



Radverkehrskonzeption



Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler
Christa Anger
Peter Anger
Birgit Arend
Heidrun Bartel
Roswitha Baumgart
Sylvia Böttger
Monika Bohnert
Wolfgang Buchholz
Klaus Danneberg
Renate Diiz
Wilma Ebeling
Gabriele Eschholz
Klaus Eschke
Jutta Fittkau
Hannelore Friedrich
Peter Görke
Hans Gottschalk
Margot Gottschalk
Gabriele Grickscheit
Marlies Grunert
Andrea Hartkopf
Hans Heinecke
Anette Heinicke
Sabine Hlous
Heinrich Höltje
Wilfried Hoffmann
Gudrun Hunger
Wolfgang Jäger
Heinz Jasniak
Heinz Karl
Krista Kinkeldey
Dr. Karin Kirsch
Hannelore Kirstein
Jutta Klose
Helga Kömer
Dr. Günther Korbel
Brigitte Koch
Christa Kummer
Peter Krämer
Thomas Lemm
Gisela Lenze
Marlies Lochau
Bernd Martin
Konrad Meng
Helmut Menzel
Angelika Meyer
Heike Moreth
Bernd Niebur
Doris Nikoll
Corina Nürnberg
Heinz-Joachim Olbricht
Dr. Carola Perlich
Dr. Eckhart W. Peters
Dirk Polzin
Liane Radike
Jörg Rehbaum
Karin Richter
Dirk Rock
Jens Rückriem
Karin Schadenberg
Jutta Scheibe
Hannelore Schettler
Günter Schöne
Monika Schubert
Helga Schröter
Klaus Schulz
Hans-Joachim Schulze
Hannelore Seeger
Rudi Sendt
Siegfried Szabo
Heike Thomale
Judith Ulbricht
Wolfgang Warnke
Rolf Weinreich
Astrid Wende
Burkhard Wrede-Pummerer
Marietta Zimmermann

Mitarbeiter der ABM-Koordinierungsgruppe für Radwegeplanung im Stadtplanungsamt

Brigitte Zähle
Doris Meier / Marlies Elze
Elmar Brischke
Renate Richter
Margot Bartl
Antje Gruner

Mitglieder der Arbeitsgruppe "Radverkehr" beim Stadtplanungsamt

Hans-Peter Matthaei; ADFC
Bernd Oppermann (Herr Gerull); GRÜNE LIGA
Dr. Dieter Schulze; Universitätsklinik, Institut für Kommunalhygiene
Manfred Wiedig; ISV mbH Magdeburg
Klaus Mascher; Polizeidirektion Magdeburg
Andrea Priemer; Umweltamt
Petra Wißner; Grünflächenamt
Peter Herrmann; Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde
Klaus Eschke; Leiter der Arbeitsgruppe
Thomas Lemm; Sekretär der Arbeitsgruppe

Bisher erschienene Titel

- 1/93 Strukturplan
- 2/93 Verkehrliches Leitbild
- 5/93 Stadtсанierung Magdeburg-Buckau
- 7/93 Workshop • Nördlicher Stadteingang •
- 8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz Hegelstraße
- 9/93 Radverkehrskonzeption
- 10/94 ÖPNV
- 11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
- 12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
- 13/94 Hermann-Beims-Siedlung
- 14/94 Siedlung Cracau
- 15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990-1994
- 16/95 Gartenstadtkolonie Reform
- 17/94 Schlachthof-Quartier
- 18/I/94 Napoleonische Siedlungen
- 18/II/94 Baugeschichte Neue Neustadt
- 18/III/95 Baugeschichte Sudenburg
- 19/94 Anger-Siedlung
- 20/95 Bruno Taut in Magdeburg
- 22/94 Curie-Siedlung
- 26/95 Gartenstadt Hopfengarten
- 28/94 Bundesgartenschau 1998
- 29/94 Workshop Siedlungen 20er Jahre
- 30/95 Erweiterung Südl. Stadtzentrum
- 31/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg I
- 35/95 Siedlung Westerhüsen
- 37/95 Siedlung Fermersleben
- 38/95 Gartenstädte und Erwerbslosensiedlungen
- 39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs -
Weimarer Republik
- 39/II/95 Städtebauliche Entwicklung Magdeburgs -
Weimarer Republik
- 42/95 Sanierungsgebiet Buckau nach 4 Jahren
- 43/95 Architektur und Städtebau im Nationalsozialismus



Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Radverkehrskonzeption



INHALTSVERZEICHNIS	SEITEN
Interview mit dem Oberbürgermeister	
Dr. Willi Polte	3
Interview mit "Täve" Schur	4
Vorwort	6
1.1. Auf den Spuren Magdeburger Radgeschichte	8
1.2. Die öffentlichen Straßen und der Radverkehr	20
2. Radverkehrskonzeption	22
2.1. Das Radfahren als Alternative zum Autofahren	22
2.2. Wie kommt man mit dem Fahrrad voran?	26
2.3. Leitbild zur Förderung	31
2.4. Vorwegweisung auch für Radfahrer	36
2.5. Alle Möglichkeiten für die Realisierung nutzen!	38
2.6. Maßnahmeplan bis 2000	42
3. Woher kommen die Initiativen zum Radverkehr?	46
4. Was nicht nur Radfahrer zu beachten hätten?	52
5. Bildimpressionen	58
6. Planverzeichnis:	67
6.1. Plan des Radwegenetzes, Zielkonzept	67
6.2. Plan des Magdeburger Vereins für Radfahrwege e.V. von ca. 1938	71
6.3. Pläne des Magdeburger Vereins für Radfahrwege e.V. von ca. 1915	74
6.4. Lageplan einer Radrennbahn auf dem Werder	76
6.5. Plan der Verkehrsstruktur im Bearbeitungsbereich der BUGA	77

Interview mit dem Oberbürgermeister Dr. Willi Polte:

RADVERKEHR UND POLITISCHES ENGAGEMENT - HEUTE

Herr Oberbürgermeister, wo liegen die Gründe für Ihr Engagement zur Förderung des Radverkehrs?

Dr. Polte: Die Ursachen liegen schon in meiner Kindertube. Mein Vater hat Fahrräder verkauft. Dann faszinierten mich die bunten Jahresringe des Magdeburger Vereins für Radwege an den Lenkern der Räder. Damals hatten wir ein hervorragend ausgebautes Radwegenetz. Ich bin selbst auf einem dieser Wege zur Berufsschule gefahren.

Warum konnte uns das verloren gehen?

Dr. Polte: Noch bis 1956 waren die Wege gut in Schuß. Danach wurde das Geld gestrichen. Schöne Wege überwucherten. Immer weniger Menschen kümmerten sich um den Erhalt. In den Gebieten um den Herrenkrug, Biederitz und der Kulzauer Forst sind Panzer über die Wege gefahren.

Sie haben sich bereits vor der Wende für die Radwege eingesetzt?

Dr. Polte: In den 60er Jahren wurde die 5-Tage-Arbeitswoche eingeführt mit mehr Freizeit für die Werktätigen. Da habe ich eine Eingabe gemacht, mit dem Vorschlag, das einstmals vorhandene Radwegenetz grundlegend **zu** erneuern, besonders für die Aktivitäten der Radwanderer in ihrer vermehrten Freizeit. Die Erholung auf dem Rad ist auch ein Stück Lebensqualität. Diese Eingabe wurde aber nie beantwortet.

Jetzt haben wir ja diese Chance wieder!

Dr. Polte: Ja. Schon 1990 habe ich die Parole herausgegeben, das alte Kartennetz wieder vollständig in Standzusetzen. Wir haben auf diesem Gebiet auch einiges erreicht. Selbst die an Magdeburg grenzenden Kreise wie Burg zogen mit. Wir können in unserer Stadt bereits auf deutliche Fortschritte beim Bau und der Sanierung von Radwegen verweisen. So sind die Wege in großen Teilen der Halberstädter Straße, der Lübecker Straße, der Olvenstedter Straße, des West-



und Südringes, der Walter-Rathenau-Straße, in der Birkenallee, am Holzweg oder in der Rothenseer Straße saniert.

Viele Instandsetzungsarbeiten sind über Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen gelaufen. Wird diese Hilfe weitergehen?

Dr. Polte: Unbedingt. Da knüpfen wir an Erfahrungen aus den vergangenen Jahren an. So wurden beispielsweise der Elberadwanderweg Hamburg-Dresden in den Herrenkrugwiesen, Wege entlang der Schrote in Stadtfeld oder in Randau-Calenberge über Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen realisiert. Wir haben hier die einmalige Chance, im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen Bundesmittel für die Stadterneuerung insbesondere der Radwegerekonstruktion zu erhalten. Dadurch unterstützen wir auch unsere kommunalen Beschäftigungsgesellschaften. Das müssen wir nutzen und intensivieren.

Wie wird das künftig geschehen?

Dr. Polte: Wir haben beim Stadtplanungsamt eine Koordinierungsgruppe gebildet, die sich ausschließlich mit der Planung und Projektierung sowie die Koordinierung der Realisierung von Radwegen befassen wird. Die Realisierung erfolgt dann im wesentlichen über die Beschäftigungsgesellschaften der Stadt wie Gesellschaft für Arbeit, Qualifizierung und Bildung Magdeburg (AQB), Sanierungsgesellschaft Magdeburg (SGM) oder Gesellschaft für Innovation, Sanierung und Entsorgung Magdeburg (GISE). Dadurch wollen wir hauptsächlich solche Radwege schaffen, die entlang der Elbe, den anderen Wasserläufen und durch Grünzüge der Stadt führen und nicht straßenbegleitend sind.

Interview mit Gustav-Adolf (Täve) Schur

EIN MAGDEBURGER RADSPORTIDOL

Frage: Herr Schur, Sie gelten nach wie vor als Idol des Radsports aus Magdeburg. Wie sehen Sie das heute?

Schur: Ich habe gerade heute früh wieder einen ganzen Berg Post beantwortet. Mir schreiben immer noch Leute aus ganz Ostdeutschland. Sie haben vor allem Fragen zum Radsport heute, weil ich dafür auch besonders engagiere. Die Vergangenheit spielt da nicht mehr die große Rolle.

Welche Perspektiven sehen Sie für den weiteren Ausbau des Wegenetzes?

Dr. Polte: Erstmals ist jede Menge planerische Vorarbeit zu leisten. Anteilige Finanzierungsmittel sind nötig. Ich engagiere mich beim Staatlichen Amt für Umweltschutz für Radwege auf den Deichanlagen entlang der Elbe. Da gibt es momentan noch Vorschriften, die das Befahren der Deiche nicht zulassen. Außerdem sind für einen weiteren Ausbau des Netzes Eigentumsfragen zu klären. Das ist schwierig und kostet seine Zeit. Unser Radverkehrskonzept gibt uns für die anstehenden Aufgaben eine gute Grundlage. Wenn wir das alles umsetzen, haben wir viel für den Radverkehr erreicht.

Die Stadt schafft nicht alles aus eigener Kraft. Können wir Hilfe vom Land erwarten?

Dr. Polte: Eine erste entscheidende Hilfe ist für uns die seit Juni 1994 in Kraft befindliche Landesbauordnung. Danach können wir eine stadtspezifische Satzung zur Verpflichtung von Bauherren zur Schaffung von Radverkehrs- und Fahrradabstellanlagen schaffen. Außerdem sollten wir die Landesregierung in die Pflicht nehmen, daß Fördermittel für den Bau von Radverkehrsanlagen bereitgestellt werden. Es gibt in anderen Ländern wie Brandenburg, Sachsen oder Nordrhein-Westfalen entsprechende Fördermittel aus der Tourismusförderung für separate Radwegemaßnahmen. Da haben wir noch einigen Nachholbedarf.

Frage: Hat sich denn im Radsport heute etwas getan?

Schur: Natürlich. Die Angebote sind vielfältiger geworden. Es gibt die Sachsentour. Touren in Potsdam, Parchim, die Friedensfahrt und auch der Verein Börde aus Magdeburg veranstaltet Touren. Ich bin im nächsten Frühjahr in Italien wieder als Trainer unterwegs. Dort habe ich auch schon unheimlich viel auf dem Gebiet des Radsports erlebt. Das wird in Deutschland auch noch mehr werden.



**Frage: Magdeburg verfügte einst über ein ausgebaut-
tes Radwegenetz. Davon ist nicht mehr viel übrig.
Glauben Sie, daß sich das mal ändert?**

Schur: In der Altmark sind bereits viele Wege begradigt und neu befestigt worden. Und auch in Magdeburg ist einiges auf diesem Gebiet passiert. Sicherlich wäre ein geschlossenes Radwegesystem **um** die ganze Stadt von Vorteil. Dann würden die Leute auch wieder mehr in die Natur fahren und diese genießen. Das stärkt auch das Umweltbewußtsein. Richtige Radbahnen müssen allerdings heute asphaltiert werden. Das kostet immenses Geld. Ich fand damals auch die Idee mit den Radmarken nicht schlecht. Vielleicht könnte man so etwas neu beleben.

**Frage: Könnte der Radsport in Magdeburg für das
allgemeine Radfahren etwas tun?**

Schur: Leider hat der Radsport in Magdeburg abgenommen. Vielleicht, wenn sich die Friedensfahrt noch einmal ausweitet, daß es dann **auch** wieder eine Wechselwirkung zur Belebung des allgemeinen Radverkehrs gibt.

**Frage: Wird Magdeburg denn noch einmal Etappen-
ort der Friedensfahrt?**

Schur: Das ist nicht ausgeschlossen. Die Stadt hat zwar momentan kein Interesse bekundet. Andere Städte sind da interessierter wie Dresden, Leipzig oder Chemnitz. Aber ich bin sicher, daß wir hier noch einmal die Friedensfahrt sehen. Außerdem ist ein Radfahrer viel interessanter als beispielsweise ein Motorradfahrer. In seinem Trikot macht er viel mehr her auf der Straße. Die Leute schauen doch nur auf die schnellen Maschinen und können die Fahrer gar nicht erkennen. Glauben Sie mir, das Fahrradfahren kommt wieder.

Herr Schur, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Frage: Sie meinen also das Radfahren boomt?

Schur: Auf jeden Fall. Das sieht man auch an den vielen Radläden, die entstanden sind. Werner Otto, Uwe Raab und viele andere ehemalige Radrennfahrer führen heute Fachgeschäfte. Außerdem setzen die Menschen jetzt auf qualitativvolles Material. Das zeigt, daß längere Touren gefahren werden und das Gesundheitsbewußtsein gestiegen ist.

**Frage: Es hat sich aber auch die Situation auf den
Straßen verändert. Radfahrer haben es heute viel
schwerer durch die Zunahme der Autoverkehrs.**

Schur: Das ist richtig. Radfahrer haben es auf den Verkehrswegen am schwersten. Autos bestehen auf ihren Platz auf der Straße oder parken gar auf den Radwegen. Aber gerade wegen der Verkehrssituation steigen wieder viel aufs Rad. Die meisten Studenten der Otto-von-Guericke Universität Magdeburg fahren mit dem Rad.

VORWORT

Die erste Ausgabe der Broschüre der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt von 1993 war schnell vergriffen. Dies zeigt, wie groß das Interesse der Magdeburger zur weiteren Entwicklung des Radverkehrs ist.

Die im Frühjahr 1994 durchgeführte Verkehrsbefragung hat unter anderem zum Ergebnis gehabt, daß der Radverkehr einen leichten Aufschwung genommen hat. 1991 waren es 7% Anteil am Gesamtverkehr, 1994 rund 9%. Auch das ist ein Beleg dafür, daß die bisherigen Bemühungen um den Radverkehr Erfolg brachten und die Magdeburger jede Verbesserung des Angebotes an Radverkehrsanlagen annehmen.

Wir haben uns deshalb auch schnell entschlossen, die Broschüre neu aufzulegen. Wir wollen auf neue Inhalte und Schwerpunkte hinweisen und dem Aufwärtstrend im Radverkehr weitere Impulse verleihen.

In der Stadt sind in der zurückliegenden Zeit viele Planungen und Projekte gereift. In der Arbeit an Bebauungsplänen, städtebaulichen Rahmenplanungen und Stadtteilentwicklungsplanungen, die mit großer Bürgerbeteiligung durchgeführt werden, wurde großen Wert darauf gelegt, die verschiedenen Bau- und Nutzungsstrukturen, Wohngebiete, Arbeitsstätten, Freizeitanlagen, insbesondere jedoch Kindertagesstätten, Schulen, Sporteinrichtungen durch "Grün"-Verbindungen zu verknüpfen. Es radelt sich hier natürlich für alle angenehmer und sicherer. Der Anspruch, Magdeburg zu einer radfahrerfreundlichen Stadt, das Wohnumfeld mit Blick auf den Radverkehr auch kindergerecht zu machen, auch mit dem Radfahren zur Verbesserung der Lebensqualität beizutragen, ist groß. Wir haben uns diesen Anspruch gestellt und hoffen ihn, schrittweise zu erfüllen.

