



## Radverkehrskonzeption

*Breiter Weg/Alter Markt, Stadtarchiv*



Stadtplanungsamt  
Magdeburg

Reinhard Adler  
Christa Anger  
Birgit Arend  
Heidrun Bartel  
Roswitha Baumgart  
Monika Bohnert  
Klaus Danneberg  
Renate Dilz  
Wilma Ebeling  
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  
Wolfgang Jäger  
Heinz Jasniak  
Heinz Karl  
Christa Kinkeldey  
Dr. Karin Kirsch  
Hannelore Kirstein  
Jutta Klose  
Helga Körner  
Brigitte Koch  
Christa Kummer  
Peter Krämer  
Thomas Lemm  
Marlies Lochau  
Konrad Meng  
Helmut Menzel  
Angelika Meyer  
Heike Moreth  
Bernd Niebur  
Doris Nikoll  
Corina Nürnberg  
Hans-Joachim Olbricht  
Dr. Carola Perlich  
Dr. Eckart Wilhelm Peters  
Liane Radike  
Karin Richter  
Dirk Rock  
Karin Schadenberg  
Jutta Scheibe  
Hannelore Schettler  
Günter Schöne  
Monika Schubert  
Helga Schröter  
Klaus Schulz  
Hans-Joachim Schulze  
Hannelore Seeger  
Rudi Sendt  
Siegrid Szabö  
Heike Thomale  
Judith Ulbricht  
Wolfgang Warnke  
Rolf Weinreich  
Astrid Wende

Gestaltung: Atelieregemeinschaft Purke/Artl



Umschlag gedruckt auf chlorfreiem gebleichtem Papier  
Gedruckt auf Recycling-Papier

RADVERKEHRSKONZEPTION DER  
LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG

erarbeitet durch: Magistrat der Stadt Magdeburg  
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau- und  
Wohnungswirtschaft  
Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsplanung

Projektbearbeiter: Dipl.-Ing. Thomas Lemm

Magdeburg, im November 1993



**INHALTSVERZEICHNIS:**

1. Warum Radverkehrsförderung?	6
2. Gegenwärtiger Stellenwert des Radverkehrs am Gesamtverkehr in Magdeburg	7-8
3. Leitbild zur Förderung des Radverkehrs in Magdeburg	9-10
4. Realisierungsvorschlag	11-12
5. Resümee der Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange	13
6. Maßnahmeplan	14
6.1. im Zeitraum von 1994 - ca. 2000	
6.2. mittelfristige Maßnahmen	

**ANLAGENVERZEICHNIS:**

- I. Radwegeplan der Stadt Magdeburg, Bestand per 31.12.92,
- II. Hauptradwege und Bike+Ride,
- III. Wegekarte des Magdeburger Vereins für Radfahrwege, e. V.,
- IV. Plan der Baumaßnahmen



Der Radverkehr hat in Magdeburg eine lange Tradition. 1899 wurde der „Magdeburger Verein für Radfahrwege, e.V.“ gegründet, der dem Radverkehr große Impulse verlieh. Der Verein hatte zu Beginn des ersten Weltkrieges fast 30 000 Mitglieder und es war wesentlich mit sein Verdienst, daß in den 30er Jahren ein dichtes Radwegenetz von fast 400 km in und um Magdeburg geschaffen wurde. Die Förderung des Radverkehrs in Magdeburg war einmalig und beispielhaft für ganz Deutschland.

Inzwischen haben andere Städte Magdeburg den Rang abgelassen. Die vorliegende und von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Radverkehrskonzeption kann und soll dazu beitragen, die verlorengewonnene Position zurückzugewinnen. Der Radverkehr hat heute eine weitaus größere Bedeutung als früher. Neben seiner sozialen Komponente kommt ihm heute die Rolle zu, eine Alternative zum Autoverkehr zu sein. Die enorme Zunahme des Straßenverkehrs macht auch der Stadt Magdeburg zu schaffen. Der Radverkehr allein wird die Probleme des Stadtverkehrs nicht lösen, aber zur Lösung wesentlich beitragen können. Dementsprechend muß seine Förderung und auch angemessen seine finanzielle Unterstützung sein.

Es ist ein lohnendes Ziel, die Landeshauptstadt Magdeburg wieder zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen.

Magdeburg, im November 1993

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. Polte', written in a cursive style.

Dr. Polte  
Oberbürgermeister

Entsprechend den „Leitlinien zur Verkehrsplanung in der Stadt Magdeburg“ (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 09.01.91) soll der Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr und wichtige Komponente zum stadtverträglichen Verkehr gefördert werden. Die erarbeitete Radverkehrskonzeption entspricht dieser Zielstellung. Sie stellt die planerische Grundlage dar, um für den Radverkehr entsprechende Anlagen zu schaffen sowie ihn als integrierten Bestandteil des Gesamtverkehrssystems der Stadt entsprechend einzuordnen und allseitig zu fördern.

Die vorliegende Konzeption hat zum Hauptinhalt den Radwegeplan und in der Anlage, wie in mehreren Stellungnahmen gefordert, einen Maßnahmeplan.

Der Entwurf des Radwegeplanes wurde in einer Ausstellung und in einem Gespräch am „Runden Tisch“, beides organisiert vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club, im April 1992 der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Das Konzept wurde in mehreren Sitzungen der Arbeitsgruppe „Radverkehr“ beraten, in der interessierte Bürger, Mitarbeiter des Umwelt-, Grünflächen-, Tiefbau- und Stadtplanungsamtes, der Gesellschaft für Arbeit, Qualifizierung und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club mitwirken. Es wurden die relevanten Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die gegebenen Hinweise wurden eingearbeitet.

Es ist nicht zu übersehen, daß in der Stadt in den letzten Jahren schon viel für die Verbesserung des Radverkehrs getan wurde. Dies gilt es mit der Radverkehrskonzeption und dem Maßnahmeplan zielgerichtet fortzusetzen und den entsprechenden finanziellen Rahmen dafür zu schaffen.

