



**magdeburg** **radelnd** **erobern**



Zwischenbilanz zur Umsetzung der Radverkehrs-  
konzeption der Landeshauptstadt Magdeburg

2004 - 2012

schaftshafen. Weiterhin sind die ostelbische Führung zwischen den beiden zuvor genannten Brücken sowie der Abschnitt entlang der Jerichower Straße und Herrenkrugstraße zwischen der Brücke des Friedens und der Eisenbahnbrücke als Alternativrouten ausgewiesen.

Mit der sehr umfangreichen Beseitigung der Hochwasserschäden aus den Jahren 2002 und 2003 erfuhr der Elberadweg durch Belagsverbesserungen und durch die Errichtung verschiedener Rastplätze einen deutlichen Qualitätszuwachs.



Rastplatz „Domblick“ am Elberadweg in den Herrenkrugwiesen

## 2 Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur 2004 - 2008

### 2.1 Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs

Leitlinien als Richtschnur für die Stadtverwaltung

Die Leitlinien der 2004 beschlossenen RVK zur Förderung des Radverkehrs sind weiterhin Richtschnur der Verwaltung. Die Schaffung eines attraktiven Angebotes für den Radverkehr als eine nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) steht weiter im Vordergrund. Im Einzelnen beinhaltet dies:

- die weitere Komplettierung des Netzes aus straßenbegleitenden und selbständig geführten Radwegen sowie Anliegerstraßen und ländlichen Wegen (rotes und grünes Netz)
- der Erhalt und die ständige Verbesserung der Beschaffenheit der Fahrwege - Zustand, Erkennbarkeit und Stetigkeit der Anlagen
- stärkere Beachtung der verkehrsorganisatorischen Besonderheiten bzw. Anforderungen
- die flächendeckende Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen
- Radtourismusförderung als ein Punkt der Wirtschaftsförderung
- verstärkte Anwendung des Qualitätsmanagements
- weitere Stärkung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Landeshauptstadt Magdeburg
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit

Mit diesen Maßnahmen sollten in erster Linie die Belange des Alltagsradverkehrs und die des Freizeitradverkehrs der Magdeburgerinnen und Magdeburger weiter gefestigt werden.

Zusammenhang mit den bestehenden Aktivitäten zur Infrastrukturförderung (Blaues Band, Straße der Romanik, Gartenträume u. ä.) im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten abzusichern und umzusetzen.



Das sind im Einzelnen:

- das inhaltliche Ausstatten der Informationstafeln an den Rastplätzen,
- die Anlage weiterer Informations- und Rastplätze entlang der Haupt- und Alternativrouten des Elberadweges, insbesondere im westelbischen Bereich und in der Innenstadt,
- das Aufstellen von Informationstafeln in Höhe der Stadtgrenze an den überregionalen Radwanderwegen analog der Tafeln an den Zufahrtsstraßen der Stadt.

Die Erarbeitung entsprechender Konzepte sollte durch das Dezernat Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit möglichst zeitnah veranlasst werden.

## 2.6 Fahrradabstellanlagen im öffentlich zugänglichen Straßenraum

### Workshop zu Fahrradabstellanlagen

Einer der Leitlinien der RVK ist die flächendeckende Bereitstellung von diebstahl- und vandalismussicheren Fahrradabstellanlagen. Im Rahmen eines Workshops im Jahr 2004 wurde über die Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Leitlinie diskutiert. Dies gestaltet sich nach Ansicht der Workshop-Teilnehmer äußerst schwierig. Einerseits wurde damals einer in Magdeburg durchgeführten Umfrage zufolge von vielen



Ergebnis des Workshops

Nutzern noch nicht das unbedingte Erfordernis der Bereitstellung solcher Anlagen gesehen. Andererseits wurden in zunehmendem Maße Stimmen über ungeordnet abgestellte Fahrräder im Straßenraum, aber auch vor bzw. in Einrichtungen, laut, wo unter Umständen die Ordnung und Sicherheit tatsächlich nicht mehr gewährleistet war. Auch die Zuhilfenahme gesetzlicher Bestimmungen erleichterte nicht die flächendeckende Bereitstellung von Abstellanlagen.

Es bestand laut der damaligen Fassung der **Bauordnung** des **Landes Sachsen-Anhalt** (BauO LSA) noch die Möglichkeit, über eine örtliche Satzung die flächendeckende Bereitstellung von Fahrrad-Abstellanlagen zu regeln. Eine solche Beschlussfassung durch den Stadtrat hätte sich nach Ansicht der Workshop-Teilnehmer aufgrund der vielfachen Interessenlagen (Nutzer, Betreiber und Eigentümer) und vor allem der dafür schwer zu erreichenden Mehrheit im Stadtrat schwierig gestaltet. Daher sollte die ursprüngliche Verfahrensweise zur Aufstellung von Fahrradabstellanlagen beibehalten werden. Mit der Novellierung der BauO LSA im Jahre 2006 ist leider die ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage für eine Fahrradstellplatzsatzung entfallen.