Die knappen Finanzen der Stadt dürfen dabei kein Hindernis sein. In den Baugebieten wollen wir die Erschließungsträger oder Investoren auch für die



Realisierung von Maßnahmen für den Radverkehr verpflichten. Bei der Umgestaltung und dem Neubau von Straßenverkehrsanlagen sollte es zur Selbstverständlichkeit gehören, dem Radverkehr eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Es gibt schon viele gute Beispiele, aber auch noch Nachholbedarf gerade in der fußgänger-, radfahrerfreundlichen und anspruchsvollen Gestaltung von Straßenräumen.

Der Radverkehr wird zunehmend an Bedeutung für die Freizeit- und Feierabenderholung gewinnen. Die Schaffung von Radwegen dafür wird Schwerpunkt unserer künftigen Arbeit sein. Die Radverkehrskonzeption weist ein umfangreiches Wegenetz entlang der Grünzüge, der Elbe, den Bachläufen der Stadt und ins Umland führend aus.

Magdeburg ist seit dem 1. Juli 1994 auch größer geworden und hat mit der Eingemeindung der im südostelbischen Landschaftsraum liegenden Dörfer Pechau, Randau und Calenberge neue und besonders reizvolle Ziele erhalten, für deren gute Erreichbarkeit wir nun zuständig sind. Bis zur Eingemeindung wurden hier die entsprechenden Grundlagen für einige wichtige Radwanderbeziehungen von Magdeburg nach Wahlitz über Pechau bzw. Randau oder von Magdeburg zum Pretziener Wehr geschaffen bzw. teilweise schon im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen realisiert. An diese Grundlagen werden wir anknüpfen, um somit die einzigartige Auenlandschaft mit der Kreuzhorst für die Magdeburger und ihre Gäste noch besser touristisch erschließen zu können.

Auch der Westen von Magdeburg hat seine Reize. Mit dem geplanten Börderadwanderweg entlang der

Schrote durch Diesdorf nach Niederndodeleben sollen diese auf den Spuren der Straße der Romanik erschlossen werden.

Außerdem will Magdeburg 1999 die Bundesgartenschau durchführen. Auch das ist bezüglich des Radverkehrs eine reizvolle und mit Sicherheit auch lohnenswerte Aufgabe, Radwege zur Bundesgartenschau und durch diese anzulegen.

Für die Stadt werden Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen gerade für diesen Aufgabenbereich von großer Bedeutung sein. Im Stadtplanungsamt haben wir daher eine Koordinierungsgruppe gebildet, deren Aufgabe die Schaffung eines planerischen Vorlaufes für den Bau von Radwegen und die Koordinierung mit anderen Arbeitsbeschaffungsgesellschaften sein wird.

Freuen wir uns gemeinsam darauf, daß wir bald einen Ausflug mit dem Fahrrad von Neu-Olvenstedt entlang der Schrote, durch die Glacisanlagen, entlang der Elbe bis nach Westerhüsen mit einer Zwischenstation im Fährhaus, in Westerhüsen über die Elbe mit der Gierfähre setzend und ostelbisch weiter bis nach Randau in die "Alte Schule" oder weiter nach Pechau ins "Louisenenthal" machen können.

Wir wünschen den Magdeburgern und seinen Gästen neuen Lustgewinn beim Lesen dieser Broschüre und beim Radfahren auf Wegen abseits der stark belasteten Straßen.

Dr. Eckhart W. Peters,
Klaus Eschke
Stadtplanungsamt

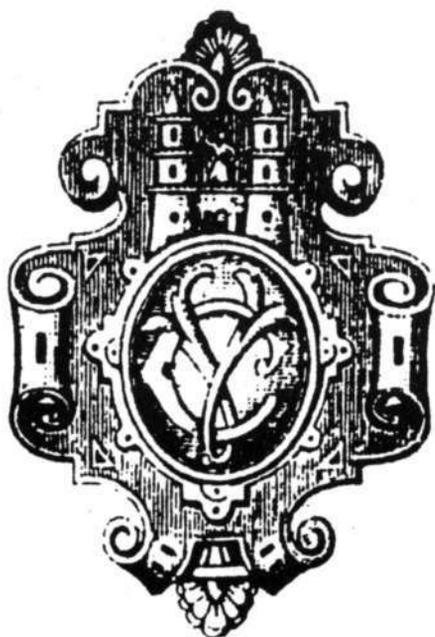
1.1 Auf den Spuren Magdeburger Radgeschichte

Freiherr von Drais erfand in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ein Vehikel, das eine schnelle und selbsttätige Fortbewegung der Fahrenden ermöglichen sollte. Die Last des eigenen Körpergewichts wurde dabei von den Beinen auf den über zwei mit einander verbundenen Rädern befindlichen Sattel verlegt - die Grundidee des Tourenrades war geboren. Die Unbeholfenheit beim Umgang mit diesem ersten Vehikel bescherte ihm nur geringen praktischen Wert. Nahezu ein halbes Jahrhundert ruhte diese Idee, bis Anfang der 60er Jahre Michaux ein Fahrrad konstruierte, das mit Tretkurbeln, drehbarem Vorderrad und Lenkstange ver-

sehen war. Die Holzräder waren mit einem Eisenband umspannt. Diese neue Maschine fand in Frankreich schnell eine breite Anhängerschaft und gelangte am Ende des Jahrzehnts auch nach Deutschland.

Im Jahre 1868 hatten einige junge Leute in der Elbestadt derartige Fahrräder, damals noch Veloziped genannt, von Paris bezogen und übten in einem Militär-Exerzierschuppen das Fahren. Im Herbst 1869 zeigte ein junger Mann aus Kopenhagen seine Geschicklichkeit auf einem ganz niedrig gebauten Veloziped in einer Singpielhalle. Daran fand der Magdeburger Kaufmann Carl Hindenburg Gefallen. Er beschloß, einen Verein zur Übung dieses Geschicklichkeitsfahrens

Velocipeden-Club Magdeburg.



(Gegründet im November 1869.)



zu gründen. Daher gilt Hindenburg für Magdeburg auch als Vater des Radsports. Gemeinsam mit August Braune, Otto Koch, Adolf Mittag und anderen angesehenen Bewohnern des Werders rief er 1869 den "Magdeburger Velozipeden Club von 1869 e. V." ins Leben. Dieser Club veranstaltete eine Reihe von glänzenden Festen, die lebhaftere Anerkennung bei der Magdeburger Bürgerschaft fanden und so das Interesse am Radfahren weckten.

Bereits 1885 wurde die Werder-Parkbahn mit eigenem Klubhaus, eine der ersten Radrennbahnen Deutschlands, in Betrieb genommen. Das Engagement Hindenburgs für die Verbreitung des Radfahrens ließ ihn wenig später zum Vorsitzenden des "Deutschen Radfahrer-Bundes" werden. Schließlich schreibt man auch ihm den Verdienst zu, daß die Mitgliederzahlen des Bundes schnell von 3.000 auf 50.000 anwuchsen. Magdeburg galt damals als Mittelpunkt des mittlerweile weitverbreiteten Fahrrad-Vereinsleben.

An die Stelle des schweren und unbeholfenen Holzrades war bald das viel bessere Hochrad getreten. Aber erst mit Einführung des Niederrades und der Luftbereifung wurde das Fahren wesentlich leichter und angenehmer. Jetzt griffen auch Frauen und Mädchen zum Bicycle - Fahrradfahren galt nun als volkstümlich.

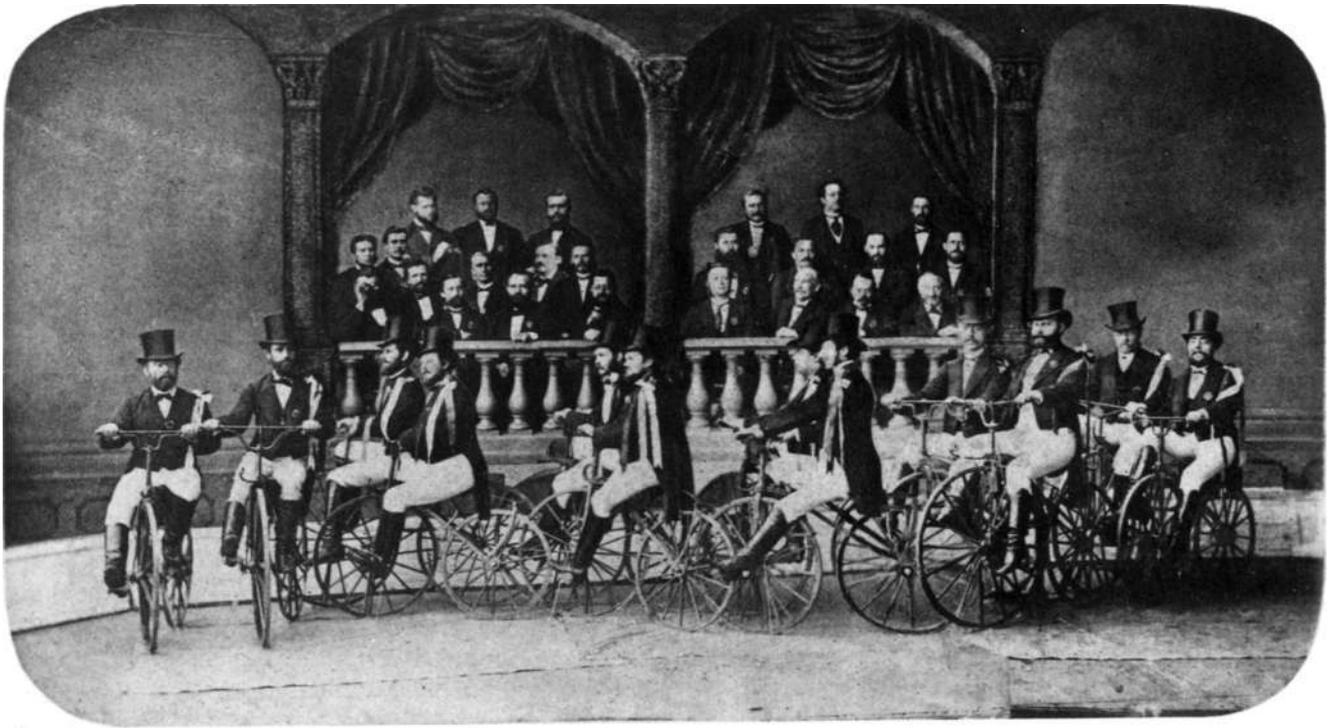
Zu dieser Zeit bestanden jedoch noch keine brauchbaren Wege. Man war auf die Kunststraßen angewiesen und hatte in der warmen Jahreszeit unter Staub und Sonnenbrand und meist unter weichen, zerfahrenen Wegen zu leiden. In der Magdeburgischen Zeitung vom 6. November 1898 regte Gustav Liedke an, diesem Mißstand entgegenzutreten. Er wollte einen neuen Verein gründen, der sich die Verbesserung der Radwege auf die Fahne schreiben sollte. Am 26. Februar 1899 beschlossen dann 50 Herren und Damen, diesen Verein ins Leben zu rufen. Im folgenden März erhielt er Namen und Satzung - der "Magdeburger Verein für Radfahrwege e. V. Der Kaufmann Friedrich Katzenstein avancierte Anfang Juni zum Vorsitzenden des Gründungsausschusses und wenig später, am 5. August 1899 zum ersten Vorsitzenden der Vereins.

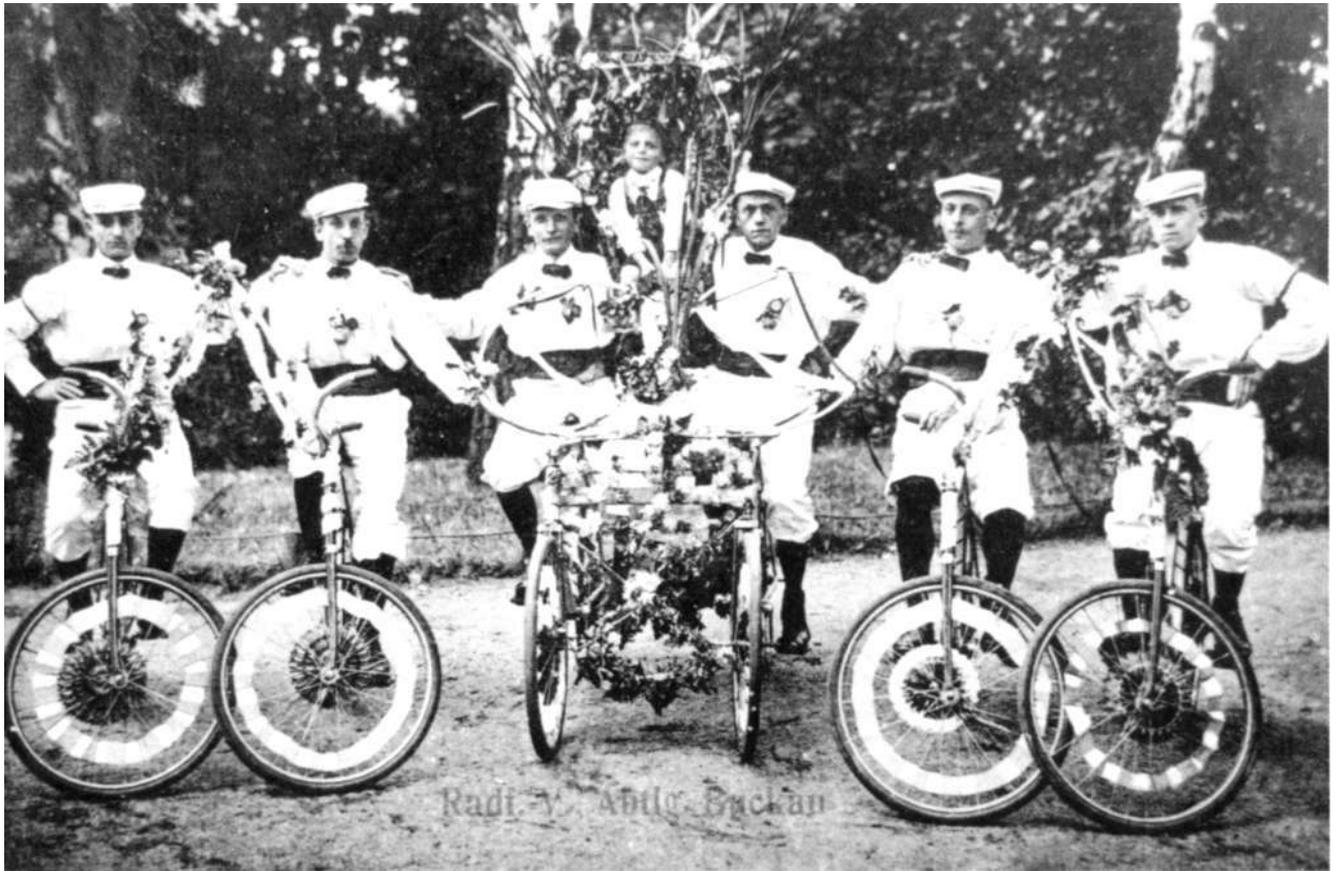
Bereits im Juni packte der Verein konkrete Projekte an. So war die Anlage eines Radfahrweges auf der Königsborner Straße beschlossen. Beim Magistrat der Stadt wurde der Verein für den Bau von Radwegen auf den Wiesen des Herrenkruges, bei der Königlichen Forstbehörde für die Freigabe des Biederitzer Busches zum Bau von Wegen vorstellig. Für beide Vorhaben erteilten die Behörden die Genehmigung und der Bau konnte beginnen.

Die Initiativen des Vereins fanden allgemeinen Anklang und die Stadtverwaltung legte, oft auch auf Antrag und mit Beitragshilfen des Vereins, zahlreiche Radwege an. Bis 1926 konnten in und um Magdeburg ein Netz von Radwegen mit insgesamt 285 Kilometer Länge geschaffen werden.

