

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0144/25 Öffentlichkeitsstatus öffentlich	Datum 25.06.2025
Dezernat: VI	FB 64		

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	29.07.2025	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	21.08.2025	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	03.09.2025	öffentlich	Beratung
Stadtrat	25.09.2025	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen FB 02, FB 68	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X
	Klimarelevanz		X

Kurztitel

Fußverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Magdeburg

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt ein Fußverkehrskonzept (FVK) für die Landeshauptstadt (LH) Magdeburg mit besonderem Fokus auf die Schwerpunkte Bestandsanalyse, Netzkonzeption, Maßnahmenplanung, Umsetzungsstrategie sowie Methodik zur Evaluierung und der Zielkontrolle aufzustellen. Grundlage der Erarbeitung ist u.a der Verkehrsentwicklungsplan(VEP)2030*plus* (SR-Beschluss 1399-046(VII)22) sowie die Fußverkehrsstrategie des Bundes.
2. Für die Sicherstellung der Einbindung der Fraktionen im Stadtrat sowie fachlicher Interessensvertreter wird die Verwaltung beauftragt im Rahmen der Neuaufstellung der FVK, einen Arbeitskreis einzurichten, der wie unter Nr. 2 der Begründung näher beschrieben, zu wesentlichen Meilensteinen im Aufstellungsprozess der FVK tagt.
3. Im Rahmen der Neuaufstellung der FVK finden öffentliche Beteiligungsformate statt.
4. Über den Fortschritt der Arbeiten an der FVK wird der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr sowie der Stadtrat regelmäßig informiert.
5. Für die zur Neuaufstellung der FVK erforderlichen Finanzmittel i. H. v. ca. 200.000 EUR wird die Verwaltung beauftragt, sich um die Einwerbung von entsprechenden Fördermittelmöglichkeiten für die Aufstellung zu bemühen. Die Einstellung der Haushaltsmittel erfolgt auf Grund der Haushaltslage erst nach bestätigter Fördermöglichkeit und daraus resultierend der Beginn der Bearbeitung.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	64	Pflichtaufgabe		ja	X	nein
----------------------	----	----------------	--	----	---	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.			nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2026	JA		NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 64

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 (DS0178/09) Gesamtwert	
☐ bis 60 Tsd. € (Sammelposten)	
☐ > 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)	☐ Anlage Grundsatzbeschluss Nr. ☐ Anlage Kostenberechnung
☐ > 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)	☐ Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich ☐ 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...					

federführender Fachbereich FB 64	Sachbearbeiter Mario Schröter	Unterschrift FBL 64 Ken Gericke
-------------------------------------	----------------------------------	------------------------------------

Verantwortlicher Beigeordneter	Unterschrift Jörg Rehbaum
--------------------------------	------------------------------

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

Begründung:

1. Notwendigkeit und Inhalte der FVK

1.1. Notwendigkeit

Auf Grundlage des Beschlusses des Stadtrates

- zum VEP2030*plus* (Beschlussnummer 1399-046(VII)22) sowie verschiedener Anfragen und Anträge aus dem Stadtrat der LH Magdeburg
- und
- „Fußverkehrsstrategie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“, veröffentlicht am 12.02.2025

beabsichtigt die Stadtverwaltung die erstmalige Aufstellung der Fußverkehrskonzeption (FVK) für die LH Magdeburg.

Die Verwaltung verfolgt den Grundsatz, sektorale Planwerke wie die FVK erst nach Vorliegen der übergeordneten verkehrsübergreifenden Planung zu erarbeiten bzw. fortzuschreiben. Damit wird gewährleistet, dass die FVK den Leitlinien des VEP2030*plus* entspricht und Handlungsbedarfe aus dem VEP2030*plus* Berücksichtigung finden.

Mit Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22 zur DS 0259/21 wurde der VEP2030*plus* vom Stadtrat in seiner Sitzung am 24.03.2022 beschlossen.

Das FVK fungiert als strategisches Handlungskonzept zur Förderung des Fußverkehrs in der LH Magdeburg für die kommenden Jahre. Es ist damit zentraler Bestandteil der integrierten gesamtstädtischen nachhaltigen Mobilitätsplanung.

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 LH 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, flanierend oder in Eile zu einem bestimmten Ziel unterwegs sind. Hierfür sind z.B. Beschaffenheit, die (Aufenthalts-) Qualität der Wege oder auch Quermöglichkeiten im Straßenraum oder Quartier wichtige Aspekte dafür, ob diese als attraktiv für den Fußverkehr wahrgenommen werden.