Es wird derzeit nach dem Baugesetzbuch die Möglichkeit eingeräumt, dass bei der Erarbeitung neuer B-Pläne entsprechende Flächen für Fahrradabstellanlagen festgesetzt werden können. Nach der derzeitigen BauO LSA ist dagegen die Erforderlichkeit einer Nachweisführung zur Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen analog der Bereitstellung von Einstellplätzen für **Kraftfahrzeuge** (Kfz) bei Neubaumaßnahmen und bei Nutzungsänderungen nicht gegeben.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist es dennoch beachtenswert, dass an vielen Einrichtungen, wie z. B. am Allee-Center, an der MDCC-Arena, im Universitätsgelände und im Nordabschnitt des Breiten Weges komfortable Fahrradabstellanlagen angelegt worden sind.



ungeordnet abgestellte Fahrräder entlang der Lübecker Straße in Höhe Mittagstraße

Einer Analyse des Stadtplanungsamtes aus dem Jahr 2006 zufolge spielt die Standortfrage eine sehr große Rolle. Fahrradabstellanlagen sollen möglichst nahe zu den Eingängen und von der Straße aus einsehbar liegen. Gleichzeitig ist ein sicheres und schnelles Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen.

Es wurde auch ersichtlich, dass zwar an einigen Punkten (z. B. Universität, Breiter Weg - Nordabschnitt, Agentur für Arbeit) ein gutes bis sehr gutes Angebot von Anlehnbügelanlagen vorhanden ist, aber insgesamt bisher doch zu wenig entsprechende Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen worden sind. Nicht die Auslastung der Ab-

stellanlage ist für die Nutzung und Akzeptanz maßgebend, sondern die Lage und auch die Ausstattung.

## 2.7 Bike & Ride in Magdeburg

### Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Neben Schaffung eines engmaschigen Systems aus Radverkehrsanlagen, verkehrsarmen Straßen und Wegen wurde die flächendeckende Bereitstellung von diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen, einschließlich des weiteren Ausbaus der Bike & Ride - Standorte, als eine der wichtigen Leitlinien in der RVK festgehalten.

Mit dem Stadtratsbeschluss (Beschluss-Nr. 264-11(V)09) vom 28.01.2010 wurde die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg durch den Stadtrat bestätigt. Hier sind die konkreten Forderungen zu Fahrradabstellmöglichkeiten und zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Haltepunkten und Bahnhöfen entsprechend aufgenommen worden.

Seit 2004 sind an den Haltestellen des städtischen Nahverkehrs:

- Schule Rothensee,
- Thiemstraße,
- SKL,
- Blumenberger Straße und
- Bahnhof Südost

entsprechende Anlagen für den Bike & Ride - Verkehr angelegt worden.

Darüber hinaus können neu geschaffene Fahrradabstellanlagen in der Nähe nachstehender Haltestellen auch für den Bike & Ride - Verkehr genutzt werden.:

- Opernhaus
- Breiter Weg
- Alter Markt

Damit erhöhte sich die Zahl der **Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen** von 27 auf **35** (siehe **Anlage 4**).

## 3 Öffentlichkeitsarbeit 2004 - 2008

### 3.1 Arbeitsgruppe „Radverkehr“

### Aufgaben der Arbeitsgruppe „Radverkehr“

Die Arbeitsgruppe „Radverkehr“ wurde im November 1978 als beratendes Gremium mit der Zielstellung gebildet, ämterübergreifend und bürgernah die Belange des Radverkehrs wahrzunehmen sowie die Planungsvorbereitungen transparenter für die Belange des Radverkehrs zu gestalten. Neben dem Stadtplanungs-, dem Tiefbau- und dem Umweltamt sowie dem Stadtordnungsdienst wirken auch Vertreter der Polizei, des ADFC, des **Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e.V. (ADAC)** sowie interessierte Bürger mit. Die Arbeitsgruppe tagt in der Regel vierteljährlich. Schwerpunkt ihrer Arbeit ist die Mitwirkung an stadt- sowie verkehrsplanerischen Konzepten und weniger die Aufdeckung baulicher Mängel bzw. die Kontrolle der Beseitigungen dieser Mängel. Mit dieser Schwerpunktsetzung möchte die Arbeitsgruppe die Weichen dafür stellen, dass die Belange des Radverkehrs stärker in den Fokus des Bewusstseins der Bürgerinnen und Bürger sowie der Entscheidungsträger gerückt werden.

