

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0281/12	Datum 09.08.2012
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	28.08.2012	nicht öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 31, Amt 66, Behind.b, FB 02, FB 40, III, Kinderb., V/02, Integrations- u. Migrations- beauftragte	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Einrichtung eines Runden Tisches zum Verkehrsentwicklungsplan 2025

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt einen Runden Tisch zur politischen und fachlichen Partizipation im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 einzurichten, der wie in Punkt 2.5 der Begründung dargestellt zusammengesetzt und durch einen wissenschaftlichen Beirat fachlich begleitet werden soll.
2. Über die Arbeit des Runden Tisches werden der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr und der Ausschuss für Umwelt und Energie halbjährlich informiert.

Finanzielle Auswirkungen

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

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.		X	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2012	JA		NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 6161

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2012	290.600,00	61610005	52711000	290.600,00	0,00
2013	321.000,00	61610005	52711000	321.000,00	0,00
2014	321.000,00	61610005	52711000	321.000,00	0,00
20...					
Summe:	932.600,00*				

*davon 50.000 € für den Runden Tisch zum VEP

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 (DS0178/09) 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	
<input type="checkbox"/>	JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Sachbearbeiter Frau Baumgart, Tel. 5405378 Herr Kirste, Tel.: 5405352	Unterschrift AL / FBL Herr Olbricht
--------------------------------------	---	--

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

Termin für die Beschlusskontrolle	15.12.2014
-----------------------------------	------------

Begründung:

1 Notwendigkeit zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans

Für die Landeshauptstadt Magdeburg wurden im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2025 (ISEK) strategische Zielsetzungen für die Stadtentwicklung erarbeitet, die Grundlage für das Handeln von Verwaltung und Politik sein sollen. Im ISEK wurde u.a. der Leitbildbaustein „Magdeburg – kompakte Stadt der kurzen Wege“ zur Umsetzung einer stadtverträglichen Mobilität und zur Minderung der Klimabelastung verankert.

Die fachliche Untersetzung dieses Leitbausteins soll ein wesentliches Ziel im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 sein.

Mit dem Verkehrlichen Leitbild wurde in der Landeshauptstadt Magdeburg bereits 1993 eine wichtige Basis für die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung geschaffen. Die darin formulierten Leitziele (Zielfelder) haben bis heute unveränderte Gültigkeit. Eine Reihe darauf aufbauender Teilkonzepte wurde innerhalb der vergangenen Jahre erarbeitet. Zu nennen sind hier die Verkehrskonzeption Innenstadt (1997), das ÖPNV-Konzept (2002), die Radverkehrskonzeption (2005), die Wirtschaftsverkehrskonzeption (2009), der Nahverkehrsplan 2010 und die Verkehrskonzeptionen für den ostelbischen Raum, Süd/Südost und Rothensee.

Um die Vielzahl der vorhandenen Verkehrskonzeptionen inhaltlich in einem übergeordneten Planwerk zu bündeln und potentielle Synergieeffekte einer gesamtstädtischen Verkehrsplanung besser nutzen zu können, ist die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes für die Landeshauptstadt Magdeburg erforderlich.

Der Verkehrsentwicklungsplan verbindet die einzelnen Maßnahmenkonzepte zum MIV, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr, ruhenden Verkehr und Fußgänger- sowie Radverkehr. Darüber hinaus können auch Bausteine zur Binnenschifffahrt und zum Luftverkehr Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplans werden. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 wird somit ein integriertes, intermodal abgestimmtes Gesamtplanwerk geschaffen, welches den Belangen aller Verkehrsträger unter Beachtung der städtischen Entwicklungsprämissen gerecht wird.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll die Entwicklung des städtischen Verkehrssystems unter Beachtung gesamtplanerischer Strategien bis zum Jahr 2025 abbilden und geeignete Maßnahmen zur Unterstützung bzw. Korrektur der prognostizierten Entwicklungen aufzeigen. Der Planungshorizont 2025 gewährleistet eine hinreichend verlässliche Vorhersage der Verkehrsentwicklung und ist identisch mit dem Prognosezeitraum des ISEK, auf dessen Datenbasis und Prognoseszenario somit zurückgegriffen werden kann.