Erreicht werden soll eine Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß gehende im Allgemeinen und speziell ein Abbau von Konflikten, etwa mit weiteren Verkehrsteilnehmenden und Sicherheitsdefiziten sowie der weiteren Fokussierung auf die Umsetzung einer entsprechenden Barrierefreiheit. Einerseits soll sich die Maßnahmenkonzeption in gesamtstädtische strategische Handlungsempfehlungen zur dauerhaften Förderung des Fußverkehrs gliedern. Andererseits erfolgen vertiefende Betrachtungen für die zentralen Hauptverbindungen für das Zufußgehen in der LH Magdeburg.

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.

1.2. Inhaltliche Schwerpunkte

Zieldefinition (Auszug „Fußverkehrsstrategie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ veröffentlicht am 12.02.2025)

Der Fußverkehr ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Fast jeder Weg beginnt und endet zu Fuß – unabhängig davon, ob ein Teil der Strecke mit dem Auto, dem Rad oder anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Zu Fuß gehende sind vor allem im Nahbereich unterwegs: In städtischen wie

auch ländlichen Gebieten beträgt ein Drittel der Wege zu Fuß nicht mehr als zwei Kilometer.

Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Auftrag gegebenen Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ aus dem Jahr 2017 zeigt, dass das Zufußgehen in Deutschland beliebt ist: Über 80 Prozent der Menschen ab 14 Jahren gehen gerne oder sehr gerne zu Fuß. Es ist ein wesentlicher Bestandteil der Alltagsmobilität.

In Deutschland werden täglich etwa 60 Millionen Wege vollständig zu Fuß zurückgelegt, was rund 22 Prozent der gesamten Wege ausmacht. Berücksichtigt man zudem die Zu- und Abwege bei der Nutzung anderer Hauptverkehrsmittel, steigt der Anteil des Fußverkehrs noch weiter.

Auch in Zukunft wird der Fußverkehr eine große Rolle spielen. Die Fußverkehrsstrategie soll dafür eine Grundlage legen, indem sie Ziele definiert und Maßnahmen beschreibt, mit denen dies erreicht werden kann. Ziel sollte es sein, Trends, die einen Rückgang des Fußverkehrs prognostizieren, entgegenzuwirken.

Die wesentlichen Zielsetzungen der Strategie sind:

- Anerkennung des Fußverkehrs als gleichwertige und -berechtigte Verkehrsart
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und signifikante Reduzierung von Unfällen
- Steigerung der Lebensqualität durch attraktivere Fußverkehrsangebote und bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Förderung des Klima- und Umweltschutzes, insbesondere durch die Steigerung des Fußverkehrsanteils bis 2030
- Förderung der Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung durch aktive Mobilität
- Sicherstellung barrierefreier Mobilität für alle, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen

Um diese Ziele zu erreichen und die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr weiter zu verbessern, definiert die vorliegende Strategie des BMDV fünf zentrale Handlungsfelder: Gesetzliche Rahmenbedingungen, kommunale Planung, Finanzierung und Förderung, Verwaltungsstrukturen und Bewusstseinsbildung sowie Forschung und Evaluierung.

Innerhalb der Handlungsfelder wird beispielsweise angeregt, spezialisierte Stellen in der kommunalen Verwaltung zu schaffen, die die Ziele des Fußverkehrs verfolgen.

(Quelle <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/010-wissing-fussverkehr-in-der-alltagsmobilitaet.html> letzter Zugriff 14.03.2025)

Bestandsanalyse

Ausgangsbasis der Untersuchungen bildet eine systematische Erfassung und Auswertung der Bestandssituation vor Ort. Die Förderung des Fußgängerverkehrs ist VEP2030*plus* als grundlegende Zielstellung verankert. Hierzu sollten an ausgewählten Punkten im Stadtgebiet Zählungen stattfinden, um aus basisfundierte Daten die Haupttrouten im Fußverkehr zu identifizieren und hieraus Handlungsbedarfe abzuleiten. Eine Online-Befragung der Einwohner und Einwohnerinnen könnte diese Zählungen flankieren und als Basis ebenfalls in Betracht gezogen werden.

