

Dokumentation



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung



Montag, 8. September 2025

17 bis 20 Uhr

Kaiserin-Adelheid-Foyer im Alten Rathaus

Alter Markt 6, 39104 Magdeburg

Veranstalterin: Landeshauptstadt Magdeburg / Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung
/ Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung / 64.4 Fachdienst Verkehrsplanung

Konzept und Moderation: TOLLERORT entwickeln und beteiligen GmbH

Mitwirkende: PGV-Alrutz GbR



GISELA
SONDERHÜSKEN
DESIGN
GRUPPE

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen



Inhaltsverzeichnis

Einlass und Vorspann	2
1. Begrüßung und Einstieg	3
2. Vorstellung aktueller Sachstand und bisheriger Ergebnisse	5
3. Schwerpunktthema Weginfrastruktur: Inhaltlicher Einstieg	7
4. Rundgang: Ausstellung und Austausch an Stellwänden zu drei Vertiefungsbereichen	9
5. Schlussfolgerungen, Ausblick und Abschluss	9
Anhang	12
A1 Einlassabfragen	12
A2 Plakat-Ausstellung	14
A3 Ergebnisse an den Stellwänden	20
A4 Feedback: Wie hat Ihnen die Veranstaltung gefallen?	29
Impressum	30

Einlass und Vorspann

Das Moderationsteam empfängt die rund 55 Teilnehmenden mit einer Abfrage an Plakatwänden, die einen Überblick über die Zusammensetzung des heutigen Teilnahmekreises gibt:



Ergebnisse der Standortabfrage, der Abfrage zum überwiegenden im Alltag genutzten Verkehrsmittel und zur Teilnahme an bisherigen Beteiligungsangeboten zur Neuaufstellung der RVK (siehe auch Anhang A1)

- **Wo verorten Sie sich?**
Ein Großteil der an der Abfrage Teilnehmenden verortet sich auf dem westelbischen Stadtgebiet von Magdeburg. Die ostelbischen Stadtteile sind mit vier Teilnehmenden vertreten. Die Befragten kommen sowohl aus verdichteten, innenstadtnahen Stadtteilen, als auch aus Stadtrandgebieten. Hier lassen sich mehrere räumliche Schwerpunkte erkennen: Stadtfeld Ost und West, Alte Neustadt, Neu Olvenstedt, Buckau, Prester, Reform und Hopfengarten. Drei befragte Person verorten sich außerhalb der Stadtgrenze von Magdeburg in Biederitz und Gerwisch.
- **Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag hauptsächlich unterwegs?**
Der überwiegende Anteil, d.h. knapp 90 Prozent der Befragten nutzt überwiegend das Fahrrad im Alltag (43 Personen). Drei Befragte nutzen Auto oder Motorrad. Jeweils eine Person geht überwiegend zu Fuß bzw. ist zu Fuß und mit dem Fahrrad im Alltag (multimodal) unterwegs. Niemand gibt an, sich im Alltag hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Radfahrende sind unter den Befragten überdurchschnittlich vertreten.
- **Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung der RVK für die LH Magdeburg – Ich war bisher dabei bei ...?**

Die Übersicht zeigt eine weitgehend ausgeglichene Verteilung unter der an der Abfrage Teilnehmenden. Etwas mehr als die Hälfte der Beteiligten nimmt zum ersten Mal an einem Angebot des Beteiligungsverfahrens zur Neuaufstellung der RVK teil (23 Personen), während etwas weniger als die Hälfte der Befragten bereits Beteiligungsangebote wahrgenommen haben: Die meisten Beteiligten nahmen an der Auftaktveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung im April 2024 teil (18 Personen), gefolgt von der Online-Beteiligung von April bis Mai 2024 (13 Personen) und der Kick-off-Veranstaltung im März 2024 (12 Personen).

Im Eingangsbereich haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich anhand einer Plakatausstellung zu informieren: Es stehen Informationen und Pläne zu Zielnetz, Bedarfsermittlung und Handlungsbedarf Fahrradparken, Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenkategorien sowie zu Maßnahmenbeispielen in den Kategorien Neubaumaßnahme, Ausbaumaßnahme, Belagsanpassung, Verkehrsregelung und Sonstiges zur Verfügung. (siehe Anhang A2)