Im Kontext der integrierten Planung werden auch die Ergebnisse aus den gegenwärtig geführten Planungsprozessen zur „energieeffizienten Stadt“ (Projekt der Deutschen Energie-Agentur) und zum ISEK, insbesondere aus dem Workshop Verkehr in den Verkehrsentwicklungsplan 2025 einfließen.

Die Überarbeitung des Verkehrlichen Leitbildes im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 ist außerdem geboten, um neue Entwicklungstendenzen mit Auswirkungen auf die Verkehrsplanung im gesamtstädtischen Kontext zu diskutieren und entsprechende Handlungsweisen abzuleiten. Hierzu zählen u.a.:

- die Veränderung der städtischen Mobilitätsprofile im Zuge des demographischen Wandels sowie die kontinuierlichen Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl,
- die erforderliche Umsetzung von Regelungen der Europäischen Union,
- die notwendigen Maßnahmen zur Minderung von CO₂ Emissionen im globalen, nationalen und auch kommunalen Maßstab vor dem Hintergrund des weltweiten Klimawandels,
- die Umsetzung und Integration von Luftreinhalte- und Lärminderungsplänen als notwendigen Bausteinen integrierter Verkehrsentwicklungspläne und
- die neuen Formen der Kooperation und Beteiligung lokalen Expertenwissens bei der Erarbeitung integrierter Planungskonzepte.

2 Methodik zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans – Runder Tisch

In zahlreichen europäischen Städten werden aktuell integrierte Verkehrsentwicklungspläne (auch als Mobilitätsentwicklungskonzepte oder Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) bezeichnet) erarbeitet. Ein wichtiges Verfahrenselement ist hier die frühzeitige Einbindung des lokalen und regionalen Wissens unterschiedlicher Akteure in Expertenforen, Runden Tischen oder anderen Beteiligungsgremien. Diese Vorgehensweise hat sich mittlerweile auch in mehreren deutschen Städten bewährt. Zu nennen ist hier der Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP Verkehr) in Berlin, dessen zweijähriger Bearbeitungsprozess von einem Runden Tisch und einem Wissenschaftlichen Beirat begleitet wurde. Vergleichbare Modelle wurden oder werden derzeit erfolgreich u.a. auch in Leipzig und Dresden praktiziert.

Neben der intensiven Beteiligung von Experten und Öffentlichkeit sind als wichtigste Verfahrensmerkmale bei der Bearbeitung aktueller Verkehrsentwicklungspläne vor allem zu nennen:

- Planung als ergebnisoffener Prozess,
- verstärkte Steuerung des gesamten Prozesses über Zielwerte,
- Erarbeitung alternativer Entwicklungsszenarien,
- Nachweis der Zielerreichung mittels Erfolgskontrollen und Monitoring.

2.1 Einführung Runder Tisch

Im Rahmen der Vorbereitungen zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 wurden verschiedene Beteiligungsmodelle für die Landeshauptstadt Magdeburg geprüft, und im Ergebnis wurde die Einrichtung eines Runden Tisches befürwortet.

Der Runde Tisch soll sich aus Vertretern verschiedenster Verwaltungsinstitutionen, wissenschaftlicher Facheinrichtungen, Interessenverbänden und Wirtschaftsvertretern zusammensetzen. Er bündelt somit die fachlichen und politischen Kompetenzen, führt deren spezifisches Wissen vor Ort zusammen und bindet die Mitglieder aktiv in den Bearbeitungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 ein.

Es ist beabsichtigt, einen intensiven Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten zu etablieren, welcher durch eine unabhängige und fachlich erfahrene Moderation gesteuert werden soll. Die Moderation bietet hierbei die Gewähr einer ergebnisorientierten Arbeit, in der kontroverse Positionen nicht ausgeblendet, sondern gemeinsam erörtert und bestenfalls im kritischen Dialog

gelöst werden.

