

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0012/14	Datum 29.07.2014
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	26.08.2014	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Umwelt und Energie	21.10.2014	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	23.10.2014	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	30.10.2014	öffentlich	Beratung
Stadtrat	04.12.2014	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus - Beschluss der Ziele (Baustein 2)

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

Die Ziele (Baustein 2) (Anlage 1) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030*plus* werden beschlossen und zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanungsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2030*plus* bestimmt.

Finanzielle Auswirkungen

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

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.		X	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2014	JA		NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 6161

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

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
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich 61.41	Sachbearbeiter Herr Kirste	Unterschrift AL / FBL Herr Olbricht
--	-------------------------------	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r)	Unterschrift Dr. Scheidemann
---------------------------------------	------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	31.12.2016
-----------------------------------	------------

Begründung:**1 Einführung / Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2030plus**

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.

Durch den Oberbürgermeister wurde die Einrichtung eines Runden Tisches und dessen Begleitgremien (dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe und wissenschaftlicher Beirat) zum VEP unter der Projektleitung des Stadtplanungsamtes, Abteilung Verkehrsplanung festgelegt, um die Bearbeitung des VEP 2030*plus* voranzutreiben.

Mit den Informationen I0313/12, I0047/13 und I0005/14 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 (Stichwort: Verkehrsentwicklungsplan) verfügbar.

2 Aufgabe und Ziele des Runden Tisches und dessen Begleitgremien

Der Runde Tisch dient als zentrales Arbeits- und Diskussionsforum und übt eine beratende Funktion für die Entscheidungsträger aus. Die Entscheidungsbefugnis obliegt jedoch ausschließlich den demokratisch legitimierten Entscheidungsgremien der Landeshauptstadt Magdeburg (Oberbürgermeister und Stadtrat).

Der Runde Tisch ist mit Vertretern aus der Verwaltung, aus den Fraktionen des Stadtrates, von Verkehrsunternehmen, von wissenschaftlichen Facheinrichtungen, von Interessenverbänden, aus der Wirtschaft sowie mit Vertretern sonstiger Öffentlicher Belange besetzt. Er bündelt die fachlichen und politischen Kompetenzen vor Ort, führt deren spezifisches Wissen zeitlich und räumlich zusammen und bindet die Mitglieder aktiv in den Bearbeitungsprozess zum VEP 2030*plus* ein.

Mit der Diskussion am Runden Tisch soll sichergestellt werden, dass eine große Zahl unterschiedlicher, die Verkehrsentwicklungsplanung betreffender fachlicher Beiträge und Expertisen fortlaufend und vor allem frühzeitig in den Arbeitsprozess eingebracht werden.

Die Qualifikation der Mitglieder des Runden Tisches und deren Bereitschaft zur Kooperation und gemeinsamer Verantwortung haben sich während des Bearbeitungsprozesses als wertvolle Ressource und als unverzichtbar erwiesen. Durch den Runde Tisch kann die Projektleitung auf einen großen strategischen und planungspraktischen Erfahrungsschatz zurückgreifen. Überdies bietet sich die Chance für einen auf breitem Konsens beruhenden VEP 2030*plus*.

Die Einbeziehung der Vertreter aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen in die Arbeit des Runden Tisches ermöglicht es, bereits im Vorfeld der kommunalpolitischen Entscheidungen zum VEP 2030*plus* kontroverse Positionen ebenso wie verkehrspolitische Strategien zu erörtern und allseits akzeptierte Kompromisse zu erarbeiten.

3 Ziele (Baustein 2) – Erarbeitung / Beschluss / Ausblick

Nachdem im Jahr 2013 die Erarbeitung der Bestandanalyse (Baustein 1) abgeschlossen werden konnte (vgl. I0005/14), sollen mit der vorliegenden Drucksache die grundlegenden Ziele (Baustein 2) der kommunalen Verkehrsplanung für den Planungshorizont 2030 und darüber hinaus (2030*plus*) festgelegt werden.

Die vorgeschlagenen Ziele (Baustein 2) (vgl. Anlage 1) basieren auf den abgestimmten Empfehlungen des Runden Tisches zum VEP 2030*plus* (Stand 05.02. / 04.03.2014, Anlage 2).

Die in der Drucksache DS0012/14 vorgenommenen Änderungen dienen der Auflösung der Dissense (vgl. Punkt 4), der inhaltlichen Straffung, der Vermeidung von Widersprüchen und Wiederholungen, der präzisen Verwendung von Fachbegriffen, der Verbesserung der Stringenz innerhalb des Gesamtwerkes sowie der Eindeutigkeit der Ziele.