Netzkonzeption und Maßnahmeplanung:

Bisher wurde kein eigenständiges, gesamtstädtisches Konzept zur Entwicklung des Fußgängerverkehrs gemäß den Empfehlungen des BMDV (siehe Zieldefinition) erarbeitet. Vielmehr werden Fußgängerverkehrsanlagen als integraler Bestandteil städtischer Verkehrsanlagen betrachtet, die im Kontext der örtlichen Gegebenheiten und der verfügbaren Flächen errichtet, ausgebaut oder saniert werden. Eigenständige Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für zu Fuß gehende bilden bis jetzt eher den Ausnahmefall.

Grundsätzlich stehen den zu Fuß gehenden alle unbeschränkt nutzbaren öffentlich gewidmeten Wege und Straßen zur Verfügung. Entsprechend sind die Belange des Fußverkehrs flächendeckend zu berücksichtigen.

Allerdings ergeben sich auf Basis der strukturellen Rahmenbedingungen für verschiedene Netzelemente Bündelungseffekte, welche mit erhöhten Qualitätsanforderungen an die infrastrukturellen Angebote einhergehen. Diese Hauptfußwegeverbindungen werden in einem Vorrangnetz zusammengefasst. Dieses leitet sich aus den innerstädtischen Quelle-Ziel-Strukturen ab.

Für den Fußverkehr in der LH Magdeburg sind folgende Hauptquellen zu berücksichtigen:

- städtische Wohnquartiere
- SPNV- und ÖPNV-Haltestellen
- zentrale Parkierungseinrichtungen für den Pkw- und Reisebusverkehr, Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) -Anlagen

Eine herausgehobene Bedeutung kommt dabei dem Hauptbahnhof sowie weiteren Bahnhöfen bzw. Haltepunkten im Stadtgebiet zu.

Bei den Zielen soll eine gesamtstädtische Erfassung der Bestands- und Basis-daten erfolgen. Diese werden zusammengefasst und verortet. Die Untergliederung erfolgte für folgende Kategoriegruppen:

- Bildung und Betreuung
- Dienstleistungen
- Einzelhandel
- Freizeit und Tourismus
- Industrie und Gewerbe
- Öffentliche Einrichtungen
- Sport und Spiel

Anschließend werden die Einzelziele zu Clustern zusammengefasst. Diese umfassen einerseits die Stadtteil- und Quartierszentren als Schwerpunkte von Einzelhandel und Dienstleistungen. Darüber hinaus werden große zusammenhängende Bildungsstandorte (mehr als 500 Schüler bzw. drei Einrichtungen in unmittelbarer Nähe) bei der Clusterbildung berücksichtigt. Weitere Bestandteile sind die für den Freizeit- und touristischen Verkehr wichtigen Flächenziele. Zum anderen werden auch die Bahnhöfe und Haltepunkte bei der Clusterbildung berücksichtigt.

Ausgehend von den einzelnen Zielclustern werden die Einzugsbereiche und deren Verknüpfungsbedarf unter Berücksichtigung der stadt-, verkehrs- und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen abgeleitet.

Auf Basis der Einzugsbereiche und Verknüpfungen erfolgte anschließend eine Umlegung der resultierenden Verbindungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz. Aus dieser leiten sich die Hauptfußwegeverbindungen ab. Darüber hinaus berücksichtigt das Vorrangnetz verschiedene, bereits konkret absehbare Stadterweiterungsprojekte sowie Netzergänzungen im Bereich wichtiger Angebotslücken. Ein weiterer integraler Bestandteil des Netzes sind die Wege entlang der Elbe und weiterer Uferbereich. Allerdings werden im Fußverkehrskonzept keine gesonderten Maßnahmen bei Uferwegen dargestellt.

Bedingt durch die kleinteiligen Wegebeziehungen im Fußverkehr ergibt sich, anders als beim Radverkehr, kein vollständig homogenes und durchgehendes Netz. Vielmehr verdichten sich die

Hauptwegebeziehungen sternförmig um die einzelnen Zielcluster herum. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorrangnetzes werden sinnvolle Netzschlüsse vorgenommen.

Maßnahmenplanung

Auf Grundlage der Bestandsanalyse werden alle Maßnahmen identifiziert und beschrieben, um den angestrebten Zielzustand des Fußverkehrsnetzes zu erreichen. In diesem Arbeitsschritt werden diese einzelnen Teilstrecken im Detail betrachtet und Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung der zuvor definierten Qualitätskriterien für den jeweiligen Streckenabschnitt beschrieben.