Nur wenige europäische Städte haben zur damaligen Zeit einen planmäßigen Bau von Radwegen betrieben. Zwar besaßen eine Reihe von Städten wie Leipzig, Frankfurt a. M., Königsberg, Brandenburg und Bonn in den bebauten Stadtflächen liegende Radwege, aber über ein systematisch ausgebautes Netz von Radwegen verfügte unter allen deutschen Städten nur Magdeburg. Der "Magdeburger Verein für Radwege e. V." schrieb 1925 über sein Wirken:

"Der Verein darf mit Genugtuung sich seiner bisherigen Erfolge erfreuen. Keine andere deutsche Stadt besitzt ein Radfahrwegenetz von gleicher Ausdehnung und Schönheit. Die entferntesten Anlagen unserer Stadt, ihre Umgebung und deren herrliche Waldungen sind damit vielen Tausenden erst erschlossen. Die kräftige Bewegung in freier Luft hat ihnen allen zum Segen gereicht, hat ihre Gesundheit gefördert und ihre Lebensfreude erhöht."









Radweg in der Lüneburger Str.



Im Laufe von 25 Jahren durchzog das Netz von Wegen sowohl bebaute als auch unbebaute Teile der Stadt und erreichte weit über die Grenzen der Kommune hinaus Nachbargemeinden in alle Himmelsrichtungen. Die Stadtverwaltung baute und unterhielt die Radfahrwege im Stadtgebiet, der Verein die in die nähere und weitere Umgebung führenden. In nord-südlicher Richtung, parallel zur Elbe, erstreckte sich das zusammenhängende Netz auf mehr als 40 km und in ostwestlicher Richtung auf rund 10 km Länge. Auch andere am Ort ansässige Behörden, mehrere benachbarte Gemeinden und zahlreiche Grundeigen-

tümer haben zur Schaffung dieser gemeinnützigen Anlage beigetragen.

Im Jahre 1922 veranlaßte der Magistrat durch die Tiefbauverwaltung und 1926 seitens der staatlichen Polizeiverwaltung sorgfältige Zählungen des Radverkehrs. So sind am 2. Juni 1922 auf dem Breiten Weg in beiden Richtungen von 6 bis 8 Uhr zusammen 1650 und nachmittags von 16 bis 19 Uhr 3210 Radfahrer gezählt worden. Auf der Otto-von-Guericke-Straße zählte man in den gleichen Zeiträumen vormittags 2033 und nachmittags 4450 Radfahrer. Vier

Magdeburger Verein
für
Radfahrwege.
(E. V.)



12. Auflage.

Mitglieds- und Fahrtarten

sind zu haben bei den Vorstandsmitgliedern sowie bei unseren Ausgabestellen, während der Geschäftsstunden auch bei **Mag. Jaensch, Bankgeschäft,** Magdeburg, Breiteweg 166, I.



Triumph-, Presto- und Licht-Fahrräder

sind absolut erstklassige Fabrikate von höchster technischer Vollendung und unbedingter Zuverlässigkeit bei niedrigsten Preisen und weitgehendster Garantie.




Laufdecken
Luftschläuche
sowie alle
Zubehör- und Ersatzteile in grösster Auswahl und zu sehr billigen Preisen.

Grosse, vorzüglich eingerichtete
Reparatur-Werkstatt für alle Fabrikate.
Emaillierung. **Vernickelung.**



Phönix- und Licht- Nähmaschinen

für Familiengebrauch
und gewerbliche Zwecke sind
mustergültig
in Konstruktion, leichtem Gang und
einfacher Handhabung.

Louis Weidlich

132 Breiteweg 132, gegenüber
Gegründet 1879. der Katharinenkirche.
Fernsprecher 4171.

Jahre später, am 21. Mai 1926 registrierte man von 15 bis 18 Uhr auf dem Breiten Weg 3232 und in der Otto-von-Guericke-Straße 5150 Radler. Am 5. Juni 1922, einem schönen Pfingstmontag stellte man von 6 bis 10 Uhr 3800 Ausflügler fest. Damalige Schätzungen gehen von einem Fahrradbestand zwischen 100.000 und 120.000 Fahrrädern in Magdeburg aus. Gemessen an der Gesamtbevölkerung von 300.000 Einwohnern besaß also jeder dritte Elbestädter ein Rad. Dazu kamen noch viele Arbeiter und Angestellte aus der Umgebung, die in die Stadt zur Arbeit fuhren.

Dieser kleine historische Exkurs spiegelt sehr deutlich die Magdeburger Radverkehrs-Tradition wider. Nach dem 2. Weltkrieg brachte die DDR die Mittel nicht mehr auf, zerstörte Wege zu rekonstruieren oder bestehende Wege zu erhalten. Die sowjetischen Truppen, die im Herrenkrug stationiert waren, nutzten das Wald- und Wiesengebiet militärisch und zerstörten teilweise durch Panzerfahrten den einmaligen Bestand an Ausflugswegen. Trotz dieser schwierigen Ausgangssituation knüpfen heute die Stadtverwaltung und alle Interessenvereinigungen der Radfahrer an diese alte Tradition des Magdeburger Radverkehrs an.

Inhalt:

1. An die Freunde des Radfahrens	Seite	1
2. Vereinsfassung	"	3
3. Vorstand des Vereins	"	8
4. Aus der Vereinsgeschichte	"	10
5. Polizeiverordnung, betreffend das Radfahren	"	14

Anhang: 2 Wegekarten.

Magdeburg, im August 1915.

An die Freunde des Radfahrens.

Folgende Radfahrwege dürfen nach unseren mit den Grundeigentümern geschlossenen Verträgen nur von Mitgliedern unseres Vereins und den von uns mit Fahrkarten und Jahresringen versehenen Personen befahren werden:

- a) sämtliche Wege im Biederitzer Busch, in der Detershagener Forst (Oberförsterei Niegripp), in den Waldungen zwischen Wolmirstedt und Glindenberg und Hohenwarthe, in den Waldungen der Oberförsterei Grünwalde, von der Elbbrücke in Schönebeck-Grünwalde nach Elbenau, von Elbenau nach Calenberge, von Calenberge nach Plöckky, von der Steinablage bis Altesfähre, von Altesfähre nach Elbenau, von der Barbierstraße in Schönebeck nach dem Buschhause,
- b) die Wege vom Angerschlößchen nach dem Biederitzer Busch, von den Schießständen nach der Krahensteinbrücke, von der Mauseburg (Magdeburger Stutzgrenze) bis Löstau-Hohenwarthe und bis zur Deters-

hagener Forst, über die Adolf Mittag-Brücke nach Biederitz und von Biederitz nach Gerwisch und Löstau, c) die Dammwege von der Muttereiche (Jaenschbrücke) nach der Friedrich Wilhelms-Brücke bei Henrothsberge und von dort über Sipkeleben nach den „Schnellen Wegen“ bei Pechau, sowie von Randau-Grünwalde-Ranies.

Militärpersonen in Uniform dürfen die Radfahrwege frei benutzen.

Das Mitführen von Jagd- und Fischereigerätschaften und von Hunden auf den Wegen ist behördlich verboten. Unvorsichtige Handhabung von Feuer im Walde, auch das Wegwerfen nicht gelöschter Zündhölzer und brennender Zigarrenreste ist gefährlich und nach dem Gesetz strafbar.

Wir fügen einen Abdruck der Polizeiverordnung, betreffend das Radfahren bei und bitten besonders unsere jugendlichen Mitglieder recht dringend um deren sorgfältige Befolgung und um verständiges Fahren mit aller Rücksicht auf die anderen Radfahrer und den sonstigen Verkehr.

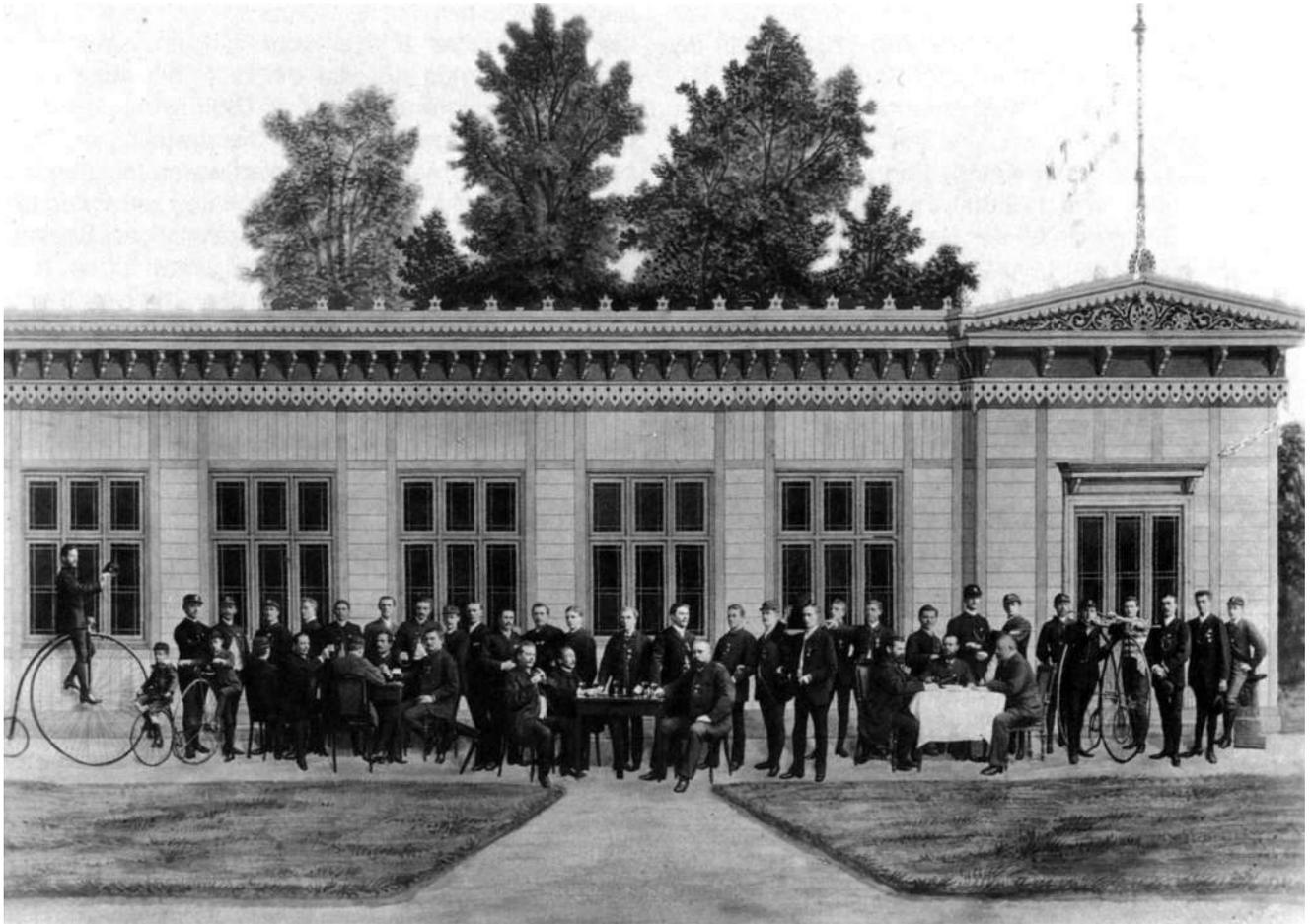
Serner bitten wir, uns bei dem Schutze unserer Wege vor Beschädigungen, namentlich durch Reiter, Fuhrwerke und Krafttradfahrer, zu unterstützen und uns diese sowie unbefugte Radfahrer anzuzeigen, so daß wir ihre Bestrafung herbeiführen können.

Radfahrer, die unsere Vereinswege ohne gültigen Jahresring am Steuerrohr des Rades befahren, verirken Bestrafung nach § 368 Nr. 9 des Strafgesetzbuches, der Geldstrafe bis zu 60 *M* und Haftstrafe bis zu 14 Tagen androht. Die Aufsichtsbeamten erstatten Anzeige.

Das Werben von Mitgliedern für den Verein legen wir allen Freunden des Radfahrens ans Herz. Auch jeder Fußgänger ist uns als Mitglied willkommen.

Je stärker der Verein wird, desto mehr wird er leisten.

Der Vorstand.



Die Führer des Deutschen Radfahrer-Bundes

Carl Hindenburg - Magdeburg, der seit Bestehen des Bundes dessen Vorsitz führt. Er wurde am 11. August 1820 in Magdeburg geboren. Dem Velozipedsport schenkte er bereits in den sechziger Jahren bei Auftauchen des Michaux'schen Rades seine Aufmerksamkeit und gründete damals den Magdeburger Velozipedenclub von 1869, dessen Vorsitz er jahrelang führte und dessen Ehrenpräsident er heute ist. Zu der weiteren Entwicklung des Radfahrersports hat dann Hindenburg sein redliches Theil in Wort und That beigetragen. Die Einhelligkeit, mit welcher er auf allen Bundestagen wiedergewählt worden ist, beweist, daß er von allen Seiten als der richtige Mann für den schwierigen Posten eines Bundespräsidenten anerkannt wird.

Nicht weniger bekannt ist auch Hindenburgs Name auf dem Gebiete der Sportliteratur, die er durch die Herausgabe seines Festalbums für Radfahrer, sowie diverser Festspiele in schätzungswerter Weise bereichert hat

Otto Koch - Magdeburg, der Inhaber des Schriftführer-amtes seit dem Breslauer Bundestages, ist bereits vom Berliner Bundestage (1886) ab Beisitzer im Bundesvorstand gewesen; er übernahm den jetzigen Posten, als Gustav Bornemann, welcher dieses Amt seit der Gründung des Bundes bekleidet hatte, aus Geschäftsrücksichten niederlegte. Otto Kochs Geburtsstätte ist Magdeburg, wo er am 22. Juli 1845 zur Welt kam. Bis vor noch nicht langer Zeit hatte Koch auch den Vorsitz des Gau 18 und des Magdeburger V. C. v. 69 in Händen, hat diese Ämter jedoch aufgegeben. Koch, obwohl äußerst ruhig und ohne viel Worte, ist trotzdem mit der That einer der Ersten, wenn es die Wohlfahrt unseres Sports und Bundes gilt.