Die zu beschließenden Ziele (Baustein 2) (Anlage 1) sollen durch den Beschluss des Stadtrates zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des VEP 2030*plus* bestimmt werden. Die anschließende Erarbeitung von Szenarien (Baustein 3) sowie Strategien und Maßnahmen (Baustein 4) soll hierdurch einen inhaltlichen Rahmen und eine grundlegende planerische Ausrichtung erfahren.

4 Dissense und Entscheidung zu den Dissensen

Im Rahmen der fachlichen Diskussionen am Runden Tisch konnte über differierende Ansichten zur Formulierung der Unterziele 2.3 und 7.4 sowie zur Erforderlichkeit des Unterziels 8.9 (jeweils Anlage 2) kein Konsens erreicht werden.

Gemäß der im Rahmen der konstituierenden Sitzung des Runden Tisches bestätigten Arbeitsvereinbarung gilt am Runden Tisch nicht das Mehrheitsprinzip. Das heißt bei gegensätzlichen Positionen wird nach einem Konsens gesucht oder der bestehende Dissens dokumentiert und zu dessen Lösung den Entscheidungsgremien übergeben.

Nachfolgend aufgeführt sind die bestehenden 3 Dissense und eine fachliche Einschätzung:

Dissens #1: Das Unterziel 2.3 (Anlage 2) umfasst die Planung von Lichtsignalanlagen. Der Runde Tisch und dessen Begleitgremien sind zu der Auffassung gelangt, dass in Hinblick auf die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs bislang ein Ungleichgewicht gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern hinsichtlich der Warte- und Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen besteht.

Aus diesem Grund gibt es die Position, künftig verstärkt die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen zu beachten, um eine Förderung vorgenannter Verkehrsmittel zu erreichen und bestehende Defizite abzubauen.

Dem entgegen steht die Position, dass künftig bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen die Belange aller Verkehrsarten zunächst gleichberechtigt in die Planung einzustellen sind und im Rahmen der fachlichen Abwägung situationsbezogene Gewichtungen einzelner Belange vorgenommen werden können.

Es wird vorgeschlagen, das Unterziel 2.3 (Anlage 2) als Unterziel 1.7 (Anlage 1) mit folgender Formulierung zu beschließen:

„Beachtung der Belange aller Verkehrsarten bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen.“

Dissens #2: Der Dissens in Unterziel 7.4 (Anlage 2) umfasst die Frage, ob Durchgangsverkehr per Definition ausschließlich den motorisierten Durchgangsverkehr umfasst oder, ob ggf. auch andere Verkehrsarten hiervon berührt sein könnten.

Im allgemeinen fachlichen Sprachgebrauch wird als Durchgangsverkehr derjenige Verkehr bezeichnet, der durch ein umgrenztes Gebiet hindurchführt ohne dabei seinen Ausgangs- oder Endpunkt in diesem Gebiet selbst zu haben. Hierunter kann nicht nur der motorisierte Verkehr verstanden werden.

Demzufolge erscheint eine zweifelsfreie und eindeutige Formulierung des Unterzieles angebracht.

Es wird vorgeschlagen, das Unterziel 7.4 (Anlage 2) als Unterziel 5.4 (Anlage 1) mit folgender Formulierung zu beschließen:

„Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie deren gute Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbunds.“

Dissens #3: Der Dissens umfasst die Frage, ob das Unterziel 8.9 (Anlage 2) erforderlich sei oder schon in den anderen Ober- und Unterzielen enthalten ist.

Es besteht die Position, dass den Belangen einer flächensparenden Verkehrsplanung und Verkehrsgestaltung besondere Bedeutung zu verleihen ist, indem ein themenspezifisches Unterziel formuliert wird.

Dem entgegen steht die Position, dass der Intention des Unterziels 8.9 (Anlage 2) bspw. mit Unterziel 2.1 oder mit Oberziel 3 sowie dessen Unterzielen 3.10, 3.11, 3.12, 3.13 und 3.15 (jeweils Anlage 1) entsprochen wurde.

Es wird daher die Streichung des Unterziels 8.9 (Anlage 2) vorgeschlagen, um inhaltliche Wiederholungen zu vermeiden.

Anlagen:

Anlage 1 – Baustein 2 – Ziele, Stand: 05.02. / 22.04.2014

Anlage 2 – Baustein 2 – Leitlinien und Ziele, abgestimmte Empfehlung des Runden Tisches zum VEP 2030plus, Stand: 05.02. / 04.03.2014