Vertiefend ist hierbei auf das Thema Entschärfung von Konfliktlagen zwischen Fußgängern und Radfahrern einzugehen und die Sicherheit und Leichtigkeit der zu Fuß gehenden zu fördern.

Die Auswertung des Erhebungsdurchgangs 2023 „Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsbefragungen,“ (SrV) (siehe I0028/25) der Haushaltsbefragung in der LH Magdeburg spiegelt ebenfalls eine positive Entwicklung beim Fußverkehr wieder:

	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	Pkw
SrV 2013	27 %	13 %	15 %	46 %
SrV 2018	25 %	18 %	14 %	43 %
SrV 2023	28 %	18 %	13 %	42 %
VEP 2030 <i>plus</i> Szenario 1	23 %	20 %	20 %	37 %

(Quelle: Landeshauptstadt Magdeburg, Eigene Darstellung)

Bekannte Problembereiche hierbei sind insbesondere

- der Breite Weg Nordabschnitt (Fußgängerzone) und
- der Elbuferpromenadenweg entlang des Schleinuferes sowie
- Wegeabschnitte entlang von beengten Bereichen des Elbdeichs.

Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen bzw. vertiefenden Untersuchungen zur Entschärfung der Konfliktlage erforderlich sind.

Beispielhaft einige Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs im Rahmen einer Fußverkehrskonzeption:

- Zebrastreifen (Fußgängerüberwege)
- Verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Tempo-30-Zonen, Shared Spaces)
- Regelkonforme Gehwegbreiten und Barrierefreiheit
- Lichtsignalanlagen mit kürzeren Wartezeiten für zu Fuß gehende
- Querungshilfen (Mittelinsele, Gehwegnasen, Fußgängerbrücken)
- Gute Beleuchtung von Gehwegen und Querungen
- Mehr Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereiche
- Grünphasen-Anpassung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen
- Kfz-Parkraumbeschränkungen zugunsten von Gehflächen
- Ausweisung von Fußgängerzonen

- Schulwegsicherung (z. B. Schülerlotsen, verkehrsberuhigte Schulbereiche) – Querbezug zum in Aufstellung befindlichen Schulwegsicherungskonzept
- Bessere Beschilderung und Orientierungssysteme für zu Fuß gehende
- Attraktive, durchgehende Wegeführung ohne Barrieren
- Begrünung und Schattenspenden zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Fahrrad- und E-Scooter-Parkflächen außerhalb von Gehwegen
- Beachtung touristischer Zielstellungen der LH Magdeburg (vgl. SR-Beschluss-Nr. 496-015(VIII)25 zur Drucksache DS0592/24 Neuaufstellung Tourismuskonzept)

Bei der Maßnahmenplanung sollen die beschlossenen Maßnahmenvorschläge des VEP2030*plus* geprüft werden, sofern diese Bestandteil des neu aufgestellten Fußverkehrsnetzes sind.

Das Arbeitspaket fasst die Ergebnisse in einem Maßnahmenkatalog zusammen, welcher auch eine Grobkostenschätzung beinhaltet.

Umsetzungsstrategie

Angesichts der Größe des Planungsraums Magdeburg wird im Ergebnis der Maßnahmenplanung eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen mit entsprechendem Finanzvolumen festzustellen sein. Da diese nicht alle zeitgleich umgesetzt werden können, wird durch die Umsetzungsstrategie festgelegt werden, welche Maßnahmen als Sofortmaßnahmen relativ schnell umgesetzt werden können.

Um schon relativ kurzfristig eine verkehrliche Wirkung und Verbesserung für den Fußverkehr zu erzeugen, sollten bei der Erarbeitung der Umsetzungsstrategie (Prioritätenplanung) gemeinsam mit allen verwaltungsinternen, als auch externen Akteuren die Priorisierungsfaktoren definiert werden. Die Öffentlichkeit wird im Rahmen eines mehrstufigen Bürgerbeteiligungsverfahrens in geeigneter Weise am Werdegang der FVK beteiligt.

Zur Umsetzungsstrategie gehört nicht nur die Prioritätenplanung, sondern auch das Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten (Förderoptionen) bzw. die Notwendigkeit der Einstellung entsprechender Finanzmittel in den städtischen Haushalt.

Darüber hinaus sollten fundierte Aussagen zu flankierender Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit aufgestellt werden.