Carl Biermann - Magdeburg, welcher den wenig beneidenswerthen Posten des Zahlmeisters einige Wochen nach Gründung des Bundes übernommen hat, ist gleichfalls geborener Magdeburger. Sein Geburtsjahr und Tag datieren auf den 19. Februar 1843. Trotzdem derselbe bei Ausübung des Sportes von verschiedenen Unglücksfällen heimgesucht wurde, ist er doch ein begeisterter Anhänger unserer Sache geblieben

Nachweis über die Zahl der Mitglieder

Die Zahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres

1899:	502	
1900:	745	
1901:	1080	
1902:	1767	
1903:	2243	
1904:	3210	
1905:	5300	
1906:	5593	
1907:	5818	
1908:	6287	
1909:	6546	- diese Zahl verteilt sich auf
	a) Magdeburg	5611
	b) Burg	180
	c) Schönebeck und Umgebung	599
	d) Gommern	30
	e) Wolmirstedt und Umgebung	126

Aus einer Broschüre des Magdeburger Vereins für Radfahrwege e. V. von 1910

125 Jahre Radsport In Magdeburg

- 1869** Aus Paris gelangen einige Velozipede nach Magdeburg. In einem Militär-Exerzierschuppen erlernen ein paar junge Leute die Handhabung dieser neuen Fortbewegungsmittel.
- 1869** Im November wird auf dem Werder der Magdeburger Velozipeden-Club vom Kaufmann Carl Hindenburg zusammen mit 24 Bürgern gegründet. Der Club wird als Wegbereiter des Saalrad-sports in ganz Deutschland bekannt. Wobei die Velo-Feste im ehemaligen Viktoria-Theater auf dem Werder den Höhepunkt bilden.
- 1881** Mit dem Rennpark auf dem Werder entsteht eine der ersten Radrennbahnen in Deutschland.
- 1883** Auf dem Werder finden die ersten (allerdings inoffiziellen) Deutschen Meisterschaften über eine englische Meile statt, die der Engländer Wyndham gewinnt.
- 1884** Carl Hindenburg (1820-1899) wird in Leipzig zum ersten Vorsitzenden des Deutschen Radfahrer Bundes gewählt.
- 1892** Start zur Distanzfahrt Magdeburg-Köln (457 km) über teilweise unbefestigte Straßen. Sieger: Schweinsmann (Barmen)
- 1893** H. T. Hirsch (startete für Magdeburg, später für Leipzig) wird 7. in der Distanzfahrt Wien-Berlin (1. Fischer, München).
- 1894** Erneut sorgt Hirsch mit einem 4. Platz in der Distanzfahrt von Mailand nach München für großes Aufsehen. Das Rennen über die Alpen gewann wieder der Ausnahmefahrer Fischer.
- 1896** An der Berliner Chaussee wird eine 400-Meter-Betonbahn eröffnet. Hier starten bis 1929 die besten Rennfahrer der Welt, dann fällt die Bahn der Spitzhacke zum Opfer. Neben den Größen der damaligen Zeit gefielen immer wieder Lokalmatadore wie Bruns, Boring, Brummert, Michaelis, Stella, Hartmann, Trittel oder Bauer.
- 1900** Magdeburg ist Gastgeber des Deutschen Bundesfestes der Radfahrer und begrüßt tausende Anhänger dieser schönen und noch jungen Sportart.
- 1902** Am Sachsenring eröffnet eine weitere Radrennbahn ihre Pforten.
- 1903** An der Leipziger Straße nimmt die vierte Bahn in der Elbestadt ihren Betrieb auf. Die Holzbahn diente allerdings mehr Unternehmensinteressen.
- 1906** Die Mannschaft von Arminius Magdeburg belegt bei der Deutschen Meisterschaft über 100 Kilometer auf der Straße den zweiten Platz.
Erster Start zu "Rund um den Harz". Später unter dem Namen "Harzrundfahrt" eines der beliebtesten und schwersten Radrennen in Deutschland. Seit 1966 wartet dieses Rennen auf seine Fortsetzung.
- 1912** Der Magdeburger Hermann Herzog erreicht bei Basel-Cleve einen beachtenswerten 3. Platz.
- 1914** Der bekannte Magdeburger Sprinter Herzog fällt an der Front im 1. Weltkrieg
- 1924** Der beste Magdeburger Straßenfahrer seiner Zeit, Otto Nitze, gewinnt die Straßenschlacht "Rund um die Hainleite". Nitze fuhr sowohl als Amateur als auch als Berufsfahrer sehr gute Rennen.
- 1929** Mit Paul Obenhaupt gewinnt erstmalig ein Elbestädter die Harzrundfahrt bei den Amateuren.
- 1931** Georg Bauer gewinnt "Rund um Leipzig".
- 1931/32** Der Radverein Brennabor wird Deutscher Meister der Union im Mannschaftswettbewerb auf der Straße.
- 1937** Der Magdeburger Otto Weckerling (aus Kehnert/Elbe) siegt in der Deutschland-Rundfahrt für Berufsfahrer. Er gewinnt u. a. auch zwei Etappen in der "Tour de France".
- 1941** Das große Talent Walter Richter gewinnt die "Harzrundfahrt". Wenige Monate später wird er ein Opfer des 2. Weltkrieges.
- 1946** Nach der Reorganisation des Radsports finden am Königsweg (heute Germer-Stadion) unter Leitung der Veranstalter Brummer/Osther die ersten Nachkriegs-Profirennen statt.
- 1947** Die ersten zaghaften Versuche der Amateure, den Rennsport wieder aufzunehmen.
- 1949** Eine Magdeburger Mannschaft startet bei der 1. Ostzonen-Rundfahrt und erreicht den 3. Platz. H. Zoll und W. Weighardt werden Ostzonen-Meister auf der Bahn.

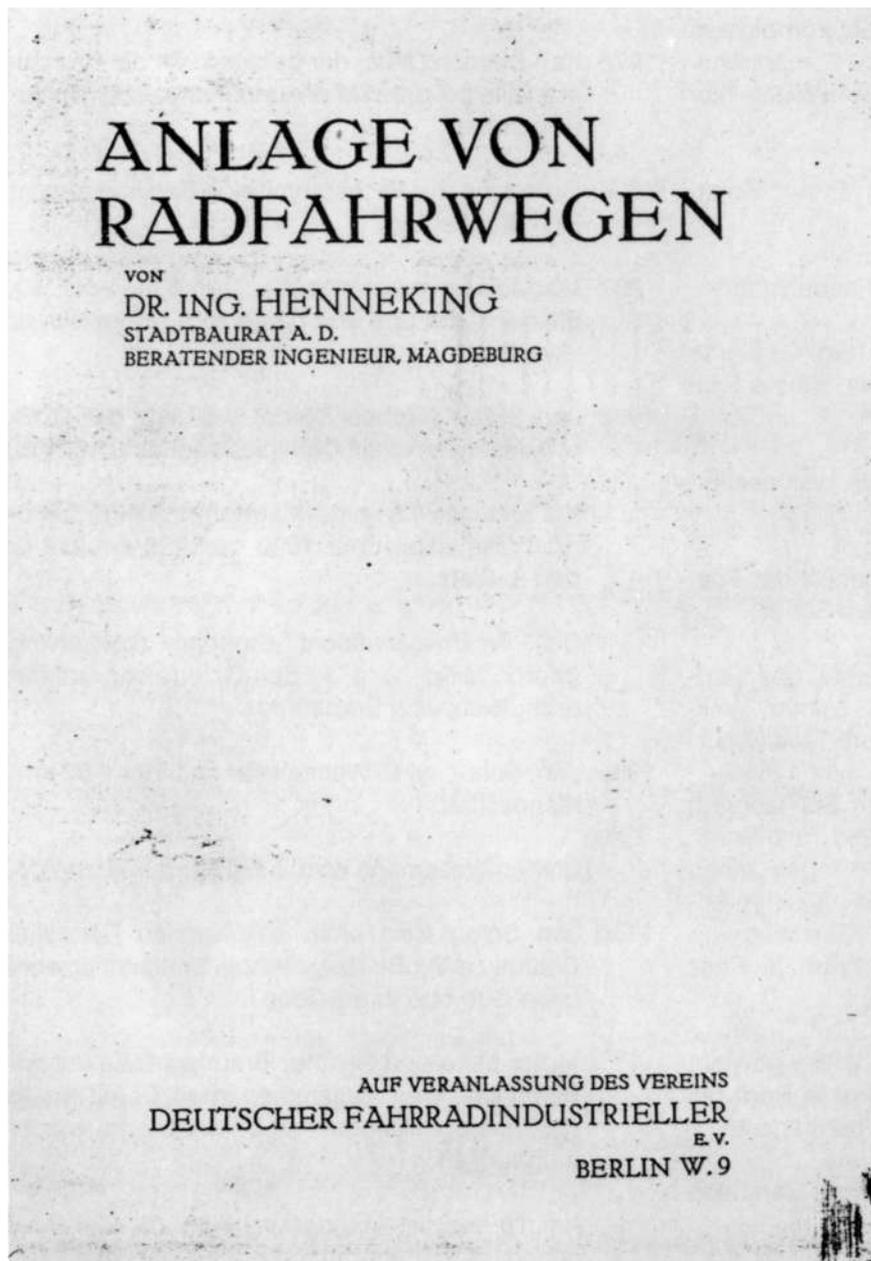
- 1950** Lothar Wottka (von Turbine) wird DDR-Meister über 4000 m und startet in der Nationalmannschaft. Horst Gaede (Aufbau Börde) startet in der ersten Friedensfahrt-Mannschaft der DDR.
- 1951** Die BSG Aufbau Börde wird in der Besetzung Gaede, Hünerbein, Schur, Höhne, Sauer und Schumann sensationell DDR-Meister im 100-Kilometer-Mannschaftsfahren.
- Das erste offizielle Frauenrennen der DDR wird in Magdeburg gestartet.
- Werner Hesse(Motor Fermersleben) wird mit der DDR-Mannschaft Studentenweltmeister bei den 3. Weltfestspielen der Jugend in Ostberlin.
- Mit Unterstützung des Spezialbaukombinates erhält das Bauarbeiterstadion eine Zementrennbahn. Bis Anfang der 60er Jahre werden hier Rennen gefahren.
- 1953** Gründung des BFA Magdeburg. Erster Vorsitzender wird Georg Bauer.
- 1955** Täve Schur gewinnt seine erste Friedensfahrt.
- 1958** Der ehemalige Radrennfahrer und verdiente Sportfunktionär Otto Nitze ruft die "Kleine Friedensfahrt" ins Leben.
- Täve Schur gewinnt seinen ersten Weltmeistertitel im Straßenfahren.
- 1959** Magdeburg wird erstmals Etappenort der Friedensfahrt. Gesamtsieger wird Täve Schur.
- Zum ersten Mal in der Geschichte des Radsports verteidigt ein Amateur seinen Weltmeistertitel im Straßenradrennsport: Täve Schur!
- 1960** Die Weltmeisterschaften auf dem Sachsenring werden von Bernhard Eckstein und Täve Schur beeindruckend diktiert. Beide erringen einen vielumjubelten Doppelsieg. Beim Straßenrennen der Frauen wird Elisabeth Kleinhaus von der BSG Lok Magdeburg mit ihrem 3. Platz Bronze-Gewinnerin.
- Nach der Bronze-Medaille von 1956 gewinnt Täve Schur mit dem Straßenvierer in Rom bei den Olympischen Spielen die Silbermedaille.
- 1965** Magdeburg ist Gastgeber der VI. Zentralen Pionierspartakiade.
- Elisabeth Eichholz (ehem. Kleinhaus) wird Straßenweltmeisterin.
- 1968** Gründung des Trainingszentrum zur besseren Talentförderung.
- Wolfgang Wesemann (Motor Mitte) ist Olympiateilnehmer in Mexiko und steht auch vier Jahre später in der Olympiamannschaft
- 1971** Wolfgang Wesemann gewinnt die DDR-Rundfahrt und wird ein Jahr später auch DDR-Meister im Straßenfahren.
- 1975** Emanuel Raasch (Einheit Genthin/Dynamo Magdeburg) gewinnt seine erste von insgesamt 5 WM-Medaillen im Sprint und über 1000 m.
- 1976** Karl-Dietrich Diers, der bereits 1974 die Bronzemedaille bei der WM erkämpf hatte, ist Olympiateilnehmer.
- 1984** Gründung der Fachkommission Radwandern im BFA Magdeburg.
- 1987** Magdeburg empfängt die Teilnehmer der 40. Friedensfahrt und ehrt den ersten Doppelsieger Uwe Raab.
- 1988** Jan Schur (Aufbau Börde) wird mit der DDR-Nationalmannschaft Olympiasieger über 100 km.
- Kai Melcher (Dynamo Magdeburg) wird Junioren-Weltmeister über 1000 m. 1989 erreicht er den 3. Platz.
- Das Nachwuchstalent Stephan Gottschling (Motor Mitte) wird 3. der Österreichrundfahrt und gleichzeitig Bergkönig.
- 1989** Jan Schur wird Weltmeister mit der 100-km-Mannschaft.
- Steffen Wesemann wird 3. bei der Junioren-WM.
- 1990** Jan Schur wird beim italienischen Rennstall Chateau d'Ax Berufsradfahrer. Er startet sowohl beim Giro und in der Tour.
- Motor Mitte und Panther Braunschweig vereinbaren eine enge Zusammenarbeit. Damit wurde die Radsportfreundschaft beider Städte wieder aufgegriffen.
- Am 10. Mai ist Magdeburg zum 10. Mal Friedensfahrt-Etappenort

In der Schrift "Anlage von Radfahrwegen" von Dr. Ing. Henneking von 1926 wurde erstmals die bauliche Trennung von Auto- und Radverkehr auf öffentlichen Straßen erwähnt.

1.2. Die öffentlichen Straßen und der Radverkehr

Soll das Fahrrad dank seiner vorzüglichen technischen Konstruktion ein Volksbeförderungsmittel sein, so müssen die Straßen und Wege, auf denen es sich bewegt, für diese geeignet, ihm angepaßt sein. Der Angestellte, der Arbeiter, der von der weit entfernt

Wohnung zur Arbeitsstätte morgens eilend gelangen will und abends ermüdet von dieser nach Hause zurückkehrt, wird und kann das Fahrrad als regelmäßiges Beförderungsmittel nur dann benutzen, wenn Straßen und Wege für dieses geeignet sind. Eine mit ungleichmäßigen Kopfsteinen befestigte holprige Straße ist kein Radfahrweg! Selbst eine mit regelmäßigen rechteckförmigen Reihensteinen befestigte Straße wirkt auf langen Strecken für die Radfahrer ermüdend und schreckt von der Benutzung des Fahrrades ab. Dasselbe gilt von schlecht unterhaltenen und durch Schlaglöcher unterbrochenen Chausseierungen und von stark sandigen Wegen. Aber auch auf



der technisch vollkommensten Straßenbefestigung, beispielsweise Asphalt oder Holzpflaster, ist für den Radfahrverkehr kein Platz, wenn der andere auf der Straße sich bewegende Verkehr über ein gewisses Maß hinausgeht! Auf Kraftwagendurchgangsstraßen und auf Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung, auf denen ein schwerer, dichter und schneller Verkehr von Last- und Personenkraftwagen, Motorrädern und anderen Fuhrwerken, insbesondere auch Straßenbahnen, sich bewegt, ist der Radfahrer einer steten Gefahr ausgesetzt und gefährdet selbst wiederum den anderen Verkehr. Darum beispielsweise die Forderung der Studiengesellschaft für Automobil-

straßenbau-Ausschuß Stadtstraßen - "Verlegung des Radfahrverkehrs von der Fahrbahn auf besondere Radwege". Nur auf besonderen Radfahrwegen, die für den ausschließlichen Verkehr mit Fahrrädern zweckentsprechend gebaut sind und vor allem an der dem Radfahrverkehr zweckentsprechendsten Stelle der Straße angelegt sind, bewegt sich der Radfahrer schnell und ungefährdet und ohne Gefährdung des anderen Verkehrs.

Aus "Anlage von Radfahrwegen" von Dr. Ing. Henneking, Stadtbaurat a.D., Magdeburg 1926

neben dem Bordstein hergestellt, und zwar in einer Breite von 80 bis 90 cm, z. B. bei Kupferschlackensteinen von 16 cm Kantlänge abwechselnd je Schicht fünf Normalsteine bzw. zwei Binder und drei Normalsteine. Die in der Fahrtrichtung liegenden Stoßfugen zweier auf einander folgenden Schichten müssen gegen einander versetzt werden, da in der andernfalls sich bildenden durchlaufenden Fuge das Fahrrad leicht gleitet und ausrutscht.

An einzelnen Stellen, insbesondere in Vororten, sind zur Verbindung der in den Straßenrinnen liegenden Radfahrwege schmale Streifen aus ebenen Reihensteinen (Kupferschlackensteinen) über den mit ungleichmäßigen Kopfsteinen befestigten holprigen Fahrdamm einzulegen.

Die technische Anordnung der Radfahrwege in Parks und Forsten

In den zu den öffentlichen Parks, Forsten und Ausflugsorten führenden meist sehr breiten Parkstraßen oder sonstigen Zugangsstraßen empfiehlt es sich, die Radfahrwege von vorn herein in



Abb.10

den genügenden Breiten, möglichst für jede Fahrtrichtung einen besonderen Weg, anzuordnen. Grundsätzlich sind auch hier die Radfahrwege unmittelbar neben den Fußgängerwegen anzuordnen, Reitwege kommen zwischen Radfahrweg und Fahrdamm zu liegen.

Die Abgrenzung zwischen Radfahr- und Fußgängerweg erfolgt entweder wie in der Stadt durch schmale einige Zentimeter abgesetzte Bordsteine oder, dem Charakter einer Parkstraße mehr



Abb.11

entsprechend, durch niedrige Hecken oder Rasenstreifen, unterbrochen von Bäumen - Hochstämmen - in einer Reihe. Die Befestigung ist die gleiche wie in der Stadt, gesiebte Bockasche



Abb.12

mit Lehm oder auch Mosaikpflasterbefestigung, wenn die Baukosten wegen der meist großen Länge keine zu hohen werden. Statt Bockasche kann auch anderes als Unterbettung geeignetes

2. RADVERKEHRSKONZEPTION

2.1. Das Radfahren als Alternative zum Autofahren

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung unserer modernen Industriegesellschaft. Mobilität wird heute immer noch in erster Linie mit dem Fortbewegungsmittel Auto verbunden. Aber die wachsende Verkehrsdichte, besonders innerhalb von Städten, zwingt den Pkw-Fahrer öfter zu Schrittgeschwindigkeiten als ihm das lieb ist. Darum benötigt insbesondere der städtische Verkehr Alternativen. Der Verkehrsteilnehmer soll zwischen mehreren Nahverkehrsmitteln wählen können. Diese freie Wahl ist an attraktive Angebote geknüpft, die es dem motorisierten Fahrer leicht machen auf Busse, Bahnen oder das Fahrrad umzusteigen. Tägliche Wege müssen über verschiedene Entfernungen, sicher, zügig und umweltschonend zurückzulegen sein.