Die Landeshauptstadt Magdeburg beabsichtigt, als Moderatoren die planungsgruppe proUrban um Erhart Pfothenauer, Dipl.-Ing. Architekt / Stadtplaner aus Berlin zu binden. Die planungsgruppe proUrban zeichnet sich durch langjährige Erfahrungen und eine ausgezeichnete Reputation bei der Durchführung von Beteiligungsverfahren aus. Aktuell moderiert das Planungsbüro u.a. die Verfahren zur Erstellung der Verkehrsentwicklungspläne in der Landeshauptstadt Dresden und in Leipzig.

Die Sitzungen des Runden Tisches sollen nicht öffentlich durchgeführt werden, um eine vom politischen Tagesgeschehen unbeeinträchtigte Arbeitsatmosphäre sicherstellen zu können. Deshalb sollte auch auf öffentliche Verlautbarungen in ihrem Umfeld oder auf die Einbeziehung von Medienvertretern grundsätzlich verzichtet werden. Die Ergebnisse der Arbeit des Runden Tisches sollen in den Stadtrat eingebracht werden.

2.2 Aufgabe und Ziele des Runden Tisches

- Mit der Einrichtung eines Runden Tisches kann sichergestellt werden, dass eine große Zahl unterschiedlicher, die Verkehrsentwicklungsplanung betreffender fachlicher Beiträge und Expertisen fortlaufend und vor allem frühzeitig in den Arbeitsprozess eingebracht werden kann.
- Der Runde Tisch ist Arbeitsgremium und Strategieforum. Die Qualifikation seiner Mitglieder und ihre Bereitschaft zu Kooperation und gemeinsamer Verantwortung sind im Rahmen der Erarbeitung zukunftstauglicher Mobilitätsstrategien als wertvolle Ressource unverzichtbar. Bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans kann so nicht nur ein großer strategischer und planungspraktischer Erfahrungsschatz genutzt werden. Es bietet sich überdies auch die Chance für ein auf breitem Konsens beruhendes Gesamtergebnis.
- Die Einbeziehung der Vertreter aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen eröffnet eine wichtige Option. Bereits im Vorfeld kommunalpolitischer Entscheidungen können so mögliche Konfliktfelder oder kontroverse Positionen ebenso wie verkehrspolitische Strategien schon in einem frühen Stadium des Bearbeitungsprozesses der Verkehrsentwicklungsplanung erörtert werden.
- Die Arbeit am Runden Tisch beruht auf einem konstruktiven Dialog, der nicht dem Mehrheits-, sondern dem Konsensprinzip verpflichtet ist. Das Zusammenwirken unterschiedlicher, hier vertretener Wissens- und Erfahrungsträger gewährleistet eine enge Verzahnung vielfältiger Ziele, Interessen sowie fachlicher und gesellschaftlicher Belange im Blick auf eine nachhaltige, soziale und zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung.

2.3 Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans soll eine projektbegleitende Struktur aus mehreren Bausteinen geschaffen werden, deren gemeinsame Schnittstelle der Runde Tisch sein wird (vgl. Anlage 1 – Projektstruktur Verkehrsentwicklungsplanung).

2.4 Begleitende Gremien

Neben dem Runden Tisch als zentralem Arbeits- und Abstimmungsort sollen folgende begleitende Gremien eingerichtet werden:

Dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe

Neben den drei Beigeordneten der Dezernate I (Kommunales, Umwelt und Allgemeine Verwaltung), III (Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit) und VI (Stadtentwicklung, Bau und Verkehr) sollen hier die Vertreter aller maßgeblichen, an der Verkehrsentwicklungsplanung zu beteiligenden Ämter zusammenarbeiten:

- Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
- Beigeordneter für Kommunales, Umwelt und allgemeine Verwaltung
- Beigeordneter für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit
- Vertreter Dezernat II (Finanzen und Vermögen)
- Vertreter Dezernat IV (Kultur, Schule und Sport)
- Vertreter Dezernat V (Soziales, Jugend und Gesundheit)
- Leiter des Stadtplanungsamtes
- Leiter des Tiefbauamtes
- Leiter des Umweltamtes
- Abteilungsleiterin Verkehrsplanung
- Stabstellenleiterin Klimaschutz und Umweltvorsorge