Methodik zur Evaluierung und Zielkontrolle

Die in der FVK festgelegten Maßnahmen mit den jeweils zugeordneten Prioritäten zur Umsetzung sollen in einem regelmäßigen Turnus auf dessen Umsetzung bzw. Abarbeitungsstand hin überprüft werden. Für ein einheitliches Vorgehen sollen dafür Checklisten erstellt werden.

Neben dem Abarbeitungsstand sollen umgesetzte Maßnahmen erfasst und dokumentiert werden. Dabei erfolgt ein Abgleich zum im FVK definierten Soll.

Ziel der Evaluierung ist erstens die Identifikation von Ursachen bei einem möglichen Abarbeitungsrückstand der in der FVK festgelegten Umsetzungsstrategie und das Aufzeigen von Möglichkeiten zur Problembehebung sowie zweitens die Wirkungskontrolle umgesetzter Maßnahmen, sodass sich hieraus Hinweise für Nachjustierungsbedarfe ergeben, die bei einer Fortschreibung des FVK berücksichtigt werden müssten.

2. Fachliche Bearbeitung und politische Partizipation

2.1. Fachliche Bearbeitung und Partizipation

Der fachliche Input (Datenbereitstellung) erfolgt durch die Verwaltung und ggf. durch Zuarbeiten beteiligter Interessensverbände. Der Output erfolgt zum Großteil durch ein zu beauftragendes Ingenieurbüro.

Vor Beginn der Arbeit an der Aufstellung der FVK erfolgt eine Bestandsaufnahme von zur Verfügung

stehenden Daten. Das Wissen von Dritten soll mitgenutzt werden. Hier kann es notwendig werden, eine Vereinbarung mit diesen abzuschließen.

Neben der fachlichen Bearbeitung nimmt die Beteiligung von Bürgern, Interessensgruppen und politischen Gremien ein erhebliches Gewicht ein. Die Beteiligung soll durch einen externen Moderator begleitet werden.

2.2. Politische Partizipation im Rahmen des Runden Tisches

Bei der Aufstellung der FVK ist es ein bewährtes Verfahrenselement, eine frühzeitige Beteiligung der lokalen Expert*innen, aber auch interessierten Bürger und Bürgerinnen vorzusehen. Dies führt zu einer erhöhten Akzeptanz aber auch Transparenz des Verfahrens. Durch die frühe Einbindung der lokalen Experten kann bereits bei der Erarbeitung des FVK ein großer strategischer und planungspraktischer Erfahrungsschatz genutzt werden und in die FVK einfließen.

Lokale Expertengruppen sollen bei der Fortschreibung der FVK in Form eines sogenannten Runden Tisches (analog der Verfahren zur Aufstellung des VEP2030*plus* (DS0281/12) sowie der Radverkehrskonzeption (DS0102/23)) aktiv beteiligt werden. Es handelt sich hierbei um einen moderierten nicht öffentlichen Arbeitskreis bestehend aus verschiedenen Interessensgruppen, politischen Gremien, TÖB's und der Verwaltung (siehe Anlage 1). Die Einbeziehung aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen durch die verkehrspolitischen Sprecher und Sprecherinnen führt im besten Fall zu einem rechtzeitigen Abbau von Konfliktfeldern im kommunalpolitischen Entscheidungsprozess.

Die Sitzungen des Runden Tisches werden durch einen unabhängigen, externen, fachlich erfahrenen Moderator geleitet. Durch die Moderation der Sitzungen soll eine ergebnisorientierte Arbeit gewährleistet werden, kontroverse Positionen werden umfassend beleuchtet und gemeinsam erörtert und bestenfalls im kritischen Dialog gelöst. Das Zusammenwirken unterschiedlicher Wissens- und Erfahrungsträger gewährleistet eine enge Verzahnung vielfältiger Ziele, Interessen sowie fachlicher und gesellschaftlicher Belange in Hinblick auf eine nachhaltige, zukunftsorientierte FVK. Bei der Arbeit am Runden Tisch gilt das Konsensprinzip.

Der Vorteil der nicht öffentlichen Durchführung der Sitzungen des Runden Tisches besteht darin, dass die Arbeitsatmosphäre unbeeinflusst vom politischen Tagesgeschehen ist.

