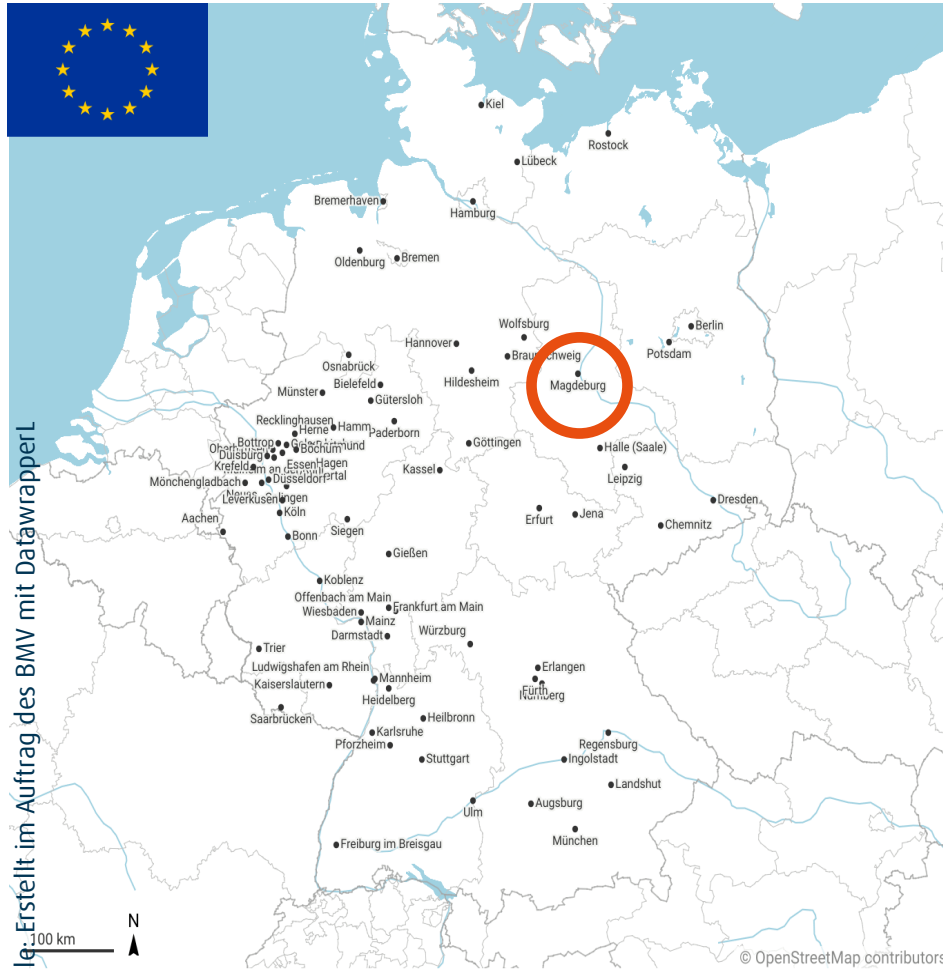
Fachdienstleitung 64.4 Verkehrsplanung

Rund um das Projekt „Evaluierung VEP2030*plus* und Entwicklung Mobilitätsplan 2040“

Anlass & Ziel

Förderprojekt: "Evaluierung des VEP und Verkehrsmodell - VEP2030plus" / Förderkennzeichen: 16NMP20001"

AKTUELLE TEN-V-VERORDNUNG:



© Quelle: Erstellt im Auftrag des BMV mit Datawrapper

seit 2024

Die **Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien** der Union für den **Aufbau** eines **Transeuropäischen Verkehrsnetzes**, kurz **TEN-V-Verordnung**, definiert **allgemeine Ziele und Prioritäten** sowie **technische Anforderungen** für das TEN-V-Netz. Das Netz **umfasst Infrastrukturen** für **Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, Seeverkehr, Luftverkehr**, den **Europäischen Seeverkehrsraum** sowie für den **multimodalen Verkehr** und für die **städtische Knoten**. In Deutschland liegen **78 städtische Knoten** (z.B. **Magdeburg**) des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Seit 2024 wirkt sich die Verordnung konkret auf die nachhaltige Mobilitätsplanung und das Erstellen eines "**Sustainable Urban Mobility Plans**" (SUMPs) (dt. Plan für nachhaltige urbane Mobilität) und Mobilitätsdaten aus. Der Art. 41 der **Verordnung** sieht auch erstmalig bis zum 31. Dezember 2027 eine **Verpflichtung** für „die Annahme und Überwachung eines SUMPs“ für **jeden städtischen Knoten** vor.

31. Dezember 2027

EVALUIERUNG VEP2030*plus* UND ENTWICKLUNG MOBILITÄTSPLAN 2040:



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



© Landeshauptstadt Magdeburg, Mario Schröter



EVALUIERUNG VEP2030^{plus} UND ENTWICKLUNG MOBILITÄTSPLAN 2040:

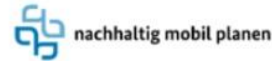


Magdeburg

Bundesland: Sachsen-Anhalt

Projektlaufzeit: 01.01.25 – 30.06.27

Projektvolumen: 390.000 €
Förderanteil des BMV: 312.000 €



„Zu unseren wichtigsten Aufgaben gehören eine klimaschonende Mobilitätsentwicklung und die Aufwertung öffentlicher Räume. Dies schließt die Sicherung eines zukunftsfähigen Wirtschaftsverkehrs, die gute Erreichbarkeit von Wohngebieten und Unternehmensstandorten, die Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und die Sicherung der Mobilitätsteilhabe für alle ein.“

Simone Borris
Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt
Magdeburg

Das Vorhaben der Landeshauptstadt Magdeburg hat die Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) "VEP2030plus" gemäß den EU-Leitlinien für "Sustainable Urban Mobility Plans" (SUMP) zum Ziel. Mit der Evaluierung können die Landeshauptstadt und ihr Umland den veränderten Anforderungen einer nachhaltigen Verkehrswende und einer industriellen Großansiedlung, dem Hightech Park, gerecht werden. Als unterstützendes Werkzeug wird in diesem Rahmen das Magdeburger Verkehrsmodell fortgeschrieben. Mit diesem können die weitreichenden Verkehrsnetzungen im Stadtgebiet und im Umland berechnet und dargestellt werden.

In Sachsen-Anhalt wird mit dem **Vorhaben der Landeshauptstadt Magdeburg** ein Projekt zur **Fortschreibung eines nachhaltigen Mobilitätsplans** gemäß den EU-Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung **gefördert**.

Der **Verkehrsentwicklungsplan „VEP2030plus“** soll **evaluiert** und das **Verkehrsmodell weiterentwickelt** werden.

Im **Fokus** des Projekts steht **Phase 4** des SUMP-Prozesses: Die im „VEP2030plus“ entwickelten **Maßnahmen** sollen **überprüft** und **validiert** werden.

Das **Bundesministerium für Verkehr** **unterstützt** die Planung nachhaltiger urbaner Mobilität in deutschen Kommunen **mit** einem **umfassenden Programm**.