Themenbezogene Mitarbeit:

- Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr
- Vertreter des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt
- Behindertenbeauftragter der Landeshauptstadt Magdeburg
- Gleichstellungsbeauftragte
- Integrationsbeauftragte
- Kinderbeauftragte
- Vertreter Amt für Brand- und Katastrophenschutz

Die Lenkungsgruppe ist zuständig für die Begleitung des gesamten Planungsprozesses und die Koordination des Verfahrens gemeinsam mit der im Stadtplanungsamt (Abteilung Verkehrsplanung) angesiedelten Projektleitung. Die Lenkungsgruppe tagt jeweils 14 Tage vor den jeweiligen Sitzungen des Runden Tisches. Sie dient dazu, Inhalte und Projektschritte sowie Ergebnisse der Arbeit am Runden Tisch um die Anforderungen und Fachbeiträge der am Prozess beteiligten Ämter und Fachbereiche zu ergänzen bzw. zu erweitern. Hierzu werden der dezernatsübergreifenden Lenkungsgruppe alle Informationen aus dem Runden Tisch über den Oberbürgermeister zur Verfügung gestellt.

Wissenschaftlicher Beirat

Als unabhängiges und interdisziplinär zusammengesetztes Fachgremium soll der Wissenschaftliche Beirat die Landeshauptstadt Magdeburg im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung in Bezug auf innovative Technologien und Mobilitätsstrategien, Verfahrensansätze, städtebauliche und stadträumliche Erfordernisse sowie vergleichbare Erfahrungen in Deutschland und in europäischen Nachbarländern beraten. Er unterstützt die Stadt in allen Verfahrensschritten und kann zur Aufhellung und Versachlichung kontroverser Fragestellungen innerhalb des Verfahrens beitragen.

Der Wissenschaftliche Beirat sollte zum Projektbeginn zu einer und im Laufe der Bearbeitungsphase zu voraussichtlich zwei weiteren Sitzungen zusammenkommen. Der Wissenschaftliche Beirat soll sich aus Vertretern folgender Institutionen zusammensetzen:

- Technische Universität Dresden (Fakultät Verkehrswissenschaften)
- Otto-v.-Guericke Universität Magdeburg (Institut für Logistik und Materialflusstechnik)
- Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung Magdeburg
- ifak-Institut für Automation und Kommunikation e.V. Magdeburg
- Planer des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Magdeburg
- max. 2 Verkehrsplaner aus Magdeburg¹
- Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr der Landeshauptstadt Magdeburg
- Vertreter Abteilung Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Magdeburg

Begleitende Teilgutachten

Zur Unterstützung der Arbeit des Runden Tisches und zur weitergehenden Prüfung einzelner verkehrlicher Aspekte sollen themenbezogene Teilgutachten durch externe Planungsbüros erstellt werden (vgl. Pkt. 5).

2.5 Teilnehmer des Runden Tisches

In die Arbeit des Runden Tisches sollen Vertreter aller in die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg auf unterschiedliche Weise involvierten Institutionen, Verbände, Interessengruppen und Verwaltungsstellen eingebunden werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand lassen sich acht Gruppierungen unterscheiden:

¹ Die im Wissenschaftlichen Beirat mitwirkenden Verkehrsplaner können bei der Erstellung von Teilgutachten zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 nicht berücksichtigt werden.

Sitzverteilung Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplanung 2025

	Mitglieder	Sitze
Stadtratsfraktionen	SPD – future!	1
	CDU / BfM	1
	DIE LINKE / Tierschutzpartei	1
	Bündnis 90/Die Grünen	1
	FDP	1
Stadt	Beigeordneter Dezernat VI	1
	Leiter Stadtplanungsamt	1
	Abteilungsleiterin Verkehrsplanung	1
	Leiter Umweltamt	1
	Vertreter Dezernat Wirtschaft	1
	Vertreter Fachbereich Schule und Sport	1
	Vertreter Dezernat Finanzen und Vermögen	1
Wirtschaft	Industrie- und Handelskammer	1
	Handwerkskammer	1
	Magdeburger Hafen GmbH	1
	Vereinigung der Straßen- u. Verkehrsingenieure	1
Verkehrsverbände	Allgemeiner Deutscher Automobilclub	1
	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	1
	Verband deutscher Verkehrsunternehmen	1
Verkehrsträger	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.	1
	Magdeburger Regionalverbund GmbH marego	1
	Nahverkehrsservice S-Anhalt GmbH (NASA)	1
	Deutsche Bahn AG	1
Sonstige öffentliche Belange	Polizeidirektion Sachsen-Anhalt	1
	Unfallkommission der Polizei	1
	Behindertenbeirat	1
	Seniorenbeirat	1
Wissenschaftlicher Beirat		1
	Mitglieder	28