Die Arbeitspakete des FVK bauen aufeinander auf. Die Sitzungen des Runden Tisches sollen regelmäßig stattfinden und zu ausgewählten Schwerpunkten durchgeführt werden. Sinnvoll ist die Durchführung des Runden Tisches z.B. zur Startphase als Auftaktveranstaltung, zu der sich über die Zielsetzungen und dessen Priorisierungen untereinander abgestimmt wird, während der Netzkonzeption zur Festlegung der Grundstruktur und des Hauptnetzes sowie bei der Festlegung der Umsetzungsstrategie. Angestrebt wird ein Konsens bei den beteiligten Partnern zu den vorgenannten wichtigsten Meilensteinen bei der Aufstellung der FVK.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit Blick auf die angestrebte Verkehrswende nimmt der Fußverkehr eine zunehmende Rolle ein und rückt auch immer mehr in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung.

Um dem wachsenden Partizipationswillen der Bevölkerung Rechnung zu tragen und auch praktische Erfahrungen der Bürger und Bürgerinnen in den Aufstellungsprozess der FVK einfließen zu lassen, soll über verschiedene Formate an mehreren Zeitpunkten während der Aufstellung des FVK eine Bürgerbeteiligung erfolgen. Sinnvoll ist eine Beteiligung z.B. in der Startphase, um die Wünsche, Prioritäten und Problempunkte aus Nutzersicht zu erfahren und in der Phase der Aufstellung des Maßnahmenprogramms.

Anhand verschiedener Beteiligungsformate, z.B. Online-Umfragen, Workshops zu Teilthemen oder auch die Nutzung fester Termine im Jahr wie das Rathausfest oder die Europäische Mobilitätswoche, kann die Möglichkeit zur Beteiligung bekannt gemacht werden, der direkte Austausch erfolgen und das öffentliche Meinungsbild abgefragt werden. Die öffentliche

Bekanntmachung der Beteiligungsmöglichkeiten zur FVK sollte über mehrere Kanäle erfolgen (Presse, Internet, soziale Medien) und auch über bestehende Gremien (GWA, Bürgervereine).

Ziel der Beteiligung ist es, einen offenen, transparenten und zielgerichteten Dialog zwischen Bürger und Bürgerinnen, Fachplaner und Fachplanerinnen und den kommunalen Entscheidungsträgern zu etablieren, um die FVK als ein gesellschaftlich auf breiter Basis getragenes Planwerk zur Verkehrsentwicklung Magdeburgs zu etablieren.

4. Beteiligung der Ausschüsse und des Stadtrates

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr sowie der Stadtrat sollen regelmäßig über den Fortschritt der Erarbeitung der FVK informiert werden. Sinnvoll ist eine Information und optional bei Bedarf auch die Vorlage einer Drucksache zur Beschlussfassung für die wesentlichen Meilensteine der Bearbeitung.

5. Bearbeitungszeit

Die Aufstellung des FVK wird voraussichtlich mindestens einen Bearbeitungszeitraum von 18 Monaten in Anspruch nehmen. Für eine Stadt in der Größe und Struktur wie Magdeburg und der beabsichtigten Beteiligung sowie der angedachten Bearbeitungsschwerpunkte ist diese Dauer mindestens anzusetzen. Zu beachten ist, dass das Fußverkehrsnetz wie unter Punkt 1.2. beschrieben komplett neu aufgestellt wird. Darüber hinaus beeinflusst der Erhebungsaufwand notwendiger Grundlagendaten die Bearbeitungsdauer der FVK erheblich.

Der Runde Tisch soll nach einer konstituierenden Sitzung (Auftaktveranstaltung) voraussichtlich zu mindestens zwei Arbeitsgruppensitzungen (Netzkonzept, Umsetzungsstrategie) zusammenkommen. Eine genaue Terminierung der Sitzungsfolge erfolgt in Abhängigkeit des Fortgangs der Bearbeitungsschritte.

6. Kosten

Wie unter Punkt 2 beschrieben, werden Arbeitspakete durch ein zu beauftragendes Ingenieurbüro erarbeitet, welches auch die Moderation des Runden Tisches durchführt. Es wird hierfür ein Finanzierungsbedarf von geschätzt 200.000 € entstehen.

Zurzeit sind die benötigten Finanzmittel aufgrund der finanziellen Situation im Haushalt der Landeshauptstadt Magdeburg nicht darstellbar. Daher sollen für die Maßnahme Fördermittel akquiriert werden. Nur mit einer möglichen Bewilligung erfolgt die Aufnahme der benötigten Mittel in den Haushaltsplan und somit der Beginn der Bearbeitung.

Anlagen:

Anlage 1: Sitzverteilung Runder Tisch Fußverkehrskonzeption