Diese Entscheidungsvielfalt steckt auch in Magdeburg noch in den Kinderschuhen. Standort- und Verkehrspolitik orientierte sich in den letzten Jahrzehnten vielfach an den Anforderungen des motorisierten Verkehrs. Öffentlicher Nahverkehr kam über weite Planungsstrecken zu kurz. Die Straßenräume wurden für Fußgänger und Radfahrer zunehmend unattraktiver

und gefährlicher. Die Konzentration des extensiven Wohnungsbau an wenigen Standorten erhöhte zusätzlich den Verkehrsfluß zwischen Wohnen, Arbeit, Einkauf und Erholung.

Die systematische Förderung des Radverkehrs bietet die Möglichkeit zu einer Trendwende. Der Radverkehr ist eine umweltfreundliche Alternative im Nahverkehr. Deshalb hat die Stadt- und Verkehrsplanung bessere Bedingungen für den Radverkehr zum Ziel. Oberstes Prinzip gilt dabei der Chancengleichheit. Jeder Bürger, der nicht Auto fahren kann, darf oder möchte, soll mit dem Fahrrad auf umweltschonende Art mobil sein.

Aber nicht nur der dichte Verkehr oder umweltpolitische Aspekte prädestinieren das Fahrrad. Der Pedalantrieb fördert die Gesundheit. Der Arbeitsplatz ist mehr und mehr von schwerer körperlicher Arbeit frei und von sitzenden und kontrollierenden Tätigkeiten geprägt. Die rapide gestiegenen Herz-Kreislauf-Erkrankungen legen darüber Zeugnis ab.

Mit der Radverkehrskonzeption soll eine spürbare Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Radverkehrs erreicht werden. Damit würden sich verkehrsseitig die Umwelt- und Lebens-

Radstreifen in einer Hauptstraße in Dessau





Schwarzer Weg in Höhe des Gymnasiums

Rad-/ Fußweg in Bördegarten



bedingungen in Magdeburg verbessern. Vergleichbare Beispiele gibt es in den alten Bundesländern genug. Mustergültig ragt dabei die Stadt Münster in Nordrhein-Westfalen heraus. Hier haben lange Radfahrtraditionen und konsequenter Ausbau des Radwegenetzes zu einer wahren Fahrradstadt geführt.

Die Radverkehrsförderung Magdeburgs geht daher von folgenden Grundsätzen aus:

- Gleichwertige Behandlung der Radfahrbelange bei allen Verkehrs- und städtebaulichen Entscheidungen;
- Orientierung an Fakten und nicht an Vorurteilen beim Vergleich der Verkehrsmittel untereinander;
- stärkere Beachtung der Neben- und Folgewirkungen der einzelnen Verkehrsmittel, insbesondere der Auswirkungen auf die Umwelt;
- Rücksichtnahme auf "schwächere" Verkehrsteilnehmer bei der Planung und vor allem bei der Gestaltung des Straßenraumes sowie der Verkehrsregelung.

Klusweg in Olvenstedt





neugestalter Abschnitt in der Lübecker Straße

Damaschkeplatz nach der Markierung
Damaschkeplatz vor der Markierung



2.2 Wie kommt man in Magdeburg mit dem Rad voran?

Seit den 50er Jahren fehlte in Magdeburg das Geld für ein lebendiges Radwegenetz. Obwohl die Stadt muntergültige Voraussetzungen über die lange Tradition des vor fast 100 Jahren gegründeten "Magdeburger Verein für Radwege e. V." besaß, war dieses Netz mehrere Jahrzehnte dem Verfall ausgesetzt. Die militärische Nutzung der Herrenkrugwiesen durch die Sowjetarmee und der stetig abnehmende Fahrrad-Freizeitverkehr haben das ehemals funktionierende Netz nach und nach zerbrechen lassen. Besonders die damals geschaffenen Ausflugswege im Elbland-schaftsgebiet sind heute kaum oder gar nicht mehr nutzbar.

Das gegenwärtige, aber lückenhafte Radwegenetz erstreckt sich auf 118 Kilometern Länge. An etwa 16% aller Stadtstraßen sind Radbahnen vorhanden. In diesen Bestand fallen jedoch nur jene Radbahnen und -wege, die entsprechend der StVO als solche ausgewiesen wurden. Leider gibt es derzeit weder in der Nordsüd-, noch in der Ostwest-Richtung mindestens eine durchgehende Radfahrtrasse. Der Zustand aller

Radbahnen und -wege kann als teils gut bis befriedigend bezeichnet werden. Oft sind jedoch kurze Bereiche stark zerstört, die damit den gesamten Radweg unbrauchbar machen. So fallen rund ein Drittel aller Radbahnen gegenwärtig unter die Sanierungsbedürftigkeit. Schwerpunkte bilden hierbei die Bahnen an Hauptnetzstraßen und an Straßen in den Wohngebieten der 20er und 30er Jahre. Seit 1991 wird an vielen Radstrecken der Stadt kräftig saniert. Neun Kilometer Radweg sind bis 1993 völlig neu entstanden und zehn Kilometer alte Wege befinden sich bereits nach der Sanierung in fahrradfreundlichem Zustand. Insgesamt 14,43 Millionen DM stecken in den renovierten und neuen Wegen.

In verschiedenen Stadtteilen hat sich im Laufe der Jahre der gebrochene Verkehr (Bike+Ride) herausgebildet, d. h., immer mehr Bürger fahren mit dem Fahrrad zur Haltestelle des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), um von dort mit der S-Bahn, der Straßenbahn oder dem Bus zur Arbeit oder zum Einkaufen zu gelangen. Solche Gebiete wie Reform, Neustädter Feld, Kannenstieg, die durch den ÖPNV schlecht erschlossen sind, fallen in diese Kategorie. Aber auch Teile von Diesdorf, Rothensee, Ottersleben

Hauptweg im Bördegarten mit Blick auf das Neustädter Feld





Elberadweg in den Herrenkrugwiesen

Salbker Straße



und Alt-Olvenstedt sind davon ebenfalls betroffen. An günstigen Haltestellen der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB AG) sowie an einigen S-Bahnhöfen findet man heute entsprechend des Bedarfs und des Platzangebotes Fahrradständer.

Ausgehend von den Ergebnissen des "Systems der repräsentativen Verkehrsbefragung der Technischen Universität Dresden" (SrV) blieb das Radverkehrsaufkommen seit den 70er und 80er nahezu konstant um den Wert von ca. 0,30 Fa/P+d (Fahrten je Person und Tag). Erst mit der Wende 1989 sank dieser bedingt durch den sprunghaft angestiegenen motorisierten Individualverkehr (MIV) auf 0,21 Fa/P+d (1991). Dagegen veränderte sich der Kfz-Fahrtenanteil im gleichen Zeitraum von 0,40 Fa/P+d (1972) auf 1,21 Fa/P+d (1991) und der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von 0,93 Fa/P+d (1982) auf 0,71 Fa/P+d (1991). Trotz dieser relativen Konstanz und des

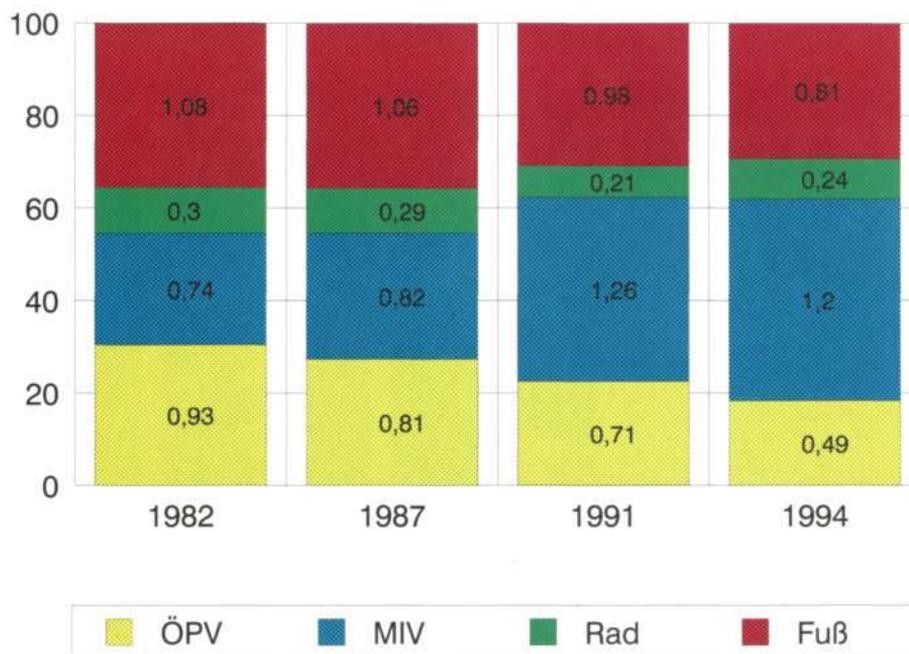
leichten Rückganges in der Nutzungshäufigkeit des Fahrrades sank der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr von 15% (1972) auf 7% (1991).

Neueste Befragungen im Frühjahr 1994 ergaben, daß die seit der Wende eingetretenen Verkehrsverhältnisse sich im wesentlichen bestätigt haben. Der MIV konnte seine dominierende Stellung mit einem Anteil von 1,20 Fa/P+d (44% am Gesamtverkehr) zulasten des Fußgänger- (29%) und Radverkehrs (9%) sowie insbesondere des ÖPNV (18%) ausbauen. Die leichte Zunahme des Radverkehrs von 0,21 auf 0,24 Fa/P+d ist nicht nur auf die günstigen Witterungsbedingungen während der Befragungszeit zurückzuführen, sondern es ist auch ein Beleg dafür, daß die verstärkten Bemühungen um den Radverkehr seit der Wende Erfolg brachten. Desweiteren wurde ersichtlich, daß der Anteil des Freizeitverkehrs mit dem Fahrrad deutlich zugenommen hat.

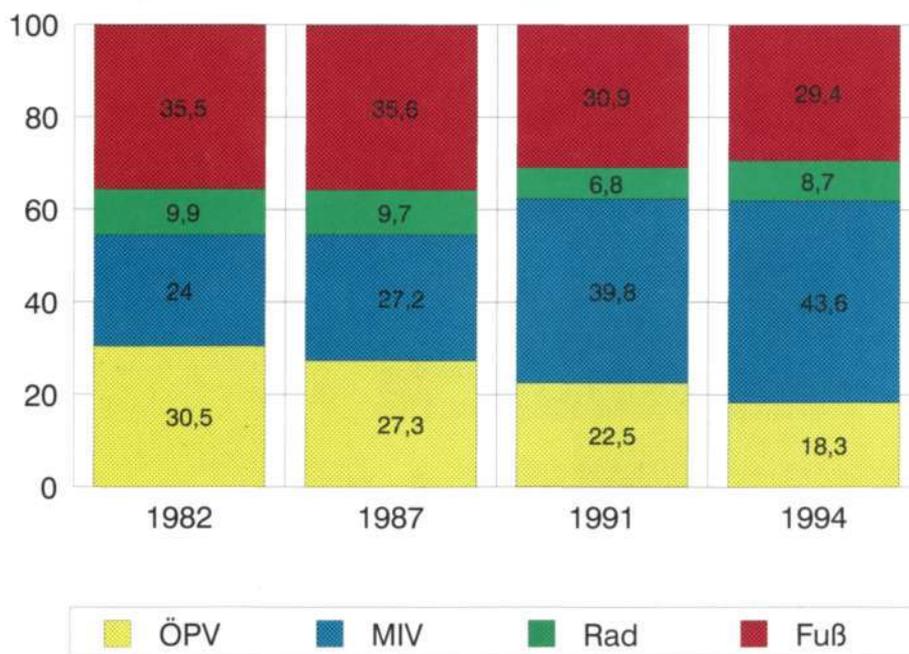
Breiter Weg in Höhe des C&A-Warenhauses



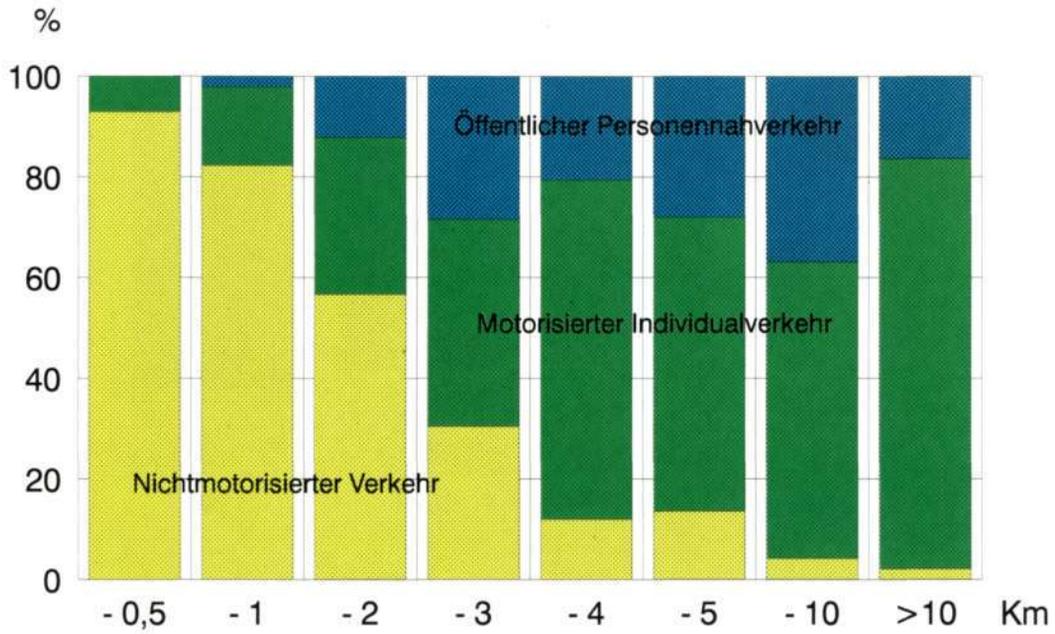
Verkehrsmittelwahl seit 1982 absolut



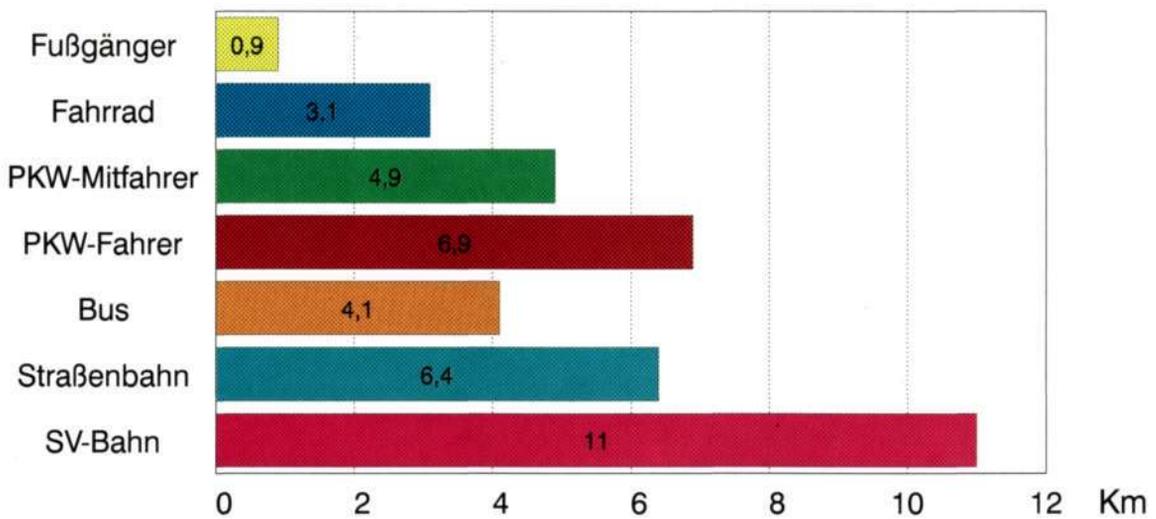
Verkehrsmittelwahl seit 1982 in Prozent



Verhältnis zwischen nichtmotorisierten, motorisierten Individual- und Öffentlichen Personenverkehr, 1994



Mittlere Entfernung der Ortsveränderungen in der Stadt der einzelnen Verkehrsmittel, 1994



2.3 Leitbild zur Förderung des Radverkehrs in Magdeburg

Durch die weitere Zunahme der Verkehrsdichte durch Pkw gewinnen die Vorzüge des Fahrradfahrens, wie

- geringe Inanspruchnahme von Verkehrsflächen,
- Umweltfreundlichkeit,
- direkte Erreichbarkeit fast jedes Nahzieles ohne schwierige Parkplatzsuche

neben den gesundheitsfördernden Aspekten immer mehr an Bedeutung. Aber auch die Eigenheiten (geringe Verkehrsgeschwindigkeit, Witterungsabhängigkeit, Empfindlichkeit gegenüber größeren Entfernungen, Umwegen und Steigungen sowie Unebenheiten) sind mit zu berücksichtigen.