Um die Arbeitsfähigkeit des Runden Tisches gewährleisten zu können, hat sich auch in vergleichbaren anderen Projekten eine begrenzte Zahl an Mitgliedern als sinnvoll erwiesen. Weiteren Teilnehmern sollte jedoch prinzipiell die Möglichkeit einer Mitarbeit am Runden Tisch offenstehen. Deshalb wird deren Einbeziehung als beratende Mitglieder vorgeschlagen. Sie haben gleiches Rederecht, sollten jedoch vor allem in beratender Funktion mitwirken.

Die genaue Sitzverteilung sowie die Aufteilung nach Mitgliedern und beratenden Mitgliedern auf der Grundlage der vorliegenden Überlegungen sollten einer gemeinsamen Diskussion im Rahmen der konstituierenden Sitzung des Runden Tisches vorbehalten bleiben.

Hier sollte auch Einvernehmen darüber hergestellt werden, inwieweit im Laufe des Arbeitsprozesses weitere Mitglieder in die Arbeit des Runden Tisches eingebunden werden sollten. Prinzipiell ist dabei allerdings der Verzicht auf starre und förmliche Regelungen im Interesse eines kooperativen Miteinanders und einer von Teamgeist geprägten Arbeitsatmosphäre zu empfehlen.

Es erscheint notwendig, dass von der Stadt mit Teilaufgaben der Verkehrsentwicklungsplanung beauftragte Gutachter an den Beratungen des Runden Tisches teilnehmen. Gleiches gilt auch für Sonderfachleute, die ggf. zu speziellen Sachfragen zu den Sitzungen Runden Tisch eingeladen werden sollten. Ebenfalls sollen weitere Beratende Mitglieder zu einzelnen Themenbereichen hinzugezogen werden.

3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben deutlich gezeigt, dass ein wachsender Teil der Bürger bei der Planung von Infrastrukturprojekten stärker partizipieren möchte.

Dabei steht der Verkehrsentwicklungsplan als strategische Grundlage für künftige verkehrsplanerische Entwicklungsabsichten und Investitionsentscheidungen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen besonders in Fokus der öffentlichen Wahrnehmung.

Um diesem gewachsenen Partizipationswillen hinreichend Rechnung zu tragen und die praktischen Erfahrungen der Bürger in die Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 einfließen zu lassen, soll eine öffentliche Meinungsbildung unter Nutzung bestehender Gremien initiiert werden.

Den Auftakt der Öffentlichkeitsarbeit wird ein direktes Beteiligungsverfahren im Rahmen der geplanten Workshop-Veranstaltungen zum ISEK darstellen. Am 20.10.2012 ist im Rahmen des gleichnamigen Workshops eine öffentliche Diskussion der Thematik Verkehr geplant. Die Ergebnisse, Hinweise und Anregungen werden durch die Stadtverwaltung gebündelt und anschließend im Rahmen der Verkehrsanalyse in die Diskussion des Runden Tisches eingebracht.

Über den Fortgang der Arbeiten und die Erkenntnisse des Runden Tisches wird der Oberbürgermeister nach jeder Sitzung informiert werden.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr und der Ausschuss für Umwelt und Energie werden halbjährlich über den Fortgang der Arbeiten und die Erkenntnisse des Runden Tisches informiert.

Die genaue Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung und die Festlegung der optimalen Informationswege (bspw. Lokalpresse, Broschüren, Faltblätter, Internetpräsenz) sollen unter Beachtung der aktuellen Diskussionen zur Weiterentwicklung der Öffentlichkeitsbeteiligung auf Bundesebene in Zusammenarbeit mit dem Runden Tisch festgelegt werden.