Magdeburg, im November 1993

Prottengeier  
Baudezernent

Nach der Wende ist eine gewaltige Autowelle über die östlichen Bundesländer gekommen. Sie hat zu einem gewaltigen Sprung in der Motorisierung der einzelnen Haushalte geführt - von 218 (1989) auf 415 PKW je tausend Einwohner (1993) - und hat einen Rückgang des Radverkehrs mit sich gebracht. 1987 hatte der Radverkehr noch 10% Anteil am werktäglichen Gesamtverkehr in der Stadt. 1991 waren es nur noch 7%. Die Entwicklung wird auf 5% prognostiziert, wenn nicht mit entsprechenden Maßnahmen gegengesteuert wird. Im „Verkehrlichen Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg“ ist das Ziel gestellt worden, auf 15% Radverkehrsanteil zu kommen.



*Einweihung eines stabilen und diebstahlsicheren Fahrradständers durch den 1. Bürgermeister, Herrn Steinicke, am 27.8.93*

Die Radverkehrskonzeption wurde im Stadtplanungsamt erarbeitet, weil hier eine sehr genaue Ortskenntnis vorhanden ist. Sie ist ein Ergebnis der über Jahre gesammelten Hinweise, Vorschläge und auch Kritiken der Bürger, der Beratungen der Arbeitsgruppe „Radverkehr“ sowie der bisherigen Planungsabsichten der Stadt.

Kernstück der Konzeption ist die Schaffung eines engmaschigen Radwegenetzes und die flächendeckende Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen. Besonders die Anlegung durchgehender Radfahrrouten entlang der Grünachsen der Stadt ist von zunehmender Bedeutung auch für die Feierabenderholung. Die Konzeption ist nicht nur als Grundlage für die entsprechende Vorbereitung zum Bau von Radwegen zu sehen. Sie entspricht dem gegenwärtigen Erkenntnisstand der Struktur- und der Verkehrsplanung und ist ständig zu aktualisieren sowie veränderten Planungsständen anzupassen. Sie soll die städtischen Planungen aktiv beeinflussen und stellt kein starres Konzept dar.

Stadt- und Verkehrsplanung ist ein ständiger Prozeß; so auch die Radverkehrsplanung. Sie ist am besten in Zusammenarbeit mit den Magdeburgern zu gestalten. Ihnen wird mit der vorliegenden Broschüre ein Material in die Hand gegeben, an dessen Fortschreibung und Qualifizierung sie mitwirken können und sollen.

Magdeburg, im November 1993

Dr. Peters  
Amtsleiter des  
Stadtplanungsamtes

Eschke  
Abteilungsleiter  
Verkehrsplanung

## 1. WARUM RADVERKEHRS- FÖRDERUNG?

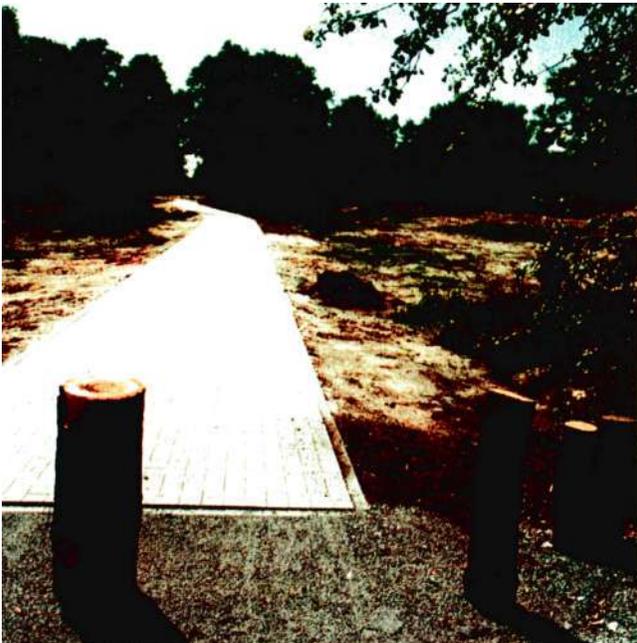
Eine freie Wahl des Verkehrsmittels im Nahverkehr setzt voraus, daß sich dem Verkehrsteilnehmer auch die Möglichkeit bietet, seine täglichen Wege über verschiedene Entfernungen hinweg sicher, zügig und auch umweltschonend zurückzulegen. Diese Entscheidungsfreiheit ist in Magdeburg nicht gegeben. Standort- und Verkehrspolitik orientierte sich in den letzten Jahrzehnten in erster Linie an den Anforderungen des motorisierten Verkehrs und die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs wurden nur ungenügend berücksichtigt. Neben einer daraus resultierenden Verschlechterung der städtischen Wohn- und Umweltsituation wurden die Straßenräume für die Fußgänger und Radfahrer zunehmend unattraktiver und gefährlicher. Zusätzlich erhöhte sich durch den extensiven Wohnungsbau der Verkehrsaufwand zwischen Wohnen, Arbeit, Einkauf und Freizeit.

Eine Möglichkeit, um hier eine Trendwende zu erreichen, liegt unter anderem in der systematischen Förderung des Radverkehrs. Ziel der Radverkehrsförderung ist es, dem Fahrrad in der künftigen Stadt- und Verkehrsplanung die ihm angemessene Bedeutung als umweltfreundliche Alternative im Nahverkehr zukommen zu lassen. Unter dem Gesichtspunkt der Chancengleichheit soll jeder Bürger, der nicht Auto fahren kann, darf oder möchte, die Möglichkeit haben, mit dem Fahrrad auf umweltschonende Art mobil zu sein.

Neben den verkehrlichen Aspekten ist auch aus gesundheitspolitischer Sicht das Radfahren zu fördern. Die schwere körperliche Arbeit wird sich immer mehr ab- und andererseits die sitzende und kontrollierende Arbeit zunehmen. Darüber hinaus haben sich die Lebensgewohnheiten noch nicht genügend geändert, so daß Bewegung Not tut.

Mit der Radverkehrskonzeption soll eine spürbare Verlagerung von Verkehrsanteilen vom Kfz- auf dem Radverkehr erreicht werden, um somit nicht nur verkehrsseitig die Umwelt- und Lebensbedingungen in Magdeburg zu verbessern. Die konsequente Radverkehrsförderung geht daher von folgenden Grundsätzen aus:

- gleichwertige Behandlung der Radfahrerbelange 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.



*Radfahren im Grünen - in Magdeburg entlang der Schrote zwischen Diesdorf und Stadtfeld in großen Teilen schon Realität*

*Bau des Europawanderweges in den Herrenkrugwiesen*

## 2. GEGENWÄRTIGER STELLENWERT DES RADVERKEHRS AM GESAMTVERKEHR IN MAGDEBURG

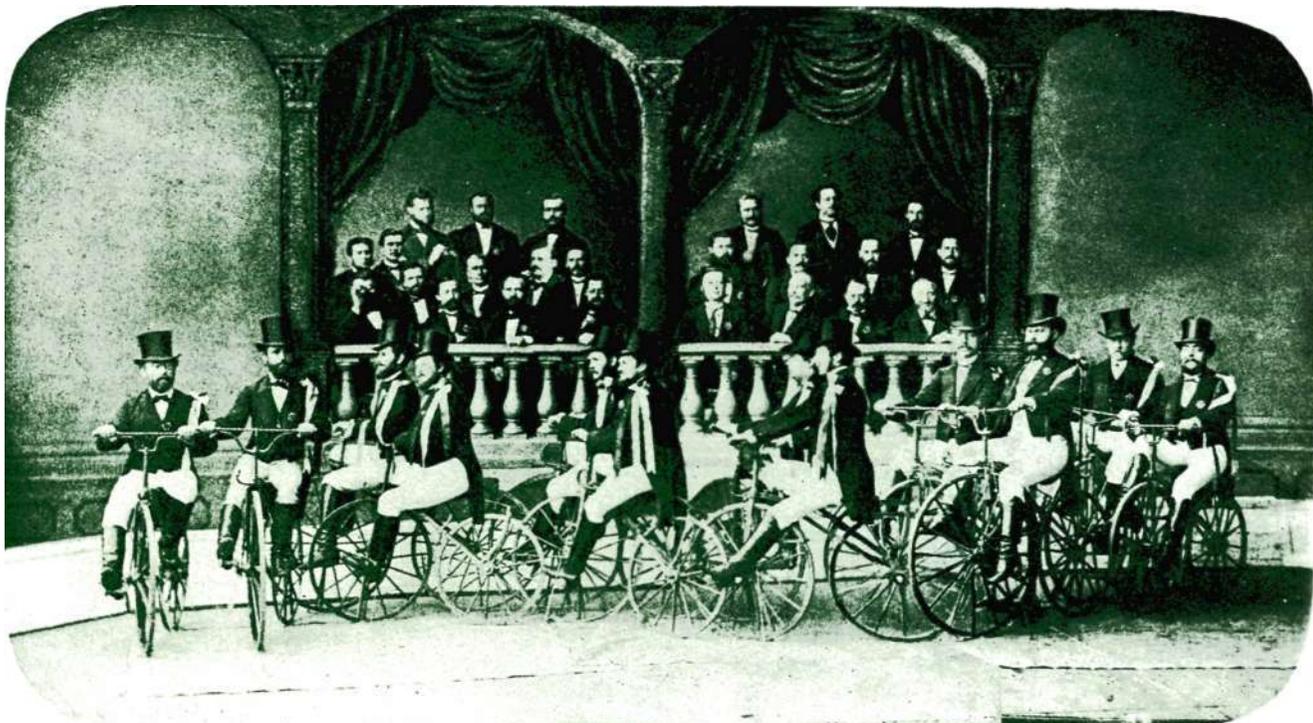
Das Fahrrad hat in Magdeburg eine lange Tradition.

Vor 95 Jahren wurde der „Magdeburger Verein für Radfahrwege, e.V.“ gegründet, der beispielgebend für andere deutsche, aber auch für ausländische Städte war. Bis in die 30er Jahre hinein wurde ein weitmaschiges Netz von Radwegen im Stadtgebiet

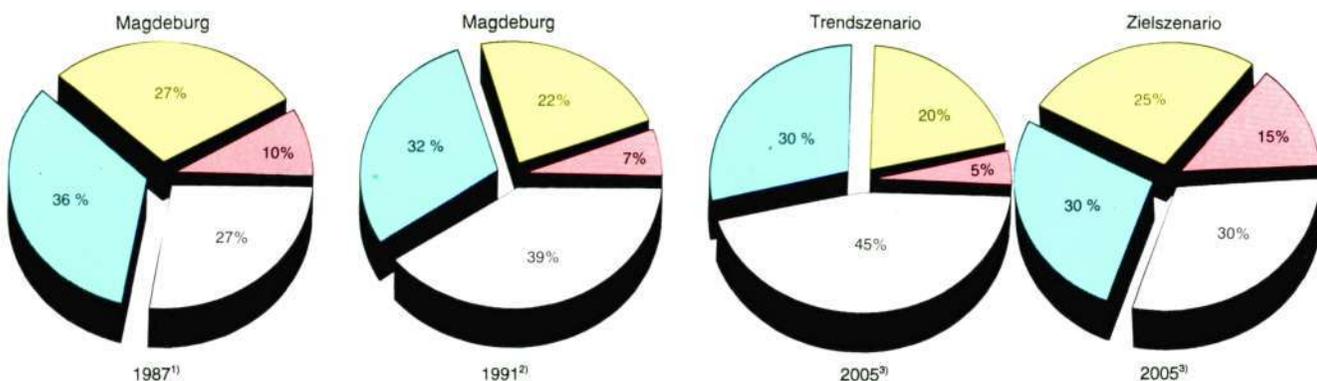
und insbesondere ins Umland geschaffen. Diese Radwege erfreuten sich damals einer großen Beliebtheit.

Durch die überwiegend militärische Nutzung der Herrenkrugwiesen durch die Sowjetarmee und durch die stetig abnehmende Nutzung des Fahrrades im Freizeitverkehr sind eine Reihe von den damals geschaffenen Wegen, insbesondere im Elblandschaftsgebiet heutzutage kaum oder gar nicht mehr nutzbar.

Foto zur Gründung des Magdeburger Vereins für Radfahrwege, e. V. 1899, Stadtarchiv



### Entwicklung der Verkehrsmittelwahl 1987 bis 2005

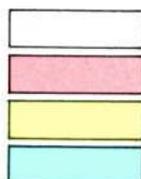


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Radverkehr

Umweltverbund • Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)

Fußgänger



Quelle:

1. Stadt Magdeburg, Entwurf Generalverkehrsplan 1989. 2. TU Dresden: SrV-Plus 1991, Magdeburg 1991. 3. Prognoseeinschätzung der Planungsgemeinschaft Dr. Theine, Hannover 1993

Die Länge des gegenwärtig vorhandenen, aber lückenhaften Radwegenetz in Magdeburg beträgt 118 km, d.h., an ca. 16% aller Stadtstraßen sind Radbahnen vorhanden. Dabei wurden nur die Radbahnen und -wege erfaßt, die entsprechend der StVO als solche auch ausgewiesen wurden. Es gibt jedoch weder in der Nord-Süd-, noch in der Ost-West-Richtung mindestens eine durchgehende Radfahrtrasse. Der Zustand aller Radbahnen und -wege kann als gut bis befriedigend bezeichnet werden. Meist sind es kurze Bereiche, die stark zerstört sind, und somit den gesamten Radweg un nutzbar machen. So sind gegenwärtig rund ein Drittel aller Radbahnen und -wege sanierungsbedürftig. Schwerpunkte hierbei bilden Radbahnen an Hauptnetzstraßen und an Straßen in den Wohngebieten der 20er und 30er Jahre. Seit 1991 wurden für Neubau- und Sanierungsmaßnahmen 14.430,- TDM bereitgestellt. Dabei wurden 9 km Radwege neu geschaffen und 10 km vorhandene saniert.

In verschiedenen Stadtteilen hat sich im Laufe der Zeit der gebrochene Verkehr (Bike+Ride) herausgebildet, d.h., es fahren Bürger mit dem Fahrrad zur Haltestelle des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) vor, um von dort aus mit der S-Bahn, Straßenbahn bzw. mit dem Bus zur Arbeit oder zum Einkaufen zu gelangen. Schwerpunkte hierfür bilden solche Gebiete, die durch den ÖPNV unattraktiv (Reform, Neustädter Feld, Kannenstieg u.a.) bzw. gar nicht (Teile von Diesdorf, Rothensee, Ottersleben, Alt-Olvenstedt u.a.) erschlossen sind. So sind an den Endstellen bzw. an günstig gelegenen Haltestellen der MVB AG und an einigen Bahnhöfen entsprechend des Bedarfs und des Platzangebotes Fahrradständer aufgestellt worden.

Ausgehend von den Ergebnissen des „Systems der repräsentativen Verkehrsbefragung der TU Dresden“ (SrV) blieb das Radverkehrsaufkommen seit den 70er nahezu konstant um den Wert von 0,3 Fa/P+d (Fahrten je Person und Tag). Erst in den letzten drei Jahren sank dieser bedingt durch den sprunghaft angestiegenden motorisierten Individualverkehr (MIV) auf 0,2 Fa/P+d (1991). Dagegen veränderte sich der Kfz-Fahrtenanteil im gleichen Zeitraum von 0,4 Fa/P+d (1972) auf 1,1 Fa/P+d (1991) und der ÖPNV-Anteil von 0,9 Fa/P+d (1982) auf 0,7 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). Schon seit Mitte der 70er Jahre wurde von Verkehrsplanern und engagierten Bürgern die Bedeutung und der Stellenwert des Radverkehrs im städtischen Gesamtverkehr erkannt. 1973 wurde daher unter anderem im Generalverkehrsplan der Stadt Magdeburg beschlossen, daß bei Neubau- und Rekonstruktionsmaßnahmen von Hauptnetz- und wichtigen Sammelstraßen generell Radbahnen anzulegen und verstärkt an Haltestellen des ÖPNV sowie vor gemeinschaftlichen und Verkaufseinrichtungen Fahrradständer aufzustellen sind. 1978 wurde eine überbetriebliche Arbeitsgruppe „Radverkehr“ beim Büro für Verkehrsplanung gebildet, die sich um die Belange des Radverkehrs in der Stadt bemühte und auch heute noch bemüht.

Radbahn im Fußgängerbereich „Breiter Weg, Nordabschnitt“



Radbahn im Fußgängerbereich „Breiter Weg, Nordabschnitt“



### 3. LEITBILD ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS IN MAGDEBURG

Durch die weitere Steigerung des Straßenverkehrs gewinnen die Vorzüge des Fahrrades, wie

geringe Anspruchnahme von Verkehrsflächen,

Umweltfreundlichkeit,

direkte Erreichbarkeit fast jedes Nahzieles ohne die Problematik der Parkplatzsuche

neben den gesundheitsfördernden Aspekt immer 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 ÖPNV zusammen) zu fördern, ist die Schaffung eines attraktiven Angebotes die wichtigste Aufgabe.

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 Anforderungen des Berufs-, Einkaufs- und Freizeitradlers und unter Ausschöpfung aller verkehrsorganisatorischer Möglichkeiten (Radfahren in Fußgängerzonen, Benutzung „linker“ Radbahnen an Straßen mit starker Trennwirkung, stärkere Verwendung von Gebot 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 selbstständiger Radwege an Grün- und Gewässerachsen soll ein 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 von Einrichtungen sein, die Ziel- und Ausgangspunkt des Radverkehrs sind. 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.

Fahrradabstellanlagen vor KARSTADT



4. der Radverkehr zur Gewährleistung der Mobilität den anderen Verkehrsarten gleichgestellt wird, aber im Einzelfall Prioritäten gesetzt werden. Das schließt ein, daß nur dem Radverkehr dienenden Baumaßnahmen zur Erhöhung ihrer Verkehrssicherheit durchzuführen sind. Durch die jahrzehntelange Vernachlässigung des nichtmotorisierten Verkehrs in der Stadt- und Verkehrspolitik kann gegenwärtig 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 einen 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 wird. 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, Maste 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 ( Er ordnet sich vor dem Knoten auf der Fahrbahn ein.) 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“, „Fahrradschleuse“ u.ä) und insbesondere des wahlweisen Linksabbiegens der Radfahrer zukünftig stärker berücksichtigt werden. Neue, fahrradfreundliche Lösungen sind zu erproben.
7. neben dem Ausbau des Radwegenetzes und der umfassenden Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz des Fahrrades in der Bevölkerung durchgeführt wird. Es wird angestrebt, ein „Fahrradbüro“ einzurichten. Erfahrungen mit anderen Städten, wo solche „Fahrradbüros“ schon existieren, sind hierbei einzuholen. Das „Fahrradbüro“ soll Heimstatt aller Fahrradinteressenten sein. Es soll Anlauf-, Beratungs- und Koordinationsstelle 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.

*Radfahrstreifen am Knoten Halberstädter Str./ Südring*



#### 4. REALISIERUNGSVORSCHLAG

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 Gewerbe- und neuen Wohngebieten, von Planungen 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 Bundesländern sollten pro Einwohner 10,-DM im Jahr aufgewendet werden, was 3 Mio DM für die Stadt bedeuten würde. Die gegenwärtigen Finanzierungsmöglichkeiten (aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz im Zusammenhang mit Straßenbauten, mit

Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, Ausbau- und Erschließungsbeiträgen) werden nicht ausreichen. Neue Möglichkeiten sind zu erschließen - Sponsoren, Spenden, weitere Fördermittel, Vereinsbildungen, Beitragserhebungen u.a.m.

##### 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 Stadtparlament zu beschließen. Hierfür sind die rechtliche Grundlagen in der Landesbauordnung von Sachsen-Anhalt zu schaffen. Eine diesbezügliche Gesetzesinitiative wurde im September'92 über das Bauordnungsamt an das zuständige Bauministerium eingereicht.



neugestaltete Radbahn in der Hegelstraße

sanierete Radbahnen in der Halberstädter Straße  
(in Höhe der Klausener Str.)

Halberstädter Straße vor der Sanierung



### 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 schaffen. 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.:

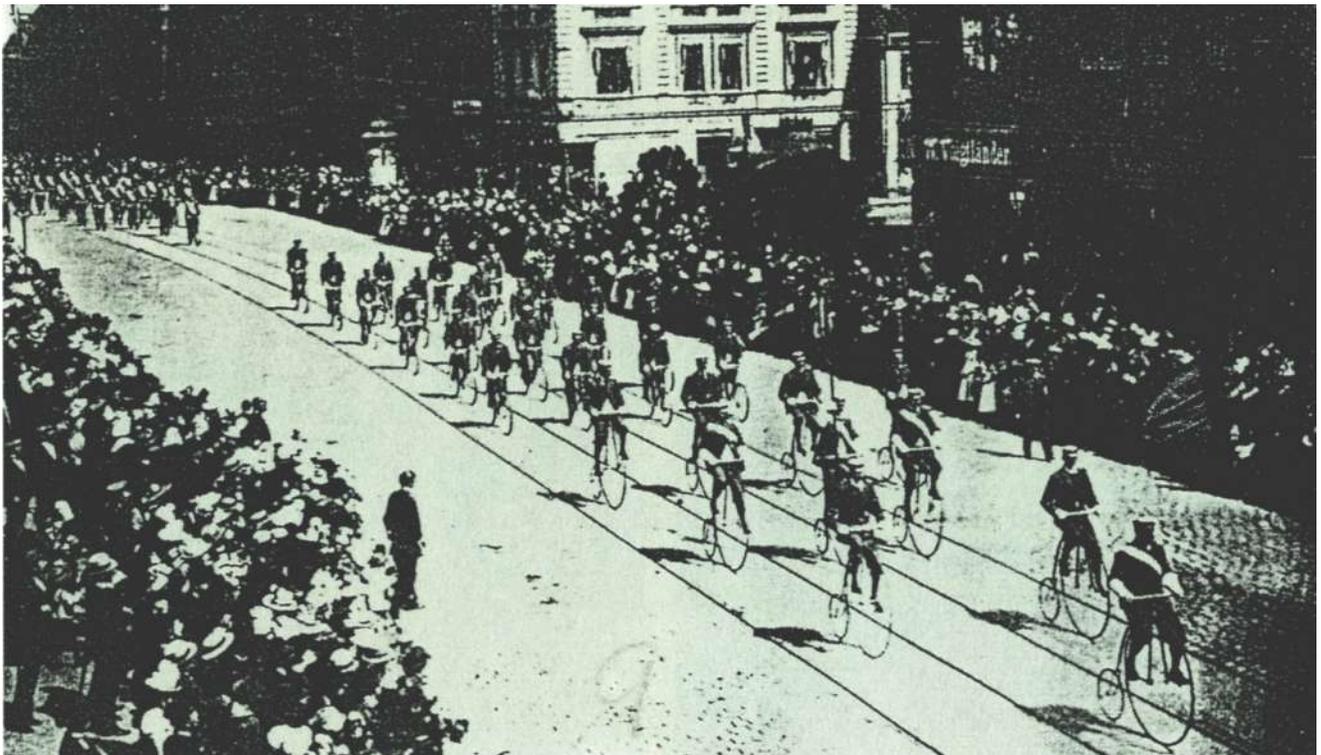
- Volksradfahren ins Grüne
- Verkehrserziehungstage in Schulen
- Preisausschreiben
- Geschicklichkeitsprüfungen, nicht nur Kinder
- Befragungen
- Foren, Ausstellungen und anderen Sonderveranstaltungen.

Erste positive Ansätze waren die Ausstellung des ADFC zu Ostern'92 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.

neugestalteter Rad-/Fußweg „Schwarzer Weg“



Demonstration des Vereins für Radfahrwege, e. V. anlässlich eines Sportfestes in Magdeburg, um 1900



## 5. RESÜMEE DER STELLUNGSNAHMEN DER TRÄGER DER ÖFFENTLICHEN BELANGE

In Auswertung der Stellungnahmen im der Rahmen der Träger öffentlicher Belange ist zum Ausdruck gekommen, daß dem Radverkehr als ökologische Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) mehr Augenmerk als bisher zu schenken ist. Die Spannweite für mehr Augenmerk schenken reicht von der generellen Bevorzugung des Radverkehrs (Umweltamt, ADFC) bis zur gleichwertigen Behandlung aller Verkehrsteilnehmer (Planungsausschuß). Diese Streuung spiegelt sich auch in der Forderung zur Bereitstellung von finanziellen Mitteln wider. Ein generelles Festlegen einer bestimmten Summe von ca. 3...5 Mio DM jährlich ist zwar wünschens- und erstrebenswert, und sollte daher bei der jährlichen Haushaltsdebatte von neuem untermauert werden, kann aber aufgrund der begrenzten Mittel zur umfassenden Sanierung der Infrastruktur, zum geplanten Abbau der Behinderungen des Öffentlichen Personenverkehrs, zur Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs und zu den erforderlichen Erschließungsmaßnahmen der geplanten Industrie-, Gewerbe- und Wohngebietserweiterungen nicht in dem erforderlichen Maße durchgesetzt werden.

Forderungen, wie die verstärkte Nutzung von Nebennetzstraßen als Fahrradstraße (Umweltamt), wie das Nichtanlegen von Radbahnen an hochbelasteten Straßen aus umwelthygienischen Gründen (Gesundheitsamt) und das Anlegen von Radstreifen im Fahrbahnniveau (ADFC) können nicht generalisiert werden, da sie jeweils im Einzelfall zu entscheiden sind. So sind beispielsweise mit Ausnahme des Magdeburger Ringes fast alle hochbelasteten Straßen entweder Geschäftsstraßen oder diese bilden die kürzesten Verbindungen zwischen den Stadtteilen und sind deshalb auch bevorzugte Radfahrtrassen.

Forderungen, wie eine umfassende Unfallanalyse, die Erarbeitung einer Wegweisungsplanes, einer Satzung für Fahrradabstellmöglichkeiten und eines Stadtplanes mit der Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen sind als Nacharbeiten zu dieser Konzeption berücksichtigt.

## 6. MASSNAHMEPLAN

### 6.1. IM ZEITRAUM VON 1994 - 2000:

Objekt	geschätzte Kosten [ Mio DM ]	Bemerkungen
1. <i>Europaradwanderweg Hamburg - Dresden</i>	5,30	Schaffung eines attraktiven Teilstückes des Europaradwanderweges im Stadtgebiet. Der 1. BA ist bereits fertiggestellt worden. Für den 2. und 3. BA werden gegenwärtig Projektunterlagen erarbeitet. Für 4.-6.BA ist unter Beachtung des Wasserschutzgesetzes von Sachsen-Anhalt der Trassenverlauf zu konkretisieren.
1.BA: nördliche Stadtgrenze - Herrenkrugquerdeich	1,02	
2.BA: Herrenkrugquerdeich - Markgrafenstr.	1,01	
3.BA: Markgrafenstr.- Brückstr.	0,40	
3.BA: Brückstr.- Kirche Prester	1,33	
4.BA: Kirche Prester - südliche Stadtgrenze	1,04	
5.BA: Kirche Prester - Gierfähre Westerhüsen	0,50	
2. <i>Radfahrweg zwischen Neu-Olvenstedt und Stadtzentrum</i>	6,56	Schaffung einer attraktiven Radfahrverbindung zwischen Neu-Olvenstedt und Stadtzentrum unter Einbezug der Schroteanlagen.
1.BA: OLVEN1 - Olvenstedter Ch./ Neuer Renneweg	0,84	
2.BA: Olvenstedter Ch./ Neuer Renneweg - Liebermannstr.	0,42	
3.BA: Liebermannstr. - Olvenstedter Str.	5,30	Die Projektunterlagen werden gegenwärtig erarbeitet.
3. <i>Radfahrweg entlang der Elbe zwischen Askanischen Platz und Schönebeck</i>	4,47	Schaffung einer attraktiven Radfahrverbindung zwischen dem Askanischen Platz und Schönebeck entlang der Elbe.
1.BA: Askanischer Platz - Sternbrücke	1,22	
2.BA: Sternbrücke - Fähre Buckau	0,59	
3.BA: Fähre Buckau - Alt-Salbke	1,08	
4.BA: Sülzemündung - Gierfähre Westerhüsen	0,54	
5.BA: Gierfähre Westerhüsen - südliche Stadtgrenze	1,04	
4. <i>Radfahrweg zwischen Neustädter See und Stadtzentrum</i>	4,66	Schaffung einer attraktiven Radfahrverbindung vom Neustädter See ins Stadtzentrum entlang der Schrote und Anbindung an den westlichen Eibradweg am Askanischen Platz.
1.BA: Große Sülze - Wasserkunststr.	1,37	
2.BA: Wasserkunststr.- Rothenseer Str./ Stendaler Str.	0,44	
3.BA: Stendaler Str. - Sandtorstr.	2,85	

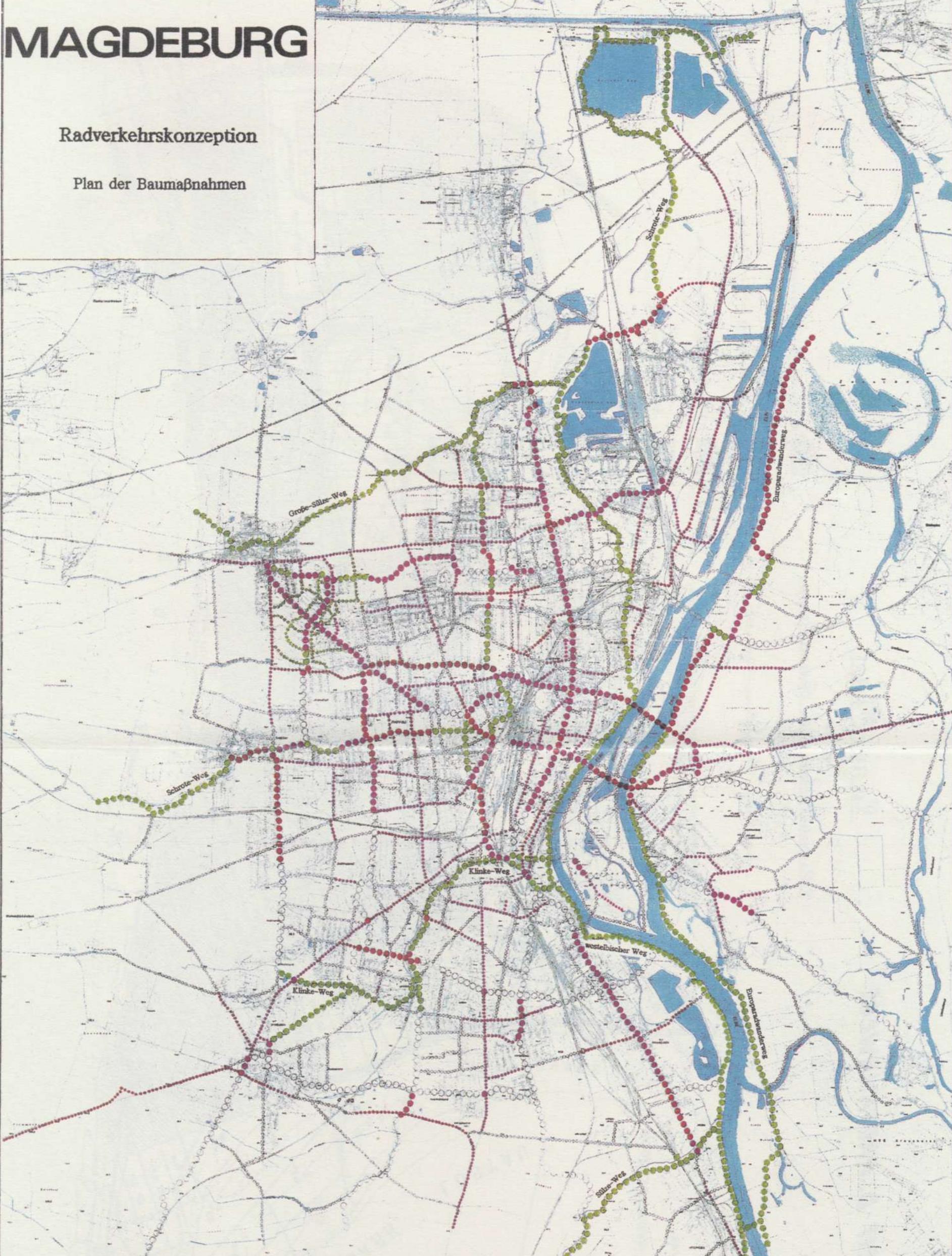
Summe: 20,99



# MAGDEBURG

## Radverkehrskonzeption

### Plan der Baumaßnahmen



#### Legende:

- vorhandener Radweg, -bahn oder -streifen entsprechend der StVO klassifiziert
- im Bau bzw. in Vorbereitung befindliche Radbahn oder -streifen im Straßenraum
- vorgesehene Fahrradstraßen entsprechend der StVO
- geplanter Weg abseits des Hauptstraßennetzes entsprechend des Maßnahmenkonzepts
- weitere, nicht im Maßnahmenkonzept ausgewiesene Radfahrerverbindungen

VERVIELFÄLTIGUNGEN UNZULÄSSIG!

Magistrat der Stadt Magdeburg

Baudezernat Stadtplanungsamt Tiefbauamt

Protiengeier Schulz Kaleschky

Maßstab: ca. 1:25 000

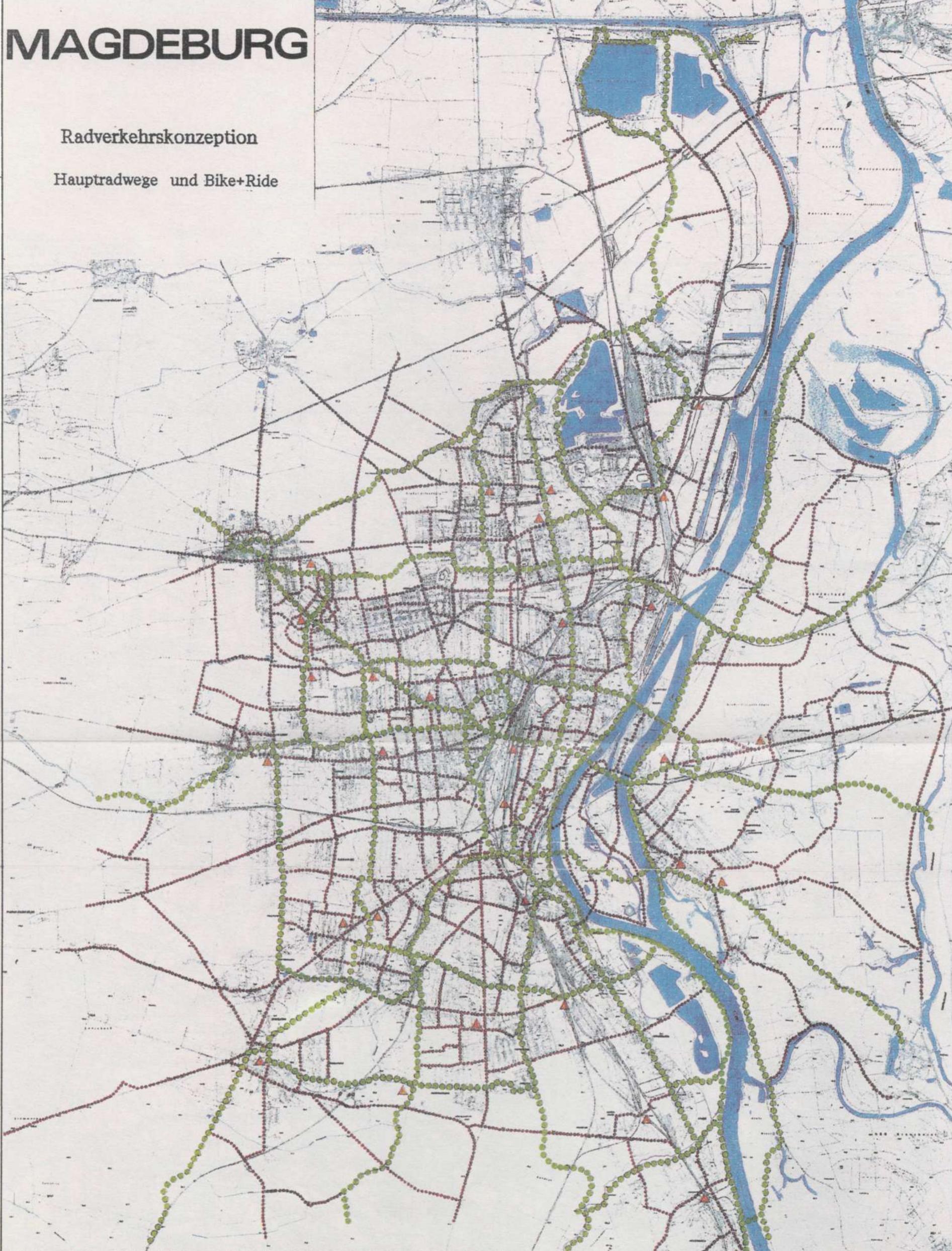
Magdeburg, im November 1992



# MAGDEBURG

## Radverkehrskonzeption

Haupttradwege und Bike+Ride



### Legende:

- Radfahrraupttrassen überwiegend abseits von Hauptnetzstraßen
- wichtige Radfahrverbindungen überwiegend im öffentlichen Verkehrsraum
- ▲ Standorte des Bike+Ride

VERVIELFÄLTIGUNGEN UNZULÄSSIG!

Magistrat der Stadt Magdeburg

Baudezernat Stadplanungsamt Tiefbauamt

Protiengeier Schulz Kaleschky

Maßstab: ca. 1:25 000

0 1000 2000 m

Magdeburg, im November 1992

Blatt 108  
S. 1/27

## Objekt

5.	<i>Radwegebau im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen</i>	5.10.	Brückenneubau Magdeburger Ring/ Lorenzweg
5. 1.	Umbau Ebendorfer Chaussee zwischen Lerchenwuhne und Zufahrt Hornbach	5.11.	Ausbau Brenneckestr. zwischen Halberstädter Ch. und Magd. Ring
5. 2.	Neubau „Verlängerung Westring“ zwischen Olvenstedter Ch. und Gr. Diesdorfer Str.	5.12.	Umbau Knoten Hundisburger Str./ Lübecker Str.
5. 3.	Umbau Ebendorfer Str.	5.13.	Brückenneubau Magdeburger Ring/ Mittagstr.
5. 4.	Brückenneubau „Diesdorfer Graseweg“ über die ICE-Strecke	5.14.	Ersatzneubau Nordbrückenzug zwischen Askanischen Platz und Herrenkrugstr.
5. 5.	Sanierung der Seitenbahnen in der Halberstädter Str.	5.15.	Neubau „Nordverbinder“ zwischen A.-Bebel- Damm und B189
5. 6.	Ausbau Königstr. zwischen Wanzleber Ch. und Fischertor	5.16.	Ersatzneubau „verlängerte Strombrücke“ zwischen „Am Charlottentor“ und Strombrücke
5. 7.	Ausbau der Seitenbahnen in der Saalestr.		
5. 8.	Ausbau Salbker Ch. zwischen Magd. Ring und Einfahrt Bördecenter		Bemerkung
5. 9.	Ausbau Weizengrund		Der Radwegebau ist Bestandteil der Straßen- baumaßnahme und daher werden die Kosten für den Radwegebau nicht extra ausgewiesen.

**6.2. MITTELFRISTIGE MASSNAHMEN**

Objekt	geschätzte Kosten [ Mio DM ]	Objekt	geschätzte Kosten [ Mio DM ]
1. Radfahrweg entlang der Schrote zwischen Niederdodeleben und Liebermannstraße	2,16	4. Radfahrweg entlang der Klinke zwischen Lüttgen-Ottersleben und der Elbe	4,82
2. Radfahrweg entlang der Schrote zwischen der Großen Sülze und Barleber See	4,90	5. Radfahrweg entlang der Sülze von den Frohser Bergen bis zur Einmündung in die Elbe	2,80
3. Radfahrweg entlang der Großen Sülze zwischen Alt-Olvenstedt und den Barro-Seen	2,86	6. Radfahrweg zwischen der Großen Sülze und Buckau über das Neustädter Feld, die Glacisanlagen und Hellestr.	6,76

# MAGDEBURG

## Radverkehrskonzeption

Radwegeplan der Stadt Magdeburg

(Bestand per 31.12.92)



### Legende:

- vorhandener Radweg, -bahn oder -streifen entsprechend der SVO klassifiziert
- für Radfahrer geeigneter Wald-, Wiesen- oder Feldweg
- Mischverkehrsflächen (verkehrsberuhigte Bereiche)
- ▲ vorhandene Standorte des Bike+Ride

VERVIELFÄLTIGUNGEN UNZULÄSSIG!

Magistrat der Stadt Magdeburg

Baudezernat Stadplanungsamt Tiefbauamt

Protschke Schulz Kaleschky

Maßstab: ca. 1:25 000

Magdeburg, im November 1992



Lüneburger Str.. Aufnahme von 1934. Stadtarchiv