Ausgehend von den "Leitsätzen der Verkehrsplanung in der Stadt Magdeburg" und der darin fixierten verkehrspolitischen Zielstellung, die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fußgänger,- Rad- und Öffentlicher Personen Nahverkehr) zu fördern, ist die Schaffung eines attraktiven Angebotes die wichtigste Aufgabe.



Walter-Rathenau-Str.

Fahrradabstellanlage im Breiten Weg vor KARSTADT



Dies bedeutet, daß

1. mit Hilfe eines engmaschigen Radwegenetzes die Möglichkeit geschaffen wird, jedes Stadtgebiet von Magdeburg auf kurzen und radfahrfreundlichen Wegen zu erreichen. Dabei ist unter Beachtung der unterschiedlichen Anforderung des Berufs-, Einkaufs- und Freizeitradlers und unter Einbeziehung aller verkehrsorganisatorischen Möglichkeiten (Radfahren in Fußgängerzonen, Benutzung "linker" Radbahnen an Straßen mit starker Trennwirkung, stärkere Verwendung von Gebots- anstelle von Verbotsschildern, Radfahren in entgegengesetzter Richtung in Einbahnstraßen, "unechte Sackgassen" nur für Radfahrer u.a.) ein System von Radstreifen, -bahnen, -wegen, Mehrzweckstreifen und Fahrrad- sowie Anliegerstraßen zu entwickeln. Die Schaffung selbständiger Radwege an Grün- und Gewässerachsen soll ein bestimmendes Merkmal des Magdeburger Radwegenetzes sein.
2. ein flächendeckendes Angebot von Abstellanlagen bereitgestellt wird. Verantwortlich für die Aufstellung von Fahrradständern, -boxen oder überdachten Anlagen muß grundsätzlich der Träger der

Einrichtung sein, die Ziel- und Ausgangspunkt des Radverkehrs ist. Die Bereitstellung fahrradfreundlicher und vor allem diebstahlsicherer Abstellanlagen, vorzugsweise auf eigenem Grundstück, ist ein entscheidender Beitrag zur Radverkehrsförderung. Unter Beachtung der gesetzlichen Gegebenheiten wird eine Satzung zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen entsprechend der Stellplatzsatzung für den ruhenden Kfz-Verkehr angestrebt.

3. an Straßen, auf denen 50 km/h und schneller gefahren werden darf, vorzugsweise der Radverkehr vom Kfz-Verkehr durch bauliche und optische Maßnahmen getrennt wird. Unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten werden Radstreifen, -bahnen oder -wege sowie kombinierte bzw. gemeinsame Geh- und Radwege angelegt. In Tempo 30-Zonen sowie an Straßen und Wegen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 30 km/h und weniger festgelegt wurde, kann auf eine bauliche Trennung zwischen dem Rad- und dem fließenden Kfz-Verkehr verzichtet werden. Ausnahmen bilden Hauptnetzradwege, wenn diese durch Tempo 30-Zonen führen.

Kritzmannstraße nach der Umgestaltung





Radfahreralltag in der Halberstädter Straße

Radfahren im Grünen - Schroteanlagen

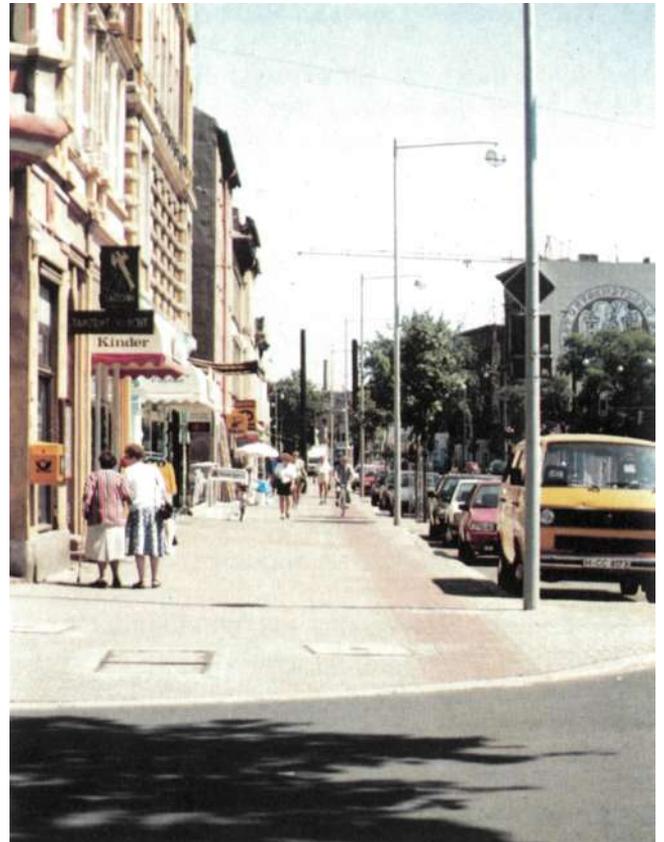


4. der Radverkehr zur Gewährleistung der Mobilität den anderen Verkehrsarten gleichgestellt wird, aber im Einzelfall auch Priorität erhält. Das schließt ein, daß nur dem Radverkehr dienenden Baumaßnahmen zur Erhöhung ihrer Verkehrssicherheit durchzuführen sind. Gegenwärtig kann noch nicht von einer Chancengleichheit in Magdeburg gesprochen werden.
5. Radstreifen, -bahnen und -wege sowie vom Radverkehr genutzte Anliegerstraßen und Wege eben gestaltet werden und als wichtiges optisches Ordnungsmittel die rote Farbe verwendet wird. Beim Verlegen von Kleinpflaster oder Mosaiksteinen ist eine höchstmögliche Verlegequalität zu gewährleisten. Bordabsenkungen an Knotenpunkten und Überfahrten werden gemäß der Richtlinie so vorgenommen, daß einerseits ein stoßfreies Ab- und Auffahren der Radfahrer möglich wird und andererseits der Abfluß des Regenwassers gewährleistet bleibt. Zur eindeutigen Wahrnehmbarkeit der Trennung der Rad- von der Gehbahn wird für die Sehbehinderten ebenerdig, d. h. ohne Höhenunterschied, ein Kantenstein verlegt. Zum Radverkehrssystem gehören auch eine spezielle Wegweisung, Beleuchtung und andere Ausstattungen.
6. in Knotenpunktbereichen die Radbahnen und -wege so an die Fahrbahn verlegt werden, daß diese auf einer Länge von mindestens 15 m nicht durch Bäume, Masten oder Strauchwerk, aber auch nicht durch parkende Autos für die Kfz-Fahrer verdeckt werden. Desweiteren wird für linksabbiegende Radfahrer auch die Möglichkeit geschaffen, sowohl auf dem direkten Wege (Einordnen auf der Fahrbahn vor dem Knoten) als auch auf dem indirekten Wege (im Prinzip der "starrten Schiene" um den Knoten herum) abzubiegen. An lichtsignalgeregelten Knoten müssen die Belange des Radverkehrs (Grünvorlauf, "Radfahrerblase" u.ä.) und insbesondere des wahlweisen Linksabbiegens der Radfahrer künftig stärker berücksichtigt werden. Neue, fahrradfreundliche Lösungen sind zu erproben.

Radstreifen im Knotenpunkt Halberstädter Str./Südring



7. neben dem Ausbau des Radwegenetzes und der umfassenden Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz des Fahrrades in der Bevölkerung nötig ist. Es wird angestrebt, ein "Fahrradbüro" einzurichten. Erfahrungen anderer Städte, die über so eine Einrichtung bereits verfügen, sind einzubeziehen. Das Fahrradbüro soll Anlauf-, Beratungs- und Koordinationsstelle für alle Fahrradinteressenten sein. Das Organisieren vielfältiger Radfahraktionen, die Öffentlichkeitsarbeit und die "Mitwirkung an der Planung und Gestaltung der Radverkehrsanlagen", die Förderung des Radverkehrs schlechthin sind die Aufgaben eines solchen Büros.



▲ nach dem Umbau

Halberstädter Str. vor dem Umbau



2.4 Vorwegweisung auch für Radfahrer

Die Wegweisung im Straßennetz ist bisher ausschließlich auf die Belange des Autoverkehrs zugeschnitten. Es kann nicht generell davon ausgegangen werden, daß die Radfahrer nur im Nahbereich fahren und die günstigsten und sichersten Verbindungen ohnehin kennen und sich ansonsten nach der Kfz-Wegweisung richten. Insbesondere Personen, die nicht ständig mit dem Fahrrad fahren, oder ortsfremde Radtouristen haben erhebliche Probleme, radfahrerfreundliche Trassen zu finden.

Mit der Erarbeitung einer gesonderten Konzeption zur Wegweisung für den Radfahrer in Magdeburg soll eine gezielte Förderung des Radverkehrs im Alltags- und Freizeitverkehrs erreicht werden. Dabei werden insbesondere folgende Ziele angesetzt:

1. Führung des Radverkehrs auf fahrradfreundlichen Trassen im Stadtgebiet für den Alltagsverkehr
2. Ausweisung besonderer Radverkehrstrassen für den Alltags- und Freizeitverkehr
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein übersichtliches Leitsystem für Radfahrer
4. Förderung des Radwanderns zu Zielen im Stadtgebiet und zum Umland

Die Wegweisung ist so zu gestalten, daß die Wahrnehmbarkeit, Einheitlichkeit, Kontinuität und Farbgestaltung eine sichere und schnelle Orientierung für den Radfahrer ermöglichen und die gewünschten Ziele auch ohne einer speziellen Radwegekarte widerspruchsfrei erreicht werden kann.

Der Wegweisung wurde das geplante Radwegenetz entsprechend der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg zugrunde gelegt. Notwendig wurde jedoch eine Konzentration auf ein Netz der Hauptradwege. Dieses Netz wurde in zwei Kategorien differenziert:

1. in das grüne Netz, * das die Hauptradfahrverbindungen außerhalb der Hauptnetzstraßen im Grünbereich oder über verkehrsarme Straßen ausweist und
2. in das rote Netz, das die Hauptradfahrverbindungen an den Hauptnetzstraßen des Kfz-Verkehrs ausweist.

Das grüne Netz bedarf einer durchgängigen Wegweisung für den Radverkehr. Hier gibt es Ori-

entierungsprobleme für den Radfahrer und eine Kfz-Wegweisung ist auch nicht vorhanden. Die Wegweiskonzeption wurde auf dem vorhandenen Netz der Hauptradwege mit den bis zum Jahr 2005 geplanten Netzerweiterungen aufgebaut. Als Plangrundlage wurde zur besseren Orientierung ein handelsüblicher Stadtplan benutzt. Dieser Plan der Hauptradwege soll für eine besondere Radwegekarte Magdeburgs und der näheren Umgebung aufbereitet werden.

Das rote Netz entspricht im wesentlichen den historisch gewachsenen achsialen und tangentialen Straßenverbindungen, an denen weitgehend straßenbegleitende Radwege vorhanden oder geplant sind. Diese Wege stellen auch häufig die kürzesten Verbindungen zwischen den Stadtteilen dar. Der Radfahrer kann sich an diesen Trassen weitestgehend nach der Kfz-Wegweisung orientieren. Notwendig ist eine punktuelle Wegweisung vom roten Netz zu den Anschlüssen des grünen Netzes.

Zur Förderung des Radfahrens im Alltag und in der Freizeit wurde eine Bezeichnung und Kennzeichnung besonderer Velotrassen im Stadtgebiet angeregt. Im einzelnen sind folgende Velotrassen ausgewiesen:

1. Elberadweg

Der Radwanderferweg Hamburg - Dresden verläuft im Stadtgebiet im östlichen Eibuferbereich

2. Neustädter Radweg

Verbindung zwischen Alt-Olvenstedt über das Neustädter Feld bis zur geplanten Elbfähre zum Herrenkrug

3. Börderadweg

Verbindung von Brückfeld über die Ernst-Reuter-Allee und entlang der Schrote nach Diesdorf und weiter über Niederndodeleben nach Hundisburg bzw. Haldensleben

4. Glacisradweg

Verbindung zwischen den Neustädter Feld über dem Damaschkeplatz nach Buckau

5. Gübser Radweg

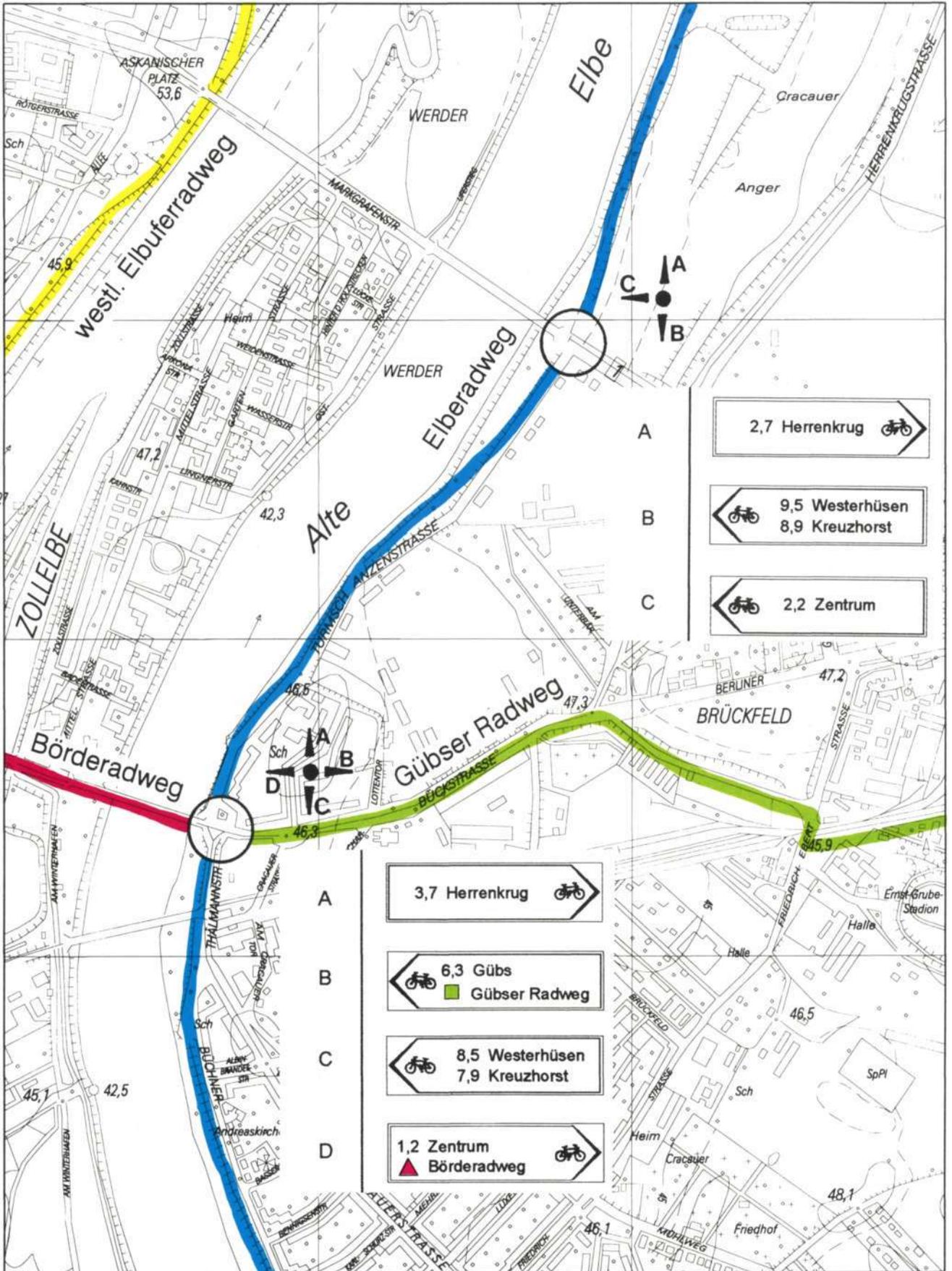
Verbindung von Brückfeld nach Gübs

6. Ehleradweg

Radweg entlang der Ehle bzw. des Umfluters von Lostau bis Pretzien

7. Schroteradweg

Verbindung vom Neustädter Radweg entlang der Schrote zum Schiffshebewerk und nach Fertigstellung der Kanalbrücke über die Elbe bis Hohenwarthe



8. westlicher Eibuferradweg

Verbindung vom Neustädter Radweg bis Schönebeck am westlichen Eibufer (Kürzerer Name wird noch gesucht!)