Das Ziel der Landeshauptstadt Magdeburg ist es, einen offenen, transparenten und zielgerichteten Dialog zwischen den Bürgern, den Fachplanern und den kommunalen Entscheidungsträgern zu etablieren, um den Verkehrsentwicklungsplan 2025 als gesellschaftlich auf breiter Basis getragenes Planwerk zur Verkehrsentwicklung Magdeburgs zu etablieren.

4 Zeitschiene

Für die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes ist derzeit ein Bearbeitungszeitraum von rund zwei Jahren vorgesehen.

Der Runde Tisch soll neben einer konstituierenden Sitzung voraussichtlich zu sieben Arbeitssitzungen zusammenkommen, die zwischen Januar 2013 und September 2014 stattfinden sollen.

Eine genaue Terminierung der Sitzungsfolge kann nur in Abhängigkeit vom Fortgang der Bearbeitungsschritte erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt können lediglich grobe Zeiträume benannt werden.

2012		2013				2014		
Oktober	Nov.	Januar	März	Mai	Sept.	Januar	März	Sept.
Workshop Verkehr	Auftaktsitzung Konstituierung Runder Tisch	1. Arbeitssitzung Ist-Zustand, Defizite, Ziele	2. Arbeitssitzung Vertiefung Analyse, Prioritäten	3. Arbeitssitzung Leitlinien, Strategien	4. Arbeitssitzung Szenarien der Verkehrsentwicklung	5. Arbeitssitzung Integrierte Maßnahmenbündel	6. Arbeitssitzung Integriertes Handlungskonzept	7. Arbeitssitzung Erfolgskontrolle/ Monitoring
Vorbereitung		Bearbeitung						
ÖB				ÖB			ÖB	

ÖB = Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen dieses Verfahrensschrittes

5 Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025

Da sich die Stadtverwaltung während der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 sehr intensiv mit den fachlichen Aspekten der gesamtstädtischen (Verkehrs-) Planung beschäftigen muss, beabsichtigt die Landeshauptstadt Magdeburg die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans nicht als Gesamtauftrag an ein Planungsbüro zu vergeben. Die Stadtverwaltung hat sich vielmehr entschlossen, den Verkehrsentwicklungsplan 2025 in Teilen selbst zu bearbeiten und sich für einzelne Bausteine oder Teilgutachten, insbesondere aufgrund fehlender terminlicher, fachlicher oder technischer Ressourcen, geeignete Planungsbüros zu binden.

In einem ersten Schritt soll durch die Stadtverwaltung eine Bestandsanalyse auf Basis des Verkehrlichen Leitbildes erstellt werden. Sie soll den Umsetzungsstand und die Aktualität der 1993 beschlossenen Maßnahmen aufzeigen und hat eine Untersuchung des städtischen Verkehrssystems auf Defizite und Anpassungspotenziale zum Gegenstand. Die Verkehrsanalyse soll als Ausgangspunkt für die fachliche Arbeit des Runden Tisches dienen.

6 Kosten

Für die Arbeit des Runden Tisches und des wissenschaftlichen Beirates sind über den gesamten Bearbeitungszeitraum voraussichtlich 50.000,00 EUR (u.a. für Vorbereitung, Moderation und Aufbereitung der Ergebnisse sowie für Aufwandsentschädigung, Sitzungsgelder und für Öffentlichkeitsarbeit) erforderlich.

Die Finanzierung des Runden Tisches und ggf. notwendiger Teilgutachten erfolgt in den Jahren 2012, 2013 und 2014 aus Planungsmitteln des Stadtplanungsamtes. Die Akquirierung von Fördermitteln für einzelne Fachbeiträge zum Verkehrsentwicklungsplan bzw. das Gesamtvorhaben wird fortlaufend geprüft und gegebenenfalls ein entsprechender Fördermittelantrag gestellt.

Anlagen:

Anlage 1 – Projektstruktur Verkehrsentwicklungsplanung