1. Begrüßung und Einstieg

Ken Gericke, Leiter des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung der Landeshauptstadt Magdeburg (kurz LH MD), begrüßt die 55 Teilnehmenden zur Veranstaltung der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung, auch im Namen der Beigeordneten und der Vertreter*innen der Stadtverwaltung. Er erläutert, dass sich seit Erstellung der letzten Radverkehrskonzeption (kurz RVK) in den Jahren 2003/2004 die Anforderungen und Formen der Mobilität, aber auch aufgrund der aktuellen Stadtentwicklung deutlich verändert haben. Deshalb wird aktuell eine neue RVK speziell für den Alltagsradverkehr erarbeitet. Ziel dieser neuen Konzeption ist es, den Anteil des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet zu erhöhen, ihn attraktiver zu gestalten, sichere Wegebeziehungen zu schaffen und die Verkehrssicherheit insgesamt zu verbessern. Die LH MD bringt dafür aus Sicht der Geländeform des Stadtgebiets mit geringen Höhenunterschieden bereits gute Voraussetzungen mit. Langfristig soll der derzeitige Radverkehrsanteil von 18 Prozent am Modal Split, d.h. an der prozentualen Aufteilung aller Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel, deutlich gesteigert werden. Im Mittelpunkt der heutigen Veranstaltung steht die Diskussion konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur anhand von drei Vertiefungsbereichen. Diese sollen in den späteren Umsetzungsplan der RVK einfließen. Herr Gericke betont, wie wichtig die aktive Mitwirkung der Teilnehmenden in der späteren Arbeitsphase ist – schließlich kennen diese als alltägliche Radnutzende die Bedürfnisse und Herausforderungen vor Ort am besten.

Moderatorin Karina Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden. Die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz ist zusammen mit 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase, der Design-Gruppe Gisela Sonderhüsken und TOLLERORT entwickeln & beteiligen von der LH MD mit der Neuaufstellung der RVK zu Beginn des Jahres 2024 beauftragt worden. TOLLERORT entwickeln & beteiligen ist hier für die Ausgestaltung und Durchführung des Beteiligungsprozesses verantwortlich.

Frau Meißner geht auf bestehende verkehrliche Herausforderungen der letzten Monate im Stadtgebiet von Magdeburg ein und betont, dass im Mittelpunkt der heutigen Veranstaltung ausschließlich der Radverkehr steht. Andere verkehrliche Themen werden im Rahmen dieser Veranstaltung nicht behandelt. In Abstimmung mit der LH MD findet die zweite

Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Radaktionstages und als öffentliche Veranstaltung, anstelle des ursprünglich geplanten Werkstattformates statt. Dadurch soll die Beteiligung einer breiteren Öffentlichkeit ermöglicht werden. Der Gedanke des Werkstattformats wird in der heutigen Arbeitsphase mit der gemeinsamen Diskussion von Varianten zur Verbesserung der Radverkehrsführung in drei Vertiefungsbereichen aufgegriffen. Während zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse der Fokus bei der Auftaktveranstaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Online-Beteiligung auf der Gesamtstadt lag, richtet sich der Blick heute – angelehnt an den aktuellen Stand im Bearbeitungsprozess – auf Maßnahmen in ausgewählten räumlichen Vertiefungsbereichen.

Frau Meißner stellt die Ziele der Veranstaltung vor und gibt einen Überblick über den zeitlichen Ablauf. Sie weist darauf hin, dass für die Dokumentation Fotos erstellt werden, die für Veröffentlichungen (z.B. im Internet) genutzt werden. Teilnehmende, die nicht fotografiert werden möchten, werden gebeten, dies durch ein Handzeichen kenntlich zu machen. Keiner der Anwesenden widerspricht den Fotoaufnahmen und einer anschließenden Veröffentlichung. Eine von TOLLERORT erstellte Veranstaltungsdokumentation wird im Anschluss online auf der Projektseite der LH MD zur Verfügung gestellt.

Anschließend stellt Frau Meißner die anwesenden Mitwirkenden vor:

- Fachdienst Verkehrsplanung des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung der LH MD: Mario Schröter, Mareike Quantz und Kenny Bossmann
- Planungsteam PGV-Alrutz: Heike Prahlow, Enrico DeCastro und Tim Bott
- Moderationsteam TOLLERORT entwickeln & beteiligen: Karina Meißner und Vanessa Grube

Im Anschluss an Begrüßung und Einstieg bestehen bei den Teilnehmenden Rückfragen und Anmerkungen zu Ablauf und Inhalt der Veranstaltung:

- Anmerkung: *In Magdeburg gibt es zahlreiche Planungen im Bereich Radverkehr. Ursprünglich war für Frühjahr 2025 eine Werkstattveranstaltung zur Entwicklung des Maßnahmenplans vorgesehen. Offenbar wird dieses Format