9. Sülzeradweg

Verbindung vom westlichen Eibuferradweg bis Beyendorf an der Sülze

10. Klinkeradweg

Verbindung vom westlichen Eibuferradweg in Höhe Buckau bis Ottersleben, soweit wie möglich entlang der Klinke und perspektivisch bis nach Oschersleben

11. Klusdammradweg

Verbindung vom Elberadweg in Höhe Prester nach Pechau und Wahlitz

2.5 Alle Möglichkeiten für die Realisierung nutzen!

Für die Umsetzung dieser sehr umfassenden Konzeption wird ein Maßnahmenkonzept vorgeschlagen. Der Realisierungszeitraum hängt von den finanziellen Möglichkeiten und der Investitionspolitik der Stadt ab - aber auch von Initiativen und Aktivitäten, wozu keine großen finanziellen Aufwendungen notwendig sind. Das Maßnahmenkonzept setzt sich deshalb aus drei Handlungsebenen zusammen:

1. Schaffung von Radverkehrsanlagen

Für die Schaffung von Radverkehrsanlagen wird ein Maßnahmenplan aufgestellt. Die Maßnahmen sind vielschichtig in der Zuordnung zu Planung, Durchführung und Finanzierung. Sie sind Bestandteil von Verkehrsvorhaben zur Instandsetzung, Verbesserung und Erweiterung der Straßeninfrastruktur, von Erschließungsmaßnahmen von neuen Gewerbe- und Wohngebieten, von Freiraumgestaltungen und es sind eigenständige Verkehrsanlagen. Die Realisierung kann nicht in Jahresscheiben vorgegeben werden, da die entsprechenden Mittel nicht konkret vorgegeben werden können. Einer Faustregel folgend aus den alten

Knoten Ebendorfer Str. / A.-Vater-Str.





im Eibvorland in Höhe Turmschanzenstraße

Holzweg



Bundesländern sollten pro Einwohner mindestens 10,- DM im Jahr aufgewendet werden, was ca. 3 Millionen DM für die Stadt bedeuten würde. Untersuchungen aus Nordrhein-Westfalen machen jedoch deutlich, daß bis zu 50,- DM je Einwohner für eine spürbare Verbesserung des Radverkehrs aufzuwenden sind. Die gegenwärtigen Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt, des Landes und des Bundes (aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz im Zusammenhang mit Straßenbauten, mit Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, Ausbau- und Erschließungsbeiträgen) werden dafür nicht ausreichen. Neue Möglichkeiten sind zu erschließen - Sponsoren, Spenden, weitere Fördermittel, Vereinsbildungen, Beitragserhebungen u. a. m.

Ein Schwerpunkt bis 2000 in der Realisierung von neuen Radverkehrsanlagen werden neben der Schaffung bzw. Sanierung straßenbegleitender Radwege (Nordbrückenweg, Brückenbauwerk über die Bahn in Höhe Diesdorfer Graseweg, verlängerter Westring u. a.) das Anlegen selbstständig geführter Radwege zum und auf dem Cracauer Anger sein, wo 1999 die Bundesgartenschau stattfinden wird. Unter dem Motto - Mit dem Fahrrad zur Bundesgartenschau aus den angrenzenden Landkreisen Ohrekreis, Jerichower Land, Schönebeck und Bördekreis - ist vorgesehen, attraktive und vor allem abseits von Hauptnetzstraßen führende Radfahrverbindungen von den Kreisstädten nach Magdeburg zur Bundesgartenschau zu schaffen. Dies bedeutet im einzelnen, daß zur Bundesgartenschau der Elberadwanderweg durchgehend im Stadtgebiet fertiggestellt und wünschenswert aus Richtung Norden von Burg und aus Richtung Süden von Zerbst dieser erreichbar ist, daß aus Haldensleben der Börde- radwanderweg über Niederndodeleben entlang der Schrote bis zum Elberadwanderweg zu schaffen und entsprechend auszuschildern ist und daß eine attraktive Radfahrverbindung aus dem Bördekreis zum Cracauer Anger zu finden und auszubauen ist. In Abhängigkeit der Führung des Weges im Bördekreis besteht im Stadtgebiet die Möglichkeit, diesen entweder über den Klinkeradwanderweg oder über dem Sülze- und westelbischen Radwanderweg zu führen. Darüber hinaus werden im BUGA-Gelände eine Reihe von Wegen geschaffen, die sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer nutzbar sind (siehe Plan der Verkehrsstruktur im Bearbeitungsbereich der BUGA).

2. Schaffung von rechtlichen Grundlagen zur Förderung des Radverkehrs

Um ein flächendeckendes Angebot von Fahrradständern zu schaffen, ist eine Satzung zur Auf- und Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten analog

der Stellplatzsatzung für den ruhenden Kfz-Verkehr durch das Stadtplanungsamt zu erarbeiten. Hierfür sind die rechtlichen Grundlagen in der Landesbauordnung von Sachsen-Anhalt mit dem § 87 (ortspezifische Satzungen) geschaffen worden.

3. Öffentlichkeitsarbeit

Mit einem Radwegeausbauprogramm und den gesetzlichen Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs kann viel, aber nicht alles erreicht werden. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit für ein fahrradfreundliches kommunales Klima ist zu realisieren. Um eine durchgreifende Akzeptanz des Fahrrades als umweltfreundliche Alternative in der Bevölkerung zu wecken, sind alle dem Radverkehr nahestehenden Vereine und Verbände aufgefordert, ihre Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren. Öffentlichkeitswirksame Aktionen sind in großer Vielzahl denkbar, wie z.B.:

- Volksradfahren ins Grüne
- Verkehrserziehungstage in Schulen
- Preisausschreiben
- Geschicklichkeitsprüfungen, nicht nur für Kinder
- Befragungen
- Foren, Ausstellungen und andere Sonderveranstaltungen.

Erste positive Ansätze waren die Ausstellung des ADFC zu Ostern 1992 im Rathausfoyer, die Olvenstedter Verkehrserziehungstage und die Radwandertage des ADFC und der AOK in die nähere Umgebung. Die Lokalpresse ist dabei ein wichtiger Partner. Sie sollte motiviert werden, eine regelmäßige Rubrik "fahrradfreundliche Stadt" einzurichten.



*Eibradweg in Höhe der nördlichen Stadtgrenze
Radwandern, vom ADFC - allwöchentlich organisiert*



2.6 Maßnahmeplan bis 2000

Objekt	Grob- kosten [Mio DM]	Bemerkungen
1. Elberadwanderweg Hamburg - Dresden	5,30	Schaffung eines attraktiven Teilstückes des Elberadwanderweges östlich der Elbe im Stadtgebiet; Dieser Weg ist Bestandteil der BUGA 1999.
nördliche Stadtgrenze - Herrenkrugquerdeich	1,02	bereits 1993/94 als AB-Maßnahme realisiert;
Herrenkrugquerdeich - Markgrafenstraße	1,01	zwischen Herrenkrugquerdeich und -rondell bereits 1993/94 realisiert; zwischen Herrenkrugstraße und Kleinen Cracauer Anger entlang der Bahntrasse in Vorplanung
Markgrafenstraße - Brückstraße	0,40	teilweise 1994 als AB-Maßnahme realisiert; Fortsetzung erfolgt 1995
Brückstraße - Kirche Prester	1,33	Gegenwärtig laufen für diesem Abschnitt die vorplanerischen Untersuchungen. Es wird angestrebt, eine Deichbefahrung in Teilbereichen zu ermöglichen, wobei dann die Kosten sich erhöhen werden.
Kirche Prester - südliche Stadtgrenze	1,04	siehe vorhergehenden Abschnitt
Gierfähre Westerhüsen - Pechau	0,60	siehe vorhergehenden Abschnitt
2. westelbischer Radweg	5,40	Schaffung einer attraktiven Radfahrverbindung westelbisch zwischen An der Lake und Schönebeck; Für den Abschnitt zwischen Askanischen Platz und Schönebeck ist eine Vorplanung erarbeitet worden.
An der Lake - Askanischer Platz	0,93	Vorplanung zur Trassenführung entlang der Elbe erforderlich und dieser Abschnitt ist Bestandteil der BUGA
Askanischer Platz - Sternbrücke	1,22	Baumaßnahmen in Teilstücken erforderlich
Sternbrücke - Fähre Buckau	0,59	Für diesen Abschnitt werden Bebauungspläne erarbeitet. Der Weg wird Bestandteil dieser Pläne sein.
Fähre Buckau - Alt-Salbke	1,08	Gegenwärtig werden Projektunterlagen mit der Zielstellung erarbeitet, diesen Bereich abschnittsweise 1995/96 über ABM zu realisieren.
Sülzemündung - Gierfähre Westerhüsen	0,54	mittelfristige Lösung über das Gelände von ehemals Fahlberg-List - kurzfristige Lösung ohne baulichen Aufwendungen nur über die Alt-Salbke möglich;
Gierfähre Westerhüsen - südliche Stadtgrenze	1,04	Klärung der Eigentumsverhältnisse erforderlich, da zwischen Elbe und Dorflage viele kleine Grundstücksflächen vorhanden sind.

Objekt	Grobkosten [Mio DM]	Bemerkungen
3. Börderadwanderweg	4,01	Schaffung eines abseits von Straßen liegenden Wanderweges auf den Spuren der Romanik zwischen Magdeburg und Hundisburg
Liebermannstraße - Hannoversche Straße	0,90	weitestgehend im guten Zustand vorhanden - zwischen Liebermannstraße und Pestalozzistraße und zwischen Spielbergstraße und Schmeillstraße sind bauliche Maßnahmen erforderlich.
Hannoversche Straße - westliche Stadtgrenze	1,26	Hierzu laufen gegenwärtig die vorplanerischen Untersuchungen zur Festlegung der Trasse
Helmstedter Chaussee (B1) - Freiheitsplatz	0,91	Gegenwärtig läuft die Vorplanung zum Anlegen eines Radweges nördlich der B1. In der Ortslage ist eine grundhafte Sanierung erforderlich.
Freiheitsplatz - Albert-Vater-Straße	0,84	Durchgehend vorhanden, wobei stellenweise eine Sanierung erforderlich ist.
Albert-Vater-Straße - Schrote (Schwarzer Weg)	0,10	Durchgehend vorhanden, eine Sanierung ist stellenweise erforderlich.
4. Klusdammrادwanderweg		Schaffung eines Radwanderweges auf den Spuren Napoleons zwischen Magdeburg und Wahlitz
Elberadweg - Pechau		teilweise im Rahmen von ABM 1994 saniert; Fortsetzung bis Cracau 1995 vorgesehen.
Pechau - östliche Stadtgrenze		Sanierung im Rahmen von ABM für 1995 vorgesehen.
5. weitere Maßnahmen im Rahmen der Bundesgartenschau		Anlegen von Hauptwegen im Kernbereich der Bundesgartenschau (BUGA) und Wegen zum Kernbereich
Wege im Kernbereich der BUGA	0,51	Hauptwege im Kleinen und im Großen Cracauer Anger
Neue Neustadt - Herrenkrugrundell		Variantenuntersuchungen zur Trassenführung zwischen der Wasserkunststraße und dem Herrenkrugrundell zur Anbindung der BUGA an die nördlichen Stadtteile erforderlich.
Radfahrrundkurs durch die BUGA	2,25	Schaffen eines Rundkurses durch den Kernbereich der BUGA, den Biederitzer Busch und am Umflutkanal vorbei mit einer Länge von ca. 10 km.
Sanierung vorhandener Radwege		entlang der Berliner Chaussee, der Breitscheidstraße, der Jerichower Straße (Nordseite) und der Herrenkrugstraße; Eine Analyse zum Zustand dieser Wege für eine Grobkostenermittlung ist erforderlich.

Objekt	Bemerkungen
6. Radwegebau im Zuge von Straßenbaumaßnahmen	
Umbau Ebendorfer Chaussee zwischen Lerchenwuhne und HORNBAACH	bis auf dem Knoten Lerchenwuhne/ Ebendorfer Chaussee schon realisiert
Neubau Verlängerung Westring zwischen Olivenstedter Chaussee und Große Diesdorfer Straße	
Umbau Ebendorfer Straße	
Brückenneubau und Ausbau des Diesdorfer Grasesweges zwischen Große Diesdorfer Straße und Sudenburger Wuhne	
Sanierung Seitenbahnen Halberstädter Straße	teilweise schon realisiert
Ausbau Königstraße zwischen Wanzleber Chaussee und Halberstädter Chaussee	
Ausbau Seitenbahnen Saalestraße	
Ausbau Weizengrund	Seitenbahnen auf der Ostseite schon realisiert;
Ausbau Brenneckestraße zwischen Halberstädter Chaussee und Magdeburger Ring	teilweise in Höhe Hansapark fertiggestellt
Umbau Knoten Hundisburger Straße/ Lübecker Straße	zwischen Magdeburger Ring und Lübecker Straße fertiggestellt
Neubau Nordbrückenzug zwischen Askanischen Platz und Jerichower Platz	Zur Zeit im Bau; Fertigstellung 1999 zur BUGA
Neubau der Erschließungsstraße zum Güterverteilerzentrum in Rothensee mit Ersatzneubau der Oebisfelder Brücke	
Neubau der Ortsumgehung Barleben (B189) mit Knopfpunktausbaufahrt IKEA/HÖFFNER	
Ausbau Friedrich-Ebert-Straße zwischen Berliner Chaussee und Cracauer Straße	
Ausbau Münchenhofstraße zwischen Insleber Straße und Lorenzweg	
Ausbau Lorenzweg zwischen Magdeburger Ring und Gagerstraße sowie zwischen Münchenhofstraße und Bahn	
Ausbau August-Bebel-Damm zwischen BAB A2 und Zwischenschleife Straßenbahn	
Bemerkung: Der Radwegebau ist Bestandteil der Straßenbaumaßnahmen und daher werden die Kosten für den Radwegebau nicht extra ausgewiesen.	

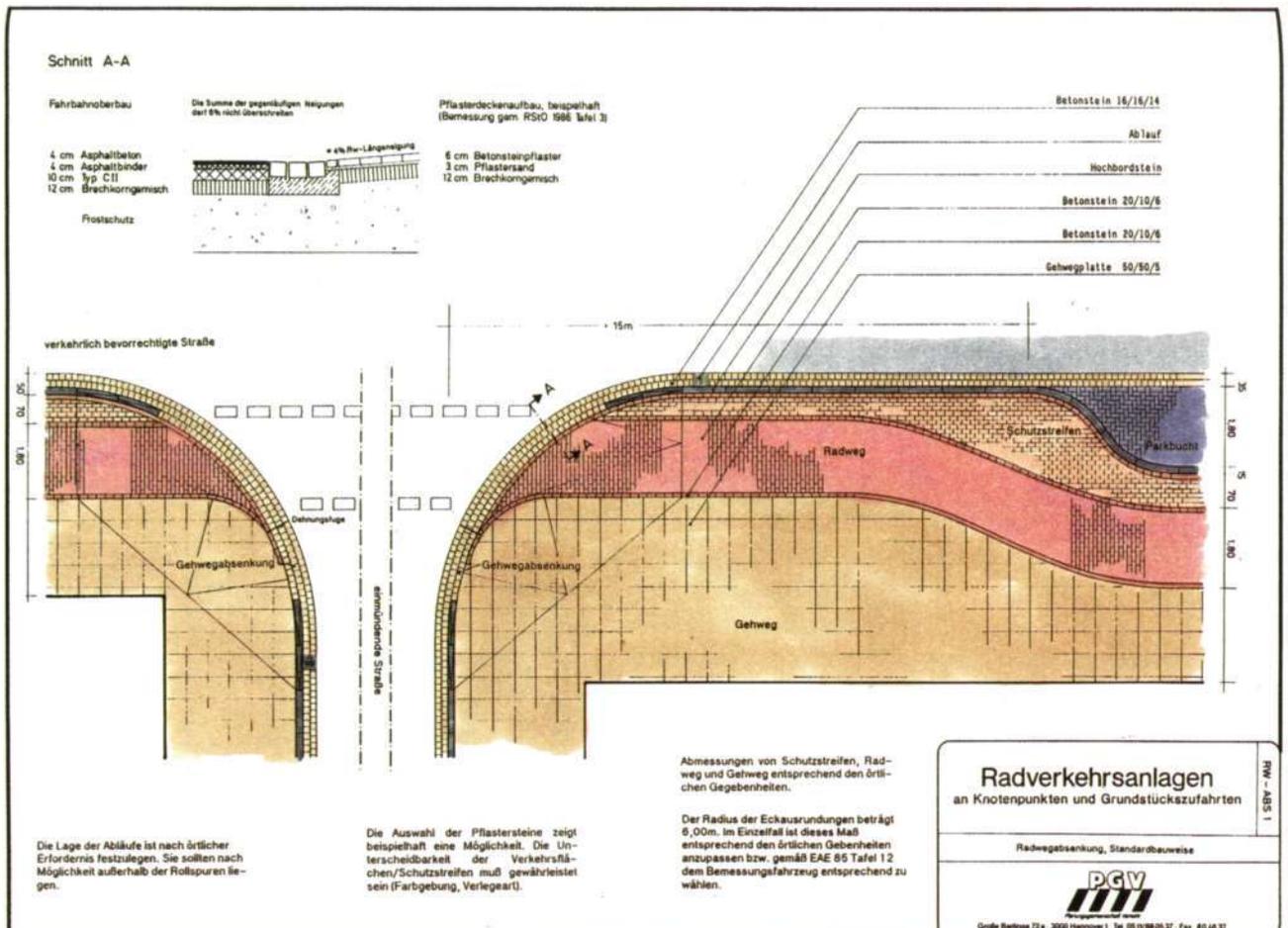
Objekt	Grob- kosten [Mio DM]	Bemerkungen
7. mittelfristige Maßnahmen		
Radfahrweg entlang der Schrote zwischen Wasserkunststraße und Barleber See	6,27	
Radfahrweg entlang der Klinke zwischen Lüttgen-Ottersleben und der Elbe	4,82	
Radfahrweg entlang der Sülze zwischen der Frohser Berge und der Elbe	2,80	
Radfahrweg entlang der Großen Sülze zwischen Alt-Olvenstedt und der Schrote in Höhe der Barro-Seen	2,86	
Radfahrweg zwischen der Großen Sülze und Buckau über das Neustädter Feld, die Glacis- anlagen und Carl-Miller-Straße	6,76	



B. Oppermann mit seinem selbstgebautes Fahrrad

GRÜNE LIGA

Die GRÜNE LIGA ist noch relativ jung in Magdeburg. Seit 1991 hat sie sich mit verschiedenen Projektgruppen etabliert, so auch mit der Arbeitsgruppe Radverkehr. Alternative Projektierungen wollen die Mitglieder des Vereins in die Verkehrsplanungen der Stadt einbringen. Und das passierte sogar schon vor 1991. Bernd Oppermann, der sich selbst als unruhiger Geist bezeichnet und sich bereits vor der Wende gegen die Autolobby stark machte, beteiligte sich von Anfang an an der Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, wo am 30. 11. 1978 die Arbeitsgruppe Verkehr ins Leben gerufen wurde. Seit dem drängt er ständig auf Ausbau und Erhalt von Radwegen. Auch seinem Engagement und weiterer Mitstreiter ist es zu verdanken, daß bereits Radwege zwischen Herrenkrug und Biederitz, durch die Glacisanlagen und am Schroteanger wieder instandgesetzt wurden. Er feilt aber auch an den Plänen quer durch Magdeburgs Straßenverkehr. So legte er im Stadtplanungsamt Pläne für durchgängige Radwege in der Ernst-Reuter-Allee vom Damaschkeplatz bis zum Breiten Weg vor. Leider ist nicht immer alles durchsetzbar, aber ein Kompromiß läßt sich fast immer finden.

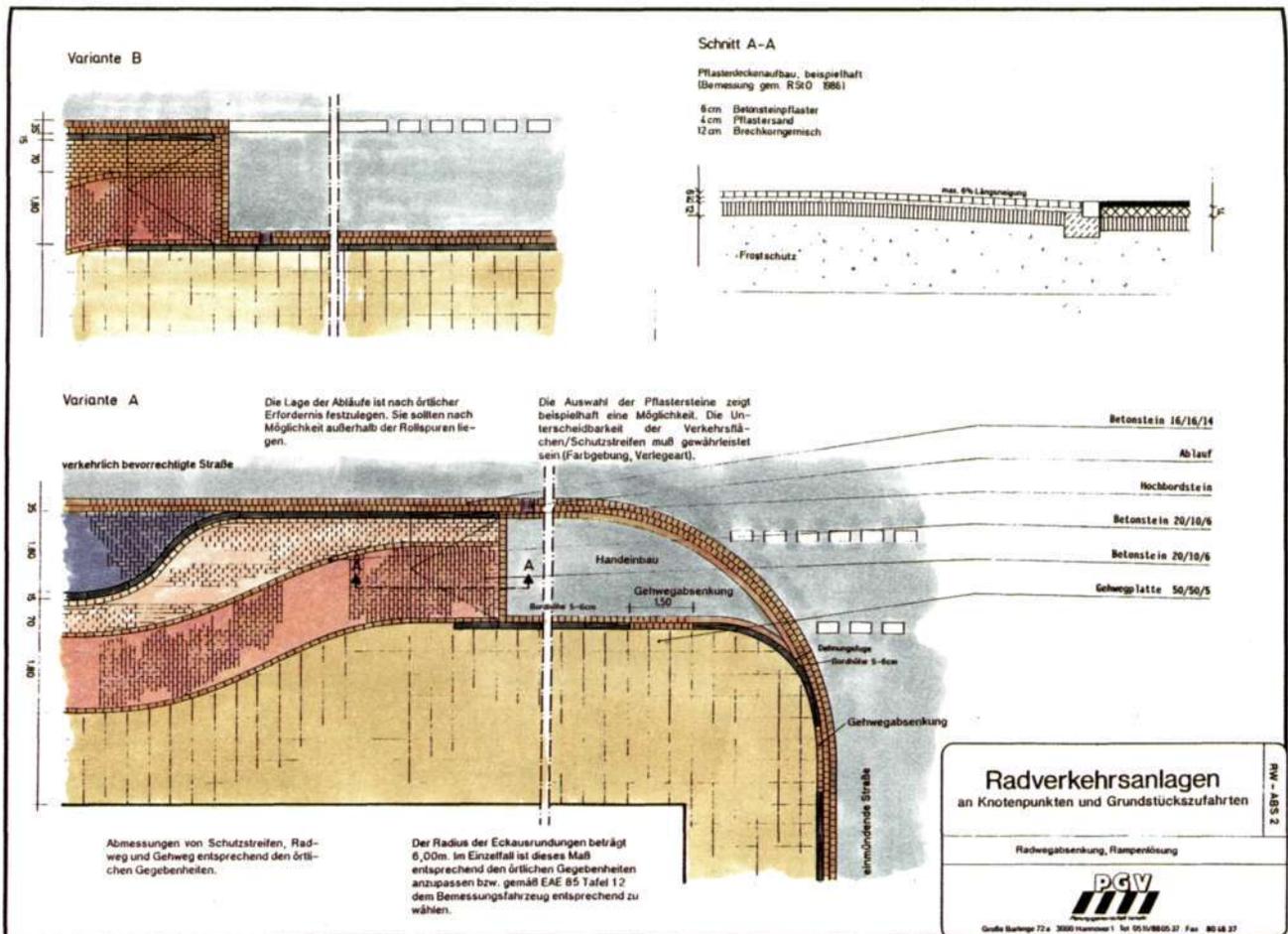


Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club

Auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club, seit 1990 auch in Magdeburg vertreten, kann sich mit seinen Aktivitäten rund um das Radfahren sehen lassen. So organisiert der Verein Radtouren in Magdeburg und zu verschiedenen Ausflugszielen in der nahen Umgebung. Bei den gemeinsamen Radwanderungen mit der AOK sitzen sogar stets 100 bis 150 Leute im Sattel. Aber selbst für Senioren gibt es die entsprechenden Touren. Die Mitglieder des Vereins entwickeln Routen, wie man am besten durch die Stadt kommt oder gestalten Verkehrstage zur Aufklärung im Straßenverkehr. Hans-Peter Matthaei, Mitglied des Kreisvorstandes des ADFC, fährt auf seinem Drahtesel stets mit offenen Augen durch die Stadt. Dabei beäugt er die Radwege mit kritischem Blick. Zugeparkte Radwege, zu schmale Fahrstreifen, fehlerhafte Bordsteinabsenkungen, Gefahren durch Baustellen, oder Papierkörper notiert er beflissen und teilt sie den zuständigen Mitarbeitern der Stadtverwaltung mit. Gemeinsam ringt man so um bessere Bedingungen für Radfahrer.

Allgemeiner Deutscher Automobil Club

Man wird es kaum glauben, aber auch der Allgemeine Deutsche Automobil Club Niedersachsen - Sachsen-Anhalt, der ja eigentlich für die Autofahrer da sein müsste, kümmert sich um die Bedingungen der fußtreibenden Zweiradfahrer. Den Paragraphen 1 der Straßenverkehrsordnung haben sich die Automobilvertreter ganz groß auf die Fahne geschrieben. Und das heißt, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. In flächendeckenden Aufklärungskampagnen wirbt der ADAC für gleiche Chancen im Straßenverkehr und zur gegenseitigen Rücksichtnahme. In der gemeinsamen Aktion des ADAC und dem Land Sachsen-Anhalt "Das verkehrssichere Fahrrad" werden an kleine und große Fahrradbesitzer Prüfplaketten nach Feststellen der Verkehrs- und Betriebssicherheit ausgegeben.



Wo finde ich wen?

Arbeitsgruppe "Radverkehr"
im Stadtplanungsamt
Lorenzweg 77 - 87
39128 Magdeburg

Ansprechpartner: Herr Lemm
Telefon: 0391/5668-355

Grüne Liga Sachsen-Anhalt e.V.
Landesgeschäftsstelle und Regionalbüro
Immermannstraße 31
39108 Magdeburg

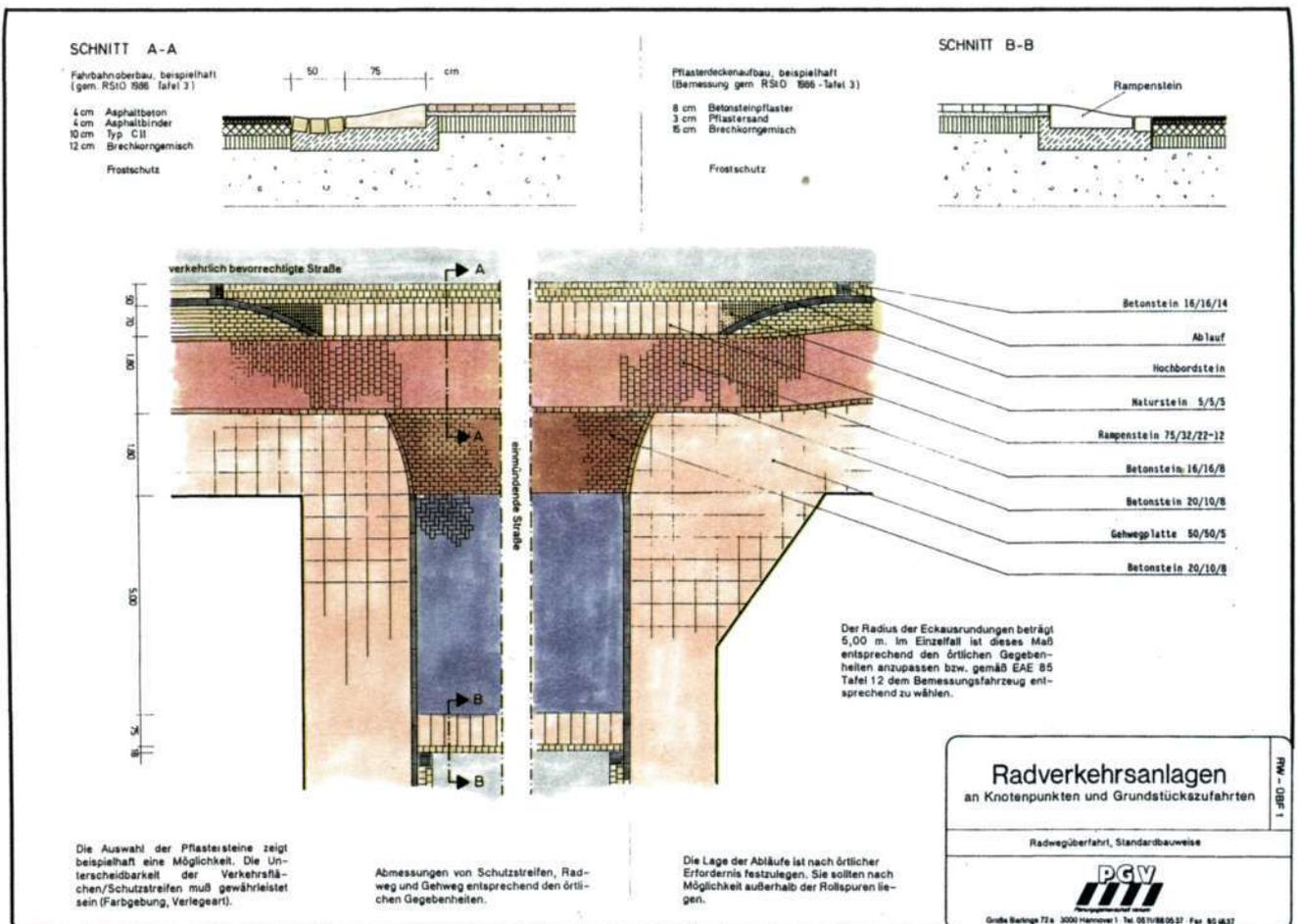
Tel./Fax: 0391/5613082

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt
Hindenburgstraße 36-37
30175 Hannover

Ansprechpartner: Herr Seeger
Tel: 0511/8500426

ADFC-Kreisverband
Harsdorfer Straße 49
39110 Magdeburg

Tel: 0391/7316645



Mit dem Fahrrad durch die Stadt

- Zwischen Autostau und Klosterberge-Garten

Als geübter Radfahrer habe ich zwar keine Probleme im dichten Straßenverkehr, aber ich fahre oft in Begleitung meines Enkels. Und da stoßen wir schon auf einige Hindernisse. Wir starten beispielsweise in Sudenburg und unser Ziel ist der Salbker See. In Höhe Postamt Halberstädter Straße ist an Wochentagen ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn kaum möglich. Also fahren wir einen kleinen Umweg und benutzen den Übergang am Südring. Nun kann man, wenn der Radweg nicht gerade zugesperrt ist, problemlos bis zur Carl-Miller-Straße durchstarten. Auch in der Carl-Miller-Straße finden wir einen, wenn auch nicht mehr ganz neuen Radweg. Leider endet dieser aus unerklärlichen Gründen schon ein ganzes Stück vor der Sternstraße. Waghalsige und autoresistente Linksabbieger dürfen durchaus die Fahrbahn benutzen. Wir bleiben jedoch

auf dem Fußweg und biegen nach rechts in die Sternstraße ein. Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder fahren wir weiter durch die Sternstraße bis zur Harnackstraße - hier existierte übrigens mal ein schmaler Radweg - oder wir fahren entlang der Klinke durch die Parkanlage bis zur Kreuzung Steubenallee. Nachdem wir zur Erhöhung der Sicherheit zwei Straßen an der Ampel überqueren, was zwar etwas mehr Zeit kostet, fahren wir hinter den Grusonschen Gewächshäusern durch den Klosterberge-Garten. Über verkehrsarme Straßen wie die Bleckenburgstraße und Fährstraße erreichen wir dann die Eibwiesen an der Buckauer Fähre. Nun haben wir auch bald auf noch naturbelassenen Wegen unser Ziel erreicht.

Hallische Straße während der Rushhour