### „neue“ Öffentlichkeitsarbeit der Arbeitsgruppe

Seit 2004 organisiert daher die Arbeitsgruppe jährlich eine Radtour mit den Stadträten und anderen Entscheidungsträgern. Mit diesen Radtouren möchte sie den Teilnehmern aus einer anderen Perspektive die Landeshauptstadt Magdeburg vor Augen führen und auf die Besonderheiten des Radverkehrs aufmerksam machen. Die

Die **Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB)** wirbt seit 2007 mit einer geänderten Tarifgestaltung für mehr Kundenbindung auch für den Radverkehr. Dazu gehört neben der generellen Preissenkung zur Fahrradmitnahme und der Einführung von Sondertarifen zur kostenfreien Fahrradmitnahme für Zeitkarteninhaber auch die verstärkte Berücksichtigung des Bike & Ride - Verkehrs. Mit einem Wettbewerbsbeitrag zur fahrradfreundlichsten Entscheidung des Jahres 2008 - best-for-bike belegte die Landeshauptstadt Magdeburg einen zweiten Platz.



#### 4. Resümee und Ausblick

Laut Beschlussfassung der RVK sollten bis 2012 ca. **100,4 km** neu angelegt bzw. grundhaft instand gesetzt werden. Fast die Hälfte aller Maßnahmen, das sind rund **52,3 km**, ist realisiert worden und für rund **17,3 km** Straßenlänge liegen derzeit entsprechende Planungen zum Bau von Radverkehrsanlagen vor. Für weitere rund **49,4 km** Straßenlänge wären entsprechende Planungen vorzubereiten, um diese nach 2012 umsetzen zu können. Schwerpunkte hierfür würden unter anderem die weiteren Planungsvorbereitungen zur zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, zum Eisenbahnknoten Magdeburg und zu anderen wichtigen Straßenbauvorhaben in der Stadt bilden.

Es kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass unter den gegenwärtig beschlossenen finanziellen Rahmenbedingungen und bekannten Fördermittelprogrammen eine Umsetzung der RVK von rund **70 %** aller Maßnahmen bis 2012 erreichbar ist.

Ein Blick in den 2005 erstellten Amtlichen Fahrrad-Stadtplan macht jedoch deutlich, dass das derzeitige Radverkehrsnetz an verschiedenen Stellen Lücken aufweist. In der **Anlage 5** sind die Netzergänzungen unterschieden nach ihrer Art der Netzergänzung dargestellt.

Die in violett dargestellten Netzergänzungen über vorhandene verkehrsarme Straßen bzw. Wege liegen meist außerhalb des Radverkehrshauptnetzes und bedürfen daher keiner baulichen oder verkehrsorganisatorischen Maßnahmen.

Dagegen konzentrieren sich die in türkis, orange und dunkelgelb dargestellten Netzergänzungen fast ausschließlich auf das Radverkehrshauptnetz. Für diese sind entweder verkehrsorganisatorische (türkis) oder bauliche Maßnahmen (orange bzw. gelbgrün) erforderlich. Während die in orange abgebildeten Strecken Lückenschlüsse des derzeit bestehenden Radverkehrshauptnetzes sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr darstellen, sind die gelbgrün gekennzeichneten Streckenabschnitte eher als Netzerweiterungen für den Freizeitradverkehr zu verstehen.