EVALUIERUNG VEP2030^{plus} UND ENTWICKLUNG MOBILITÄTSPLAN 2040:

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



SVUDresden
Stadt - Verkehr - Umwelt

PTV TRANSPORT
CONSULT
part of Umovity



3. Juli 2024

BEANTRAGUNG FÖMI ZUR EVALUATION

19. Dezember 2024

ERFOLGREICHE FÖMI-EINWERBUNG – Start Evaluation

Seit 01.01.2025

EVALUIERUNG VEP2030^{plus} UND VERKEHRSMODELL

1. Schritt: Definition der Aufgabenstellung
2. Schritt: Ausschreibung der Auftragnehmer
3. Schritt: Auswertung, Vergabe und Beauftragung

August 2025

Auftaktberatungen mit den Auftragnehmern

Seit September 2025

Grundlagenermittlung

EVALUIERUNG VEP2030_{plus} UND ENTWICKLUNG MOBILITÄTSPLAN 2040:



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 des Auswertungsergebnisses.	Welche Zukunftsthemen besitzen besondere Priorität?

Tabelle 22: Schema Monitoring / Evaluierung

Bestandsanalyse

Evaluation: Ziele

Evaluation: Szenarien

Evaluation: Strategien

Evaluation: Maßnahmen

Arbeitspakete

**Berichterstattung an Stadtrat
10024/26 liegt vor**



2026

BEARBEITUNG

EVALUIERUNG VEP2030_{plus}

Runder Tisch 03.2026

Öffentlichkeitsbeteiligung 05.2026

Runder Tisch 06.2026

Runder Tisch 10.2026

Öffentlichkeitsbeteiligung 10.2026

Runder Tisch 12.2026



2026

BEARBEITUNG

VERKEHRSMODELL

Rückkopplung zum Verkehrsmodell

EVALUIERUNG VEP2030_{plus} UND ENTWICKLUNG MOBILITÄTSPLAN 2040:



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 des Auswertungsergebnisses.	Welche Zukunftsthemen besitzen besondere Priorität?

Tabelle 22: Schema Monitoring / Evaluierung



2027

BEARBEITUNG

EVALUIERUNG VEP2030_{plus}



Projektabschluss 04.2027



OB-DB 04.2027



Beschlussfassung Stadtrat 06.2027



Ende Förderperiode 06.2027



2027

BEARBEITUNG

VERKEHRSMODELL



Rückkopplung zum Verkehrsmodell



Planungsbüro SVU Dresden

Fachliche Unterstützung der LH Magdeburg bei der Evaluation des VEP 2030*plus*

Evaluation VEP2030*plus*:

- Was ist geschafft (Umsetzungsstand)?
- Sind die Zielstellungen, Szenarien, Strategien und Maßnahmen noch aktuell?
- Welche Anpassungs- bzw. Ergänzungsbedarfe bestehen?

Alexandra Hermann
Projektbearbeitung

Prozessbeteiligung



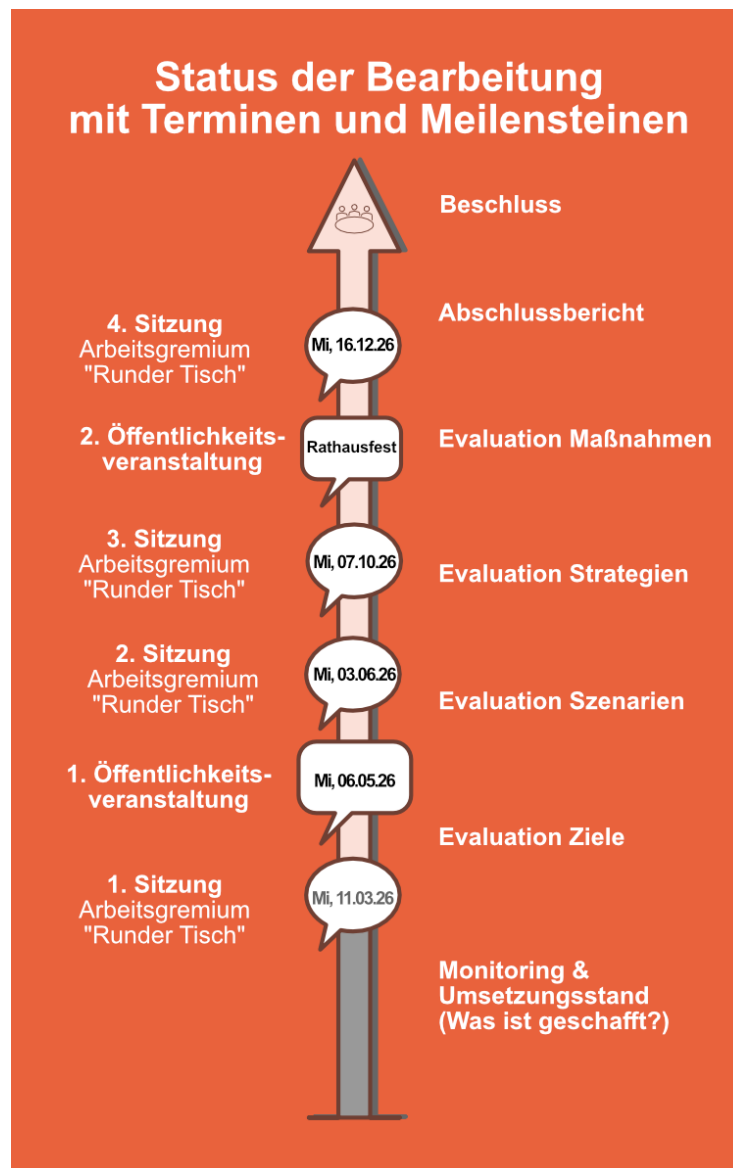
politische Gremien /
Beschluss durch
Stadtrat



Öffentlichkeits-
beteiligung
mit 2 Terminen



Arbeitsgremium
„Runder Tisch“
mit 4 Sitzungen



kontinuierliche Informationen
über Projekthomepage

<https://www.evep-magdeburg.de/>



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030plus

Öffentliche Wahrnehmung, Inhalte und Aktualität

06.05.2026

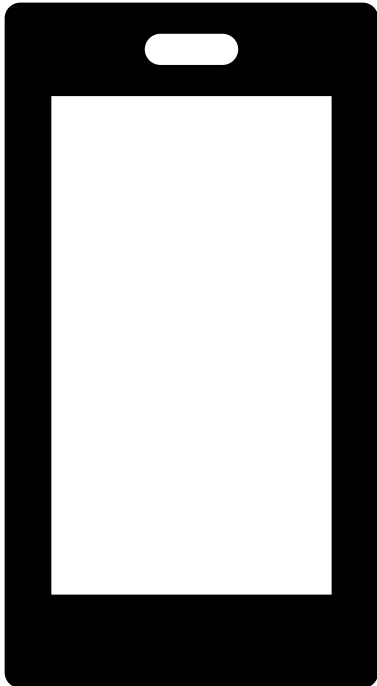


Bitte heben Sie die Hand, wenn Sie die Fragestellung mit „JA“ beantworten möchten.

Wer kannte den Begriff „Verkehrsentwicklungsplan“ bereits vor der Einladung?

Wer hat schonmal im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt Magdeburg rumgestöbert?

Ihre Perspektive ist gefragt!



Slido

„Komm, wir gehen ins Internet!“

Woran denken Sie als erstes, wenn Sie Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg hören?

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Nennen Sie Themen / Beispiele von denen Sie erwarten, dass sie im Verkehrsentwicklungsplan Magdeburg behandelt werden?

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Welche Veränderungen haben in den letzten Jahren im Bereich Verkehr / Mobilität in Magdeburg wahrgenommen? (1/3)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

- Sanierungsstau Bestandsnetz Straßenbahn
- Nachteilige Ampelschaltung Radverkehr
- Der Wandel von Verkehrsplanung zu Mobilitätsmanagement fehlt immer noch
- Keine Einhaltung der Baunormen für Radinfrastruktur
- Immer noch wenig Markierungen und Leitsysteme für Rad- und Fußverkehr
- Verkehrsplanerisches Leitbild kaum erkennbar
- Keine wirkliche Steuerung der Baustellentätigkeit
- Millionen für MIV, obwohl er reduziert werden soll
- Keine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
- Gegenseitige Rücksichtnahme nimmt ab
- Fehlende Verkehrsführung Radverkehr Baustellensicherung
- Fehlender Netzgedanke bei Planungen
- Baustellenumgehung mangelhaft für Rad und Fußverkehr
- keine Priorität für Fuß- und Radverkehr
- Parksituation Sportveranstaltungen
- Wenig emissionsfreier ÖPNV
- Mehr Straßenbahnausfälle
- Mangelnde Barrierefreiheit bei Haltestellen
- Zunahme Autoverkehr
- Radschnellwege (im Sinne von Fahrradwege ohne Autoverkehr, die Abkürzungen bieten)
- Radwege verbessert Straßenbahnlinien

Welche Veränderungen haben in den letzten Jahren im Bereich Verkehr / Mobilität in Magdeburg wahrgenommen? (2/3)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

- einseitig verbessert Buslinien
- ausbaufähig
- Umleitungsausschilderung
- verbesserungsfähig
- Fußwege in immer schlechterem Zustand
- Kürzung ÖPNV, sorry Optimierung
- Zu wenig Finanzierung für Umweltverbund
- Leuchtturmprojekte werden nicht weiter verfolgt oder evaluiert
- Neuer Bahnhofsvorplatz
- Anti Fahrrad Politik
- Mehr Radverkehr
- Gefühlt geringere Taktung der Tram
- Vorrang für Autos
- Investitionsstau im ÖPNV
- Mehr Radwege
- Ausbau der Barrierefreiheit
- Radwege kommen nicht voran
- Deutlich mehr Stau Auch durch neue Engpässe durch Verengung von Straßen
- Aggressivität
- Keine Verbesserung bei Radverkehr
- Stärkere Bildung von Staus
- Das Auto bleibt leider weiter das politische Steckenpferd
- Fixierung auf das Auto
- Autostraßen für Autos
- Schlechte Qualität Radinfrastruktur
- Staus
- Mehr Aggressivität ggü. Radfahrenden
- Ausgebautes Straßenbahnnetz
- Alle Mittel in die Brücken
- Brückenproblematik

Welche Veränderungen haben in den letzten Jahren im Bereich Verkehr / Mobilität in Magdeburg wahrgenommen? (3/3)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

- Fixierung auf das Auto
- Brückensanierung
- Brückenbau für Autos
- Tangentenbrücken
- Ausbau der Radwege
- Autos haben Vorrang.
- Mehe Barrierefreiheit
- Stagnation
- Wenig
- Tunnelbau für Autos
- Viele Pläne keine Umsetzung
- Zunahme Radverkehr

Bitte heben Sie die Hand, wenn die Aussage auf Sie zutrifft.

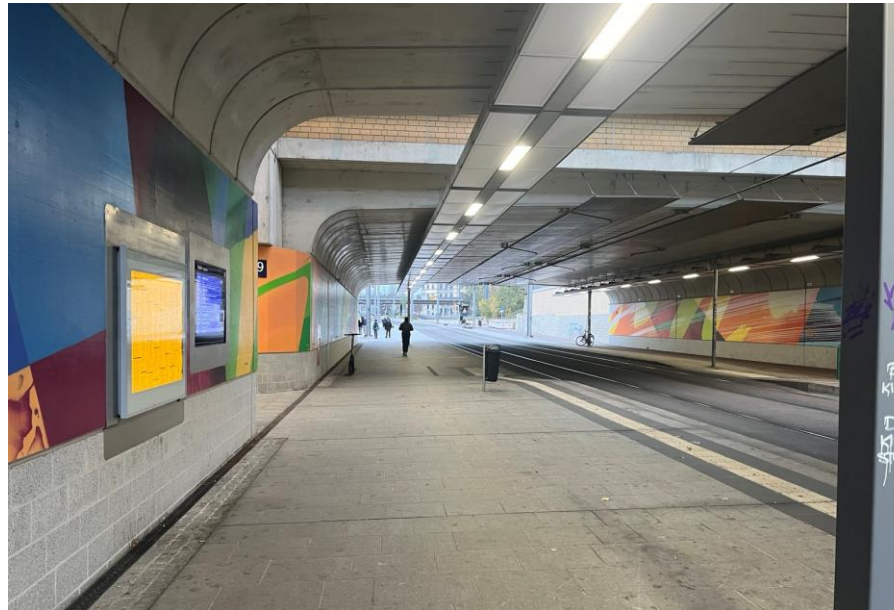
Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten in den letzten 5 Jahren aufgrund äußerer Umstände verändert?

- Ich nutze häufiger den ÖPNV.
- Ich fahre häufiger mit dem Fahrrad.
- Ich fahre häufiger mit meinem privaten Pkw.
- Ich gehe häufiger zu Fuß.

- Ich habe Teilauto ausprobiert / nutze Teilauto regelmäßig.
- Ich bin schon mal mit einem der Leih-E-Scooter im gefahren.
- Ich habe im Alltag Kontakt zu älteren Menschen, Kindern oder Personen mit Behinderungen.
Ich habe den Eindruck, diese können ihren Alltag selbstständiger bewältigen bzw. aktiver am Leben teilnehmen.
- Ich fühle mich im Straßenverkehr sicherer, als es vor einigen Jahren der Fall war.



© Landeshauptstadt Magdeburg, M. Schröter



© SVU Dresden



© Landeshauptstadt Magdeburg



© Landeshauptstadt Magdeburg, P. Gercke

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Große Bauprojekte



© Landeshauptstadt Magdeburg

Radverkehrskonzept (I0138/26)



© Landeshauptstadt Magdeburg, M. Luka

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



© Landeshauptstadt Magdeburg, M. Schröter



© SVU Dresden



© Landeshauptstadt Magdeburg



© Landeshauptstadt Magdeburg, M. Behne



© Landeshauptstadt Magdeburg, M. Schröter

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

© Landeshauptstadt Magdeburg



**E-Scooter-Konzept
der LH Magdeburg
(Beschluss 2023)**



11.05.2026



Fußverkehrskonzept der LH Magdeburg (in Vorbereitung)



© Landeshauptstadt
Magdeburg, L. Thümler



© SVU Dresden

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



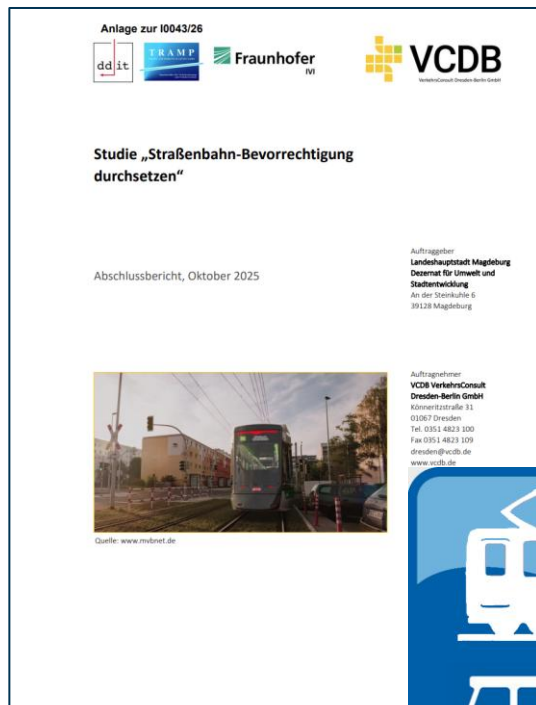
© Landeshauptstadt Magdeburg



© Landeshauptstadt Magdeburg



Magdeburger Standard (2017, Prioritätenlisten Bus-Hst. 2021 & Straba-Hst. 2022)



Studie „Straßenbahn- Bevorrechtigung durchsetzen“ der LH Magdeburg (2025)



© MVB, P. Gercke



© MVB

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

warum weshalb wieso

Hol- und Bringzone – viele Wege führen ans Ziel!

Der bundesweite Trend zur Anfahrt mit dem Auto zur Schule der vergangenen Jahre ist weiterhin erkennbar. In der Vergangenheit kann es vor den Schulgängen oft zu Staus, da viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Die Landeshauptstadt Magdeburg hat daher spezielle Elternhaltestellen eingerichtet.

Auf diesen Orten, markiert mit einem Schild im Umkreis von etwa 200 bis 300 Metern zum Schulgelände, können die SchülerInnen und Schüler selbstständig zur Schule laufen. Eltern sollten dort mit dem Auto halten und ihre Kinder aussteigen lassen.

Der gefährliche Halteverkehr vor den Schulen entfällt.

Schulweg-Detektive – unterwegs!

Kinder unterliegen im Straßenverkehr einen besonderen Schutzbedürfnis, ist es die Angst vor Verkehrsunfällen, Übergriffen, Zeugnissen oder fehlender Anbindung? Es gibt viele Gründe, warum Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Der „Bündgensm“ führt aber auch zu Problemen. Dies kann während der Schulpflicht jeden Tag dokumentiert werden. Eltern versuchen direkt vor der Schule zu parken, teils im Halteverbot, blockieren Fahrrad-, Fußwege und andere Überwege, werden zu Schilderräumern und unterstützen rassistische Wende-motiven. Auf diese Weise erzeugen Eltern eine überkehrsrechtliche Verschärfung vor der Schule. Dabei hält der eigenständige oder in Begleitung zurückgelegte Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad viele Vorteile für die Kinder bereit. Eine aktive Mobilität ist gut, damit Kinder frühzeitig eine umweltschonende Fortbewegung lernen und sich umsichtig im Straßenverkehr bewegen.

Wir haben für Sie alle wichtigen Informationen zusammengefasst – **damit Kinder sicher ankomen!**

Schulweg-Detektive – unterwegs!

Ist der kürzeste oder der sicherste Schulweg?
Eine Handreichung für Schülerbefragungen.
www.magdeburg.de/SchulwegDetektiventwerger

Hol- und Bringzone – Nachtweide

Die Einrichtung der Hol- und Bringzonen erfolgt in der
• Weichselstraße (15 Stellplätze)
• Morgenstraße/Lamburger Straße (21 Stellplätze)

Gleichzeitig wird die Anzahl der Kurzzeitparkplätze (0,5 Stunden; Montag – Freitag 06.00 Uhr – 17.00 Uhr) auf 4 Stellplätze minimiert, um in erster Linie mehr Platz für zu Fuß Gehende und Rad fahrende Kinder vor dem Nordertsgymnasium zu schaffen.

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Deutscher Rat Umwelt und Stadtentwicklung | Stadtparlament
Am Büchelberg 1 | 39126 Magdeburg
Telefon: +49 391 340 5424 | Fax: +49 391 340 5292
E-Mail: stadtparlament@magdeburg.de | Internet: www.magdeburg.de

Bildnachweise:
Illustration: pixelart / Meyers, Logo Schulwegsicherung Stadtplanung/M.M. Schneider, Hintergrund Illustrationskette: WABECK DAMBERG GmbH

Druck: Max Schütius Magdeburger e.V. & Co., www.max-schuettus.de

1. Auflage (Stand 08/2023)

Schulweg-Detektive – unterwegs!

Sicherer Schulweg an der Nachtweide
Tipp – damit Kinder sicher ankomen!

gewusst wer wie was

© Landeshauptstadt Magdeburg

Schulweggrundlagenpläne

der LH Magdeburg (in Bearbeitung)

© Landeshauptstadt Magdeburg, D. Polzin



© Landeshauptstadt Magdeburg, D. Polzin





© Landeshauptstadt Magdeburg, M. Behne



© SVU Dresden



Gefördert durch:
 Bundesministerium für Verkehr
 aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

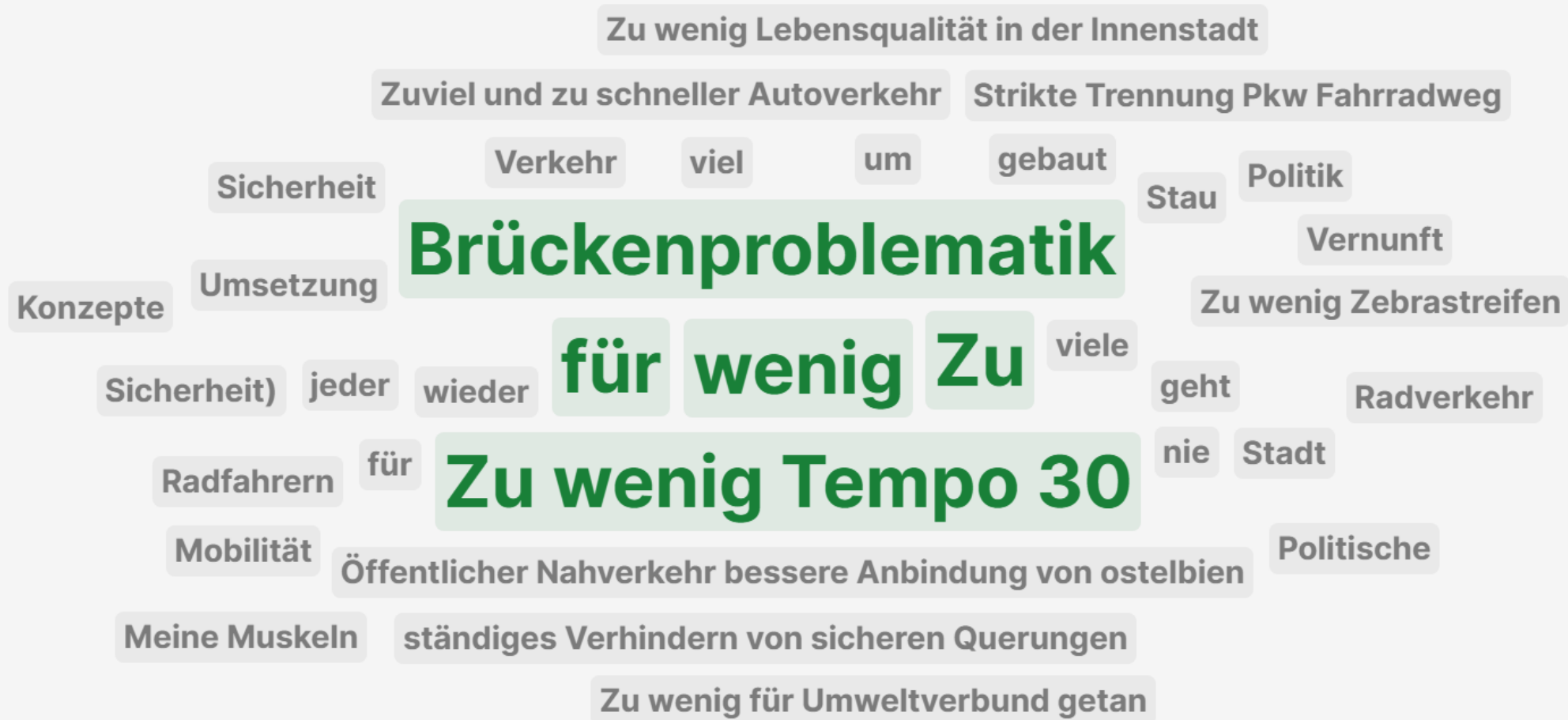


© Landeshauptstadt Magdeburg, V. Mentzel



© Landeshauptstadt Magdeburg, L. Thümler

Ganz aktuell: Was bewegt Sie, wenn Sie an Verkehr und Mobilität in Magdeburg denken?

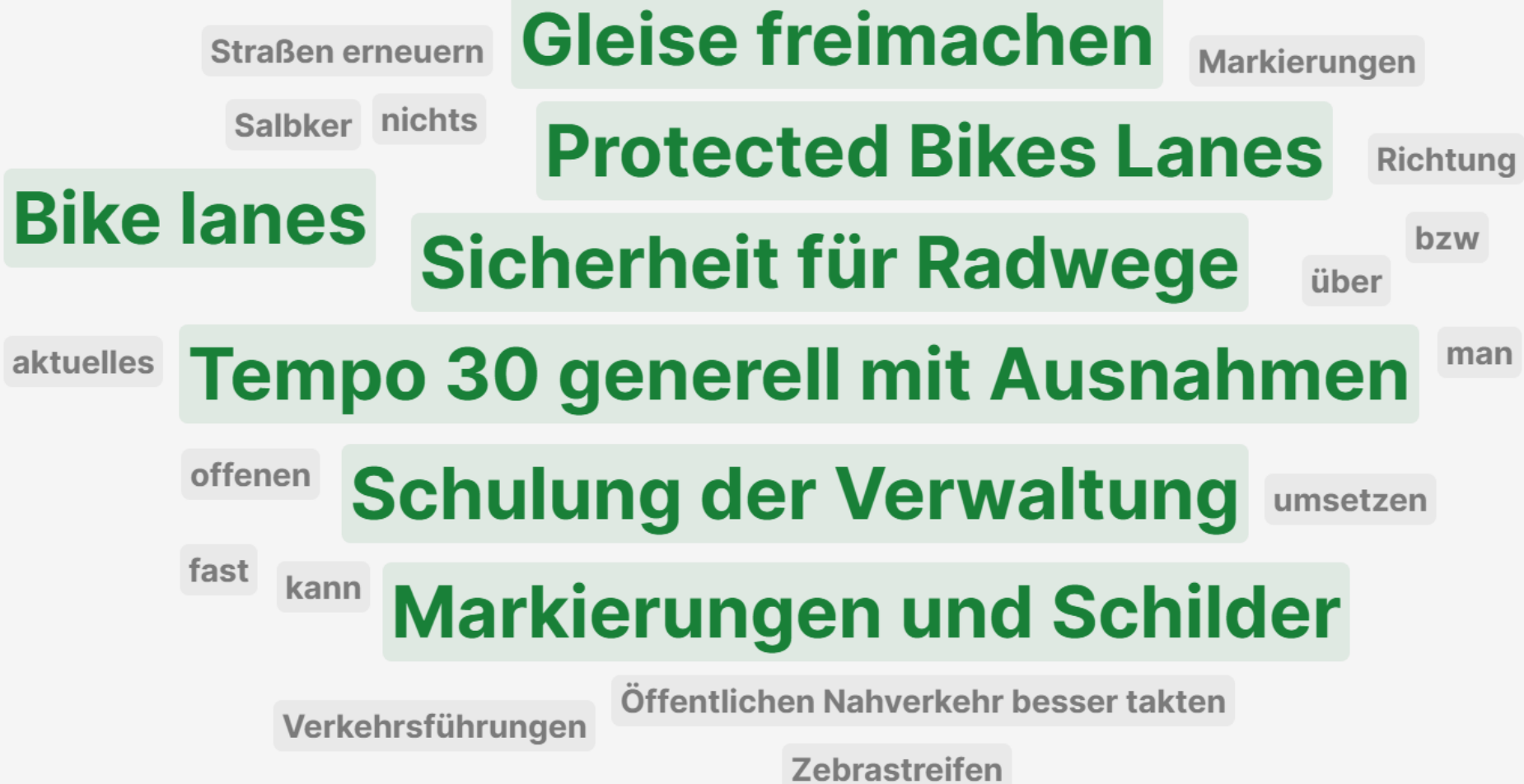


Angenommen Sie bekommen 50.000 EUR und sollen diese für ein Mobilitätsprojekt in Magdeburg investieren, was würden Sie angehen?

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages





4. Blick in das Projekt „Evaluation VEP2030plus“ – Inputvortrag Frau Hermann

Blick in das Projekt „Evaluation VEP2030plus“

Methodik und Arbeitsstand

Förderprojekt: "Evaluierung des VEP und Verkehrsmodell - VEP2030plus" / Förderkennzeichen: 16NMP20001"

Projektbausteine EVALUIERUNG VEP2030^{plus}



Aufgabenstellung abgrenzen



1. Evaluierungsphase 2026

Der VEP 2030*plus* wurde im Zeitraum 2012 bis 2022 in einem aufwendigen Verfahren erarbeitet. In der 1. Evaluationsphase geht es nicht darum diesen neu zu schreiben, sondern folgende Fragestellungen zu prüfen:

- Was ist geschafft (Umsetzungsstand)?
- Sind die Zielstellungen, Szenarien, Strategien und Maßnahmen noch aktuell?
- Welche Anpassungs- bzw. Ergänzungsbedarfe bestehen?

Beschluss 2022

Monitoring & Umsetzungsstand



- Datenabfrage / Rücklauf
- Datenauswertung / Rückfragen

Welche Komponente beinhaltet was?

Bestand

Was haben
wir?

Ziele

Wo wollen
wir hin?

Strategie

Wie kommen
wir dorthin?

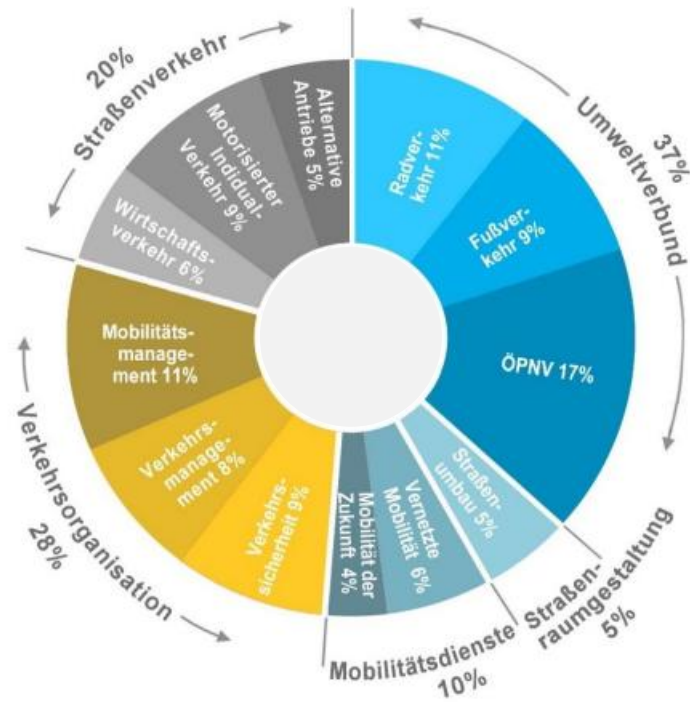
Maßnahme

Was tun wir
konkret?

Pilotprojekte

Was wollen wir zuerst
angehen / austesten?

Bestimmung Umsetzungsstand von Maßnahme & Strategien

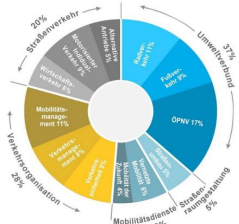


171 Strategien

(Zahlen in Klammern) = Numerierung der Maßnahmen ◇ Fußverkehr – 8 Maßnahmen (siehe Karte 10) - Optimierung eines (Blinden) Leitsystems - Vermeidung langer Wartezeiten an Kreuzungen - Querungsmöglichkeiten an großen Strecken in Kreuzungsübergang - Fußgänger-LSA Walter-Rathenau-Straße - Barrierefreier öffentlicher Raum im LSA / Querungshilfen / Geschwindigkeit - Bedarfsgerechte Sanierung von Fußwegen - Fußverkehrskonzept für den Universität im Osten (107). ◇ Fußverkehr / Radverkehr – 11 Maßnahmen - Ausbau Straßenzug Schönebecker und Radverkehr (9). - Fuß- und Radweg südlich Barleber - Gesamtkonzept Große Diesdorfer Straße mit Vorrang für breitere Gehwege - Schulwegsicherung (33). - Aufwertung und Verbreiterung Elbdeich - Neubau kombinierte Fuß- und Radweg - Schließlich Trennung und bessere Befriedung (83). - Fuß- und Radverkehrsanlage im Zentrum (94). - Ausbau Wegeverbindung zwischen Tankstelle (101). - Rad- und Fußwegverbindung zwischen - Fuß- und Radbrücke über Elbe und Straße mit Anbindung des Werders ◇ Radverkehr – 51 Maßnahmen (siehe Karte 11) - Radwegenetz Lückenschluss: Brennen - Radverbindung entlang Wiesengraben - Kompletierung der Radverkehrsnetze - Radverkehrsanlage Lemsdorfer Weg - Ausbau Alter Postweg zwischen Gärten - Fahrradstation mit Fahrradparkhaus - Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten - ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen - Verbreiterte Radabstellstreifen und - Verlängerung des Radwegs auf der - Umbau der Pettenkofer Brücke als Radverkehr in beide Richtungen - Aufwertung geeigneter Straßen für	- Konzept für eine Radwegeverbindung unter Nutzung der Revisionswege und Baustraßen der Nord-Süd-Verbindung insbesondere zwischen Damaschkeplatz und Kappenstieg (90). - Trennung von Rad- und Fußverkehr in der - Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweifahrtverkehr (z.B. Matthisonstraße, Friesenstraße) - Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsanlage / Pfeifferstraße / Genthiner / Cracauer - nach Fertigstellung von Maßnahme Nr. 102 - Neubau bahnpaarende Fahrrad-Verbindungsstraße (61). - Ausbau Ottersleben Weg nach Niederndorf - Ausbau des Radweges Kiusdamm von Friesenstraße - Lückenschluss: Schrote-Radweg nördlich - Durchgängige und radverkehrsgemäße Stadtgrenze) Radweg Ottersleben – O. Stadtgrenze - Beidseitige Ergänzung Radverkehrsanlagen - Ergänzung Radverkehrsanlagen Salbker - Verbesserung der Radverkehrsverbindungsstelle Platz (70). - Neubau Neustädter Radweg zwischen - Wegeverbindung bis zur Ohrestraße (75) - Anlage von Radverkehrsanlagen Wasse - Neubau straßenbegleitende Radverkehr - Neubau Elberadweg – Alternativ im Zuge Elbe (74). - Lückenschluss Elberadweg – Alternativ im - Radverkehrsanlage Leipziger Straße von - Neubau straßenbegleitender Radverkehr - straßen und Halberstädter Chaussee (78) - Anlage Radverkehrsanlagen Ernst-Lehn - Verbesserung der Radverkehrsführung - fahrten (82). - Umsetzung ortsteilverbindender Radstrecke - befahrbar und sicheren innerstädtischen - Verlängerung der Radverkehrsanlage von - ufer (87). - Bauliche Fortsetzung des Biederitzer Radwegs - bei Abriss der Bahnbrücke Neubau eine Umfuhrgasse (89). - Neubau Schrote-Radweg zwischen Burg - Burger Straße (Kreisverkehr) und Oebitz - Freiligrathstraße (91). - Bau einer durchgehenden Radverkehrs - von der Walther-Rathenau-Straße in Richtung - Qualifizierung der Radwegführung im Zentrum - Beidseitige Radverkehrsanlage Sudenburger - Straße (96).
	- Radverkehrsanlage im Bereich zwischen Ottersleben Chaussee / Friedrich-List-Straße / Schanzenweg / Kirschweg (97). - Radverkehrsanlage Rogätzter Straße - Neubau straßenbegleitender Radverkehr - Wegeverbindung entlang der Gelände - in Höhe Sülzebrücke (102). - Ausbau Stadtweg zwischen Wohngebiet - Ergänzung Radverkehrsanlage (Nordsüd-Übergang) (104). - Neubau straßenbegleitender Radverkehr - Markierung Radverkehrsanlage Prestitzer - Straße (109). - Neubau Elberadweg – Alternativ zwischen - Durchgehender Radweg von / nach Bismarck / Erich-Weinert-Straße (117). - Neubau Elberadweg im Zuge Deichs - Überfahrt Randau (118). ◇ Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – 14 Maßnahmen (siehe Karte 10) - Bahnpaarende 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 Ortsumgehungen 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 Bürger 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 „Münchhofstraße“ (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 Stadtteil Ost, insbesondere Bereich Damaschkeplatz / Schellheimer Platz (46). - Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problemgebiete (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 / Kroatienweg (53).

11 Pilotprojekte & 119 Maßnahmen

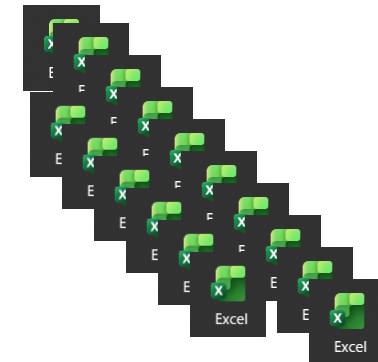
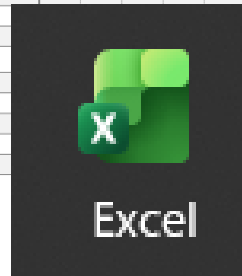
Bestimmung Umsetzungsstand von Maßnahme & Strategien



171 Strategien



Aussage zur Zuständigkeit bei der Umsetzung		Aussage zum Umsetzungsstand			
Wählen Sie die passende Antwort aus den Spalten G, H, I, J, K oder L aus. Setzen Sie ein Kreuz. Bitte tragen Sie anschließend weitere Informationen in das Freitextfeld in Spalte M ein.		Wählen Sie die passende Antwort aus den Spalten G, H, I, J, K oder L aus. Setzen Sie ein Kreuz. Bitte tragen Sie anschließend weitere Informationen in das Freitextfeld in Spalte M ein.			
Nummer (von Anlage 2)	Beschreibung der Maßnahme	...hauptsächlich von uns	...von anderen	...gemeinsam	Freitextfeld. Bitte tragen Sie hier alle relevanten Informationen ein. (Mindestens 1 Zeile)
1	Einzelkutschführung Ernst-Reuter-Allee				
2	Zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Busabschnitt 3-8)				
3	Strada-Neubau Straßeneinrichtung				
4	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (Hagelburger Bänder)				
5	Errichtung von Tempo-30-Schildern				
6	Strategische Entwicklungsplanung zwischen Schwanenweg und Friedrich-Lux-Strasse (2. Bauabschnitt) / Schwanenweg zwischen Schwanenweg und Schwanenweg (2. Bauabschnitt) / Schwanenweg zwischen Schwanenweg und Schwanenweg (2. Bauabschnitt)				
7	Brückenerweiterung Straßenbahn-Haltestellen-Strasse bis Ostbahnhof				
8	Neuerstellung Leipziger Chaussee (L 50) in Höhe des Flugplatzes für den Fall seiner Erweiterung				
9	Ausbau Straßeneinrichtung Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr				
10	Aufwertung Lückenschluss Brückenstraße				
11	Radverkehr entlang Wiesenweg zwischen Seiden- und Osterwälder Chaussee				



umfassender
Rücklauf

Excel-Abfrage zum
Umsetzungsstand an
Mitarbeiter/innen FB 64
und 68

11 Pilotprojekte &
119 Maßnahmen

Beispiel

Pilot_01 Ausweisung einer Fahrradstraße

Goethestraße

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



vollständig
umgesetzt

© Landeshauptstadt Magdeburg, M. Schröter

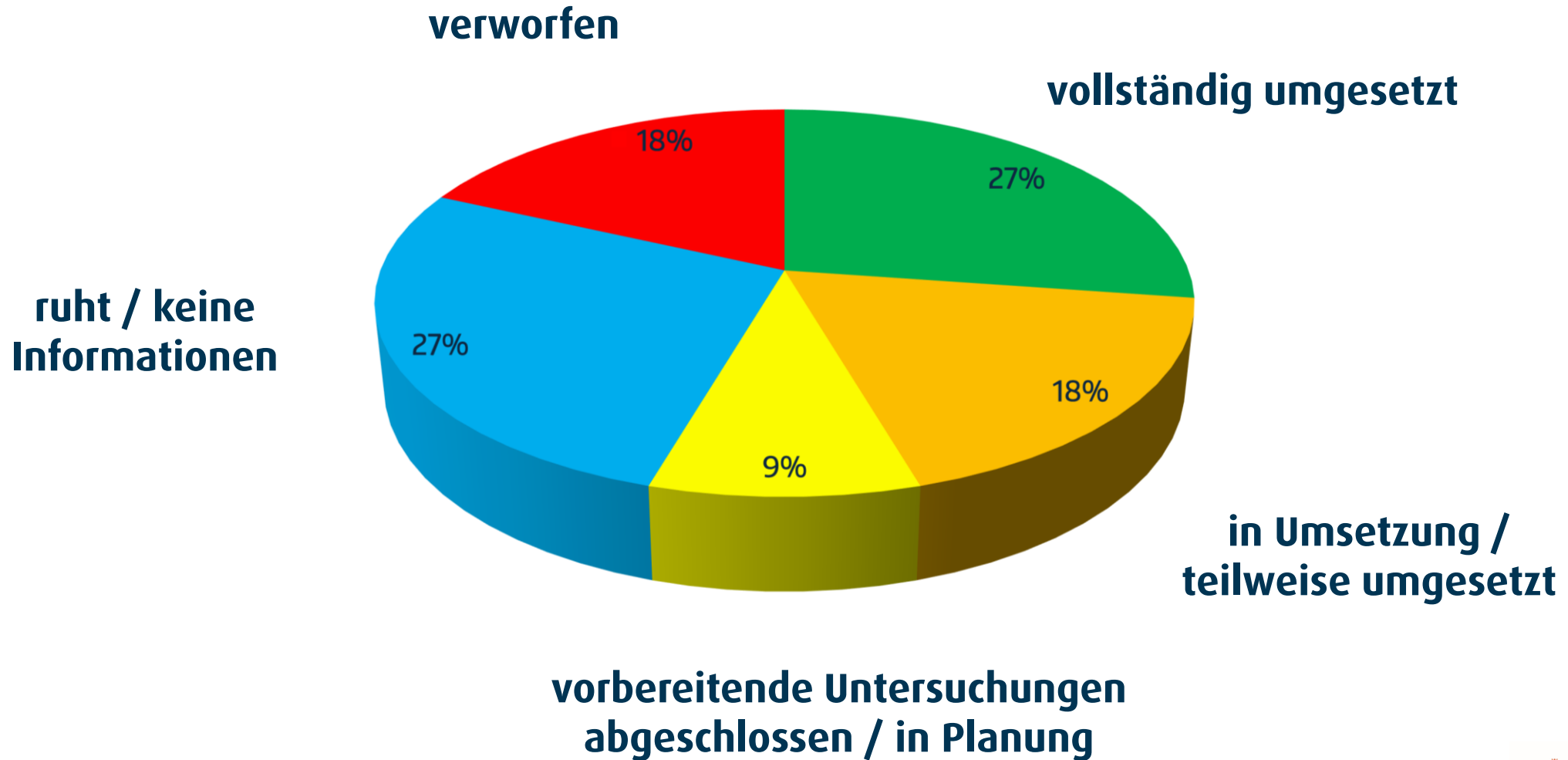
06.05.2026

Umsetzungsstand Pilotprojekte (Stand 14.04.2026)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

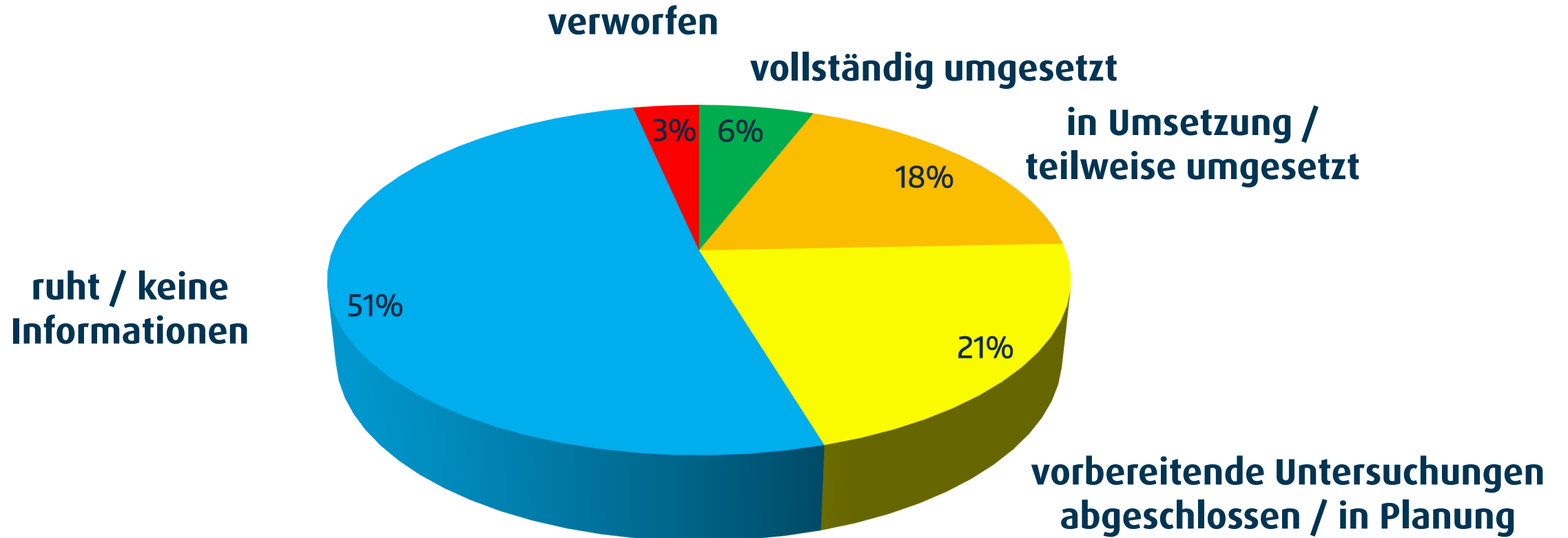


Umsetzungsstand Maßnahmen (Stand 14.04.2026)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Monitoring

Vergleich / Fortschreibung von Datenreihen

- Bevölkerungsentwicklung / Pendlerdaten
- Mobilitätskenndaten (SrV)
- Infrastruktur Daten (Länge Straßen- & Radwegenetz, Anzahl Parkplätze und Fahrradbügel, Anzahl E-Ladesäulen etc.)
- ÖPNV-Angebot (Linien, Takte, Fahrpläne, Wagenmaterial etc.)
- Schnittpunkte (Ausstattung, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Intermodalität etc.)
-



Ihre Sicht auf die Ziele des VEP2030*plus*



© Landeshauptstadt Magdeburg

Oberziel 1:

Verkehrsentwicklung durch chancengleichen und diskriminierungs-freien Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen.



© Landeshauptstadt Magdeburg

Oberziel 2:

Verkehrsentwicklung durch Gewährleistung u. Sicherung der dauer-haften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.



© Landeshauptstadt Magdeburg

Oberziel 3:

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



© Landeshauptstadt Magdeburg

Oberziel 4:

Verkehrsentwicklung durch Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie für alle Verkehrsarten.



© MVB

Oberziel 5:

Verkehrsentwicklung durch städtebauliche Integration des Verkehrs.



© Landeshauptstadt Magdeburg

Oberziel 6:

Verkehrsentwicklung bei Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas.



© Landeshauptstadt Magdeburg

Oberziel 7:

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

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Welche der 7 Oberziele sind für Sie am wichtigsten? Bringen Sie die Ziele in eine Rangfolge, indem Sie sie von höchster zu niedrigster Priorität sortieren.

1. 1 - Zugang für alle Menschen



1. 4 - Erhöhung der Sicherheit für Alle



3. 3 - max. Mobilität / min. umweltschädliche Verkehre



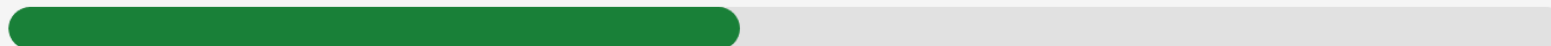
4. 6 - Minderung Umweltbelastungen / Verbesserung Stadtklima



5. 2 - dauerhafte Finanzierbarkeit



6. 5 - städtebauliche Integration



7. 7 - Sicherung / Optimierung Wirtschaftsverkehr



Stichwort „Aktualität“: Fehlen Ihnen Ziele / Zielvorstellungen?

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Zusammenfassung & Fazit

AHA-Momente der Teilnehmenden

- **Bitte bewerten Sie die Veranstaltung beim Rausgehen.**
- **Hinterlassen Sie uns einen Gästebucheintrag**
(Themen, die Ihnen fehlten; Was Sie uns noch sagen möchten; allgemein Feedback etc.)

Verabschiedung Herr Schröter

Fachdienstleitung 64.4 Verkehrsplanung

Vielen herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!



Landeshauptstadt Magdeburg

Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung

Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung

Fachdienst 64.4 Verkehrsplanung

Projektteam:

Mario Schröter (Fachdienstleiter 64.40) +49 (391) 540 5378

mario.schroeter@spa.magdeburg.de

Monique Behne (Sachbearb. 64.41)

+49 (391) 540 5380

monique.behne@stadt.magdeburg.de

Patrick Strüber (1. Sachbearb. 64.43)

+49 (391) 540 5356

patrick.strueber@spa.magdeburg.de



Information und
Kontakt!



“

Transformation passiert.
Lasst sie uns gestalten!
- Mobilität in Magdeburg -

06.05.2026

Vielen Dank.

Sie haben Fragen? Gerne!

verkehrsplanung@stadt.magdeburg.de
(in Vorbereitung)