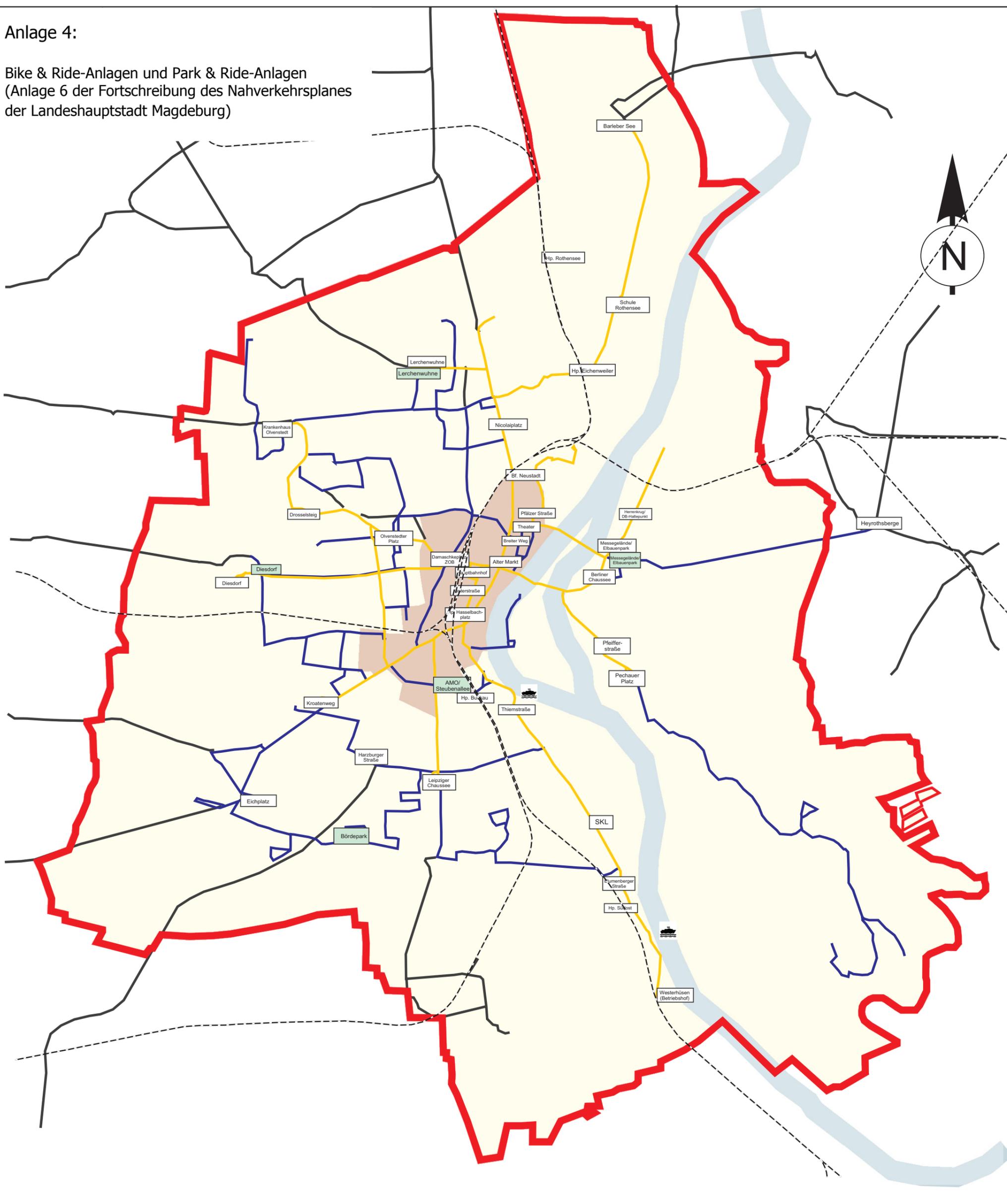
Eine Fortschreibung der Radverkehrskonzeption nach 2012 ist daher geboten. Schwerpunkt der Fortschreibung sollte neben der weiteren Komplettierung des Radverkehrsnetzes die weitere Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr zusammen) sein.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Thematik der flächendeckenden Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen. Daher wäre es zu begrüßen, wenn im Rahmen von Gesetzesnovellierungen das Thema der baulichen Bereitstellung von Abstellanlagen über die BauO LSA wieder aufgegriffen wird. Beispielhaft hierfür sind die BauO von Berlin, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Schleswig-Holstein.

Magdeburg, im November 2010

# Anlage 4:

Bike & Ride-Anlagen und Park & Ride-Anlagen  
(Anlage 6 der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes  
der Landeshauptstadt Magdeburg)



 <p>Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt</p>	<p>H:\LP\2008_698_Nahverkehrsplan_Magdeburg\Karten\Anlagen Mail 09</p>	<p><b>Legende</b></p>	
<p>Vorhaben: <b>Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Magdeburg</b></p>		<p>Hp. Südost in Haltestellennähe sind Fahrradabstellanlagen vorhanden</p>	<p> Straßenbahn</p> <p> Stadtbus</p> <p> Regionalbus</p>
<p>Benennung: <b>Standorte Bike + Ride und Park + Ride</b></p>		<p> Bördepark in Haltestellennähe sind Pkw-Abstellmöglichkeiten vorhanden</p>	<p> Fähre</p> <p> SPNV</p>
<p> ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH</p>		<p>Bearbeitungsstand: 08.05.09 Aktualisierung: 20.05.09</p>	<p>Zeichnungs-Nr.: <b>Anlage 6</b></p> <p> Kernzone</p> <p> Gebiete mit hoher Nutzungsdichte</p> <p> Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte</p>
		<p> Stadtgrenze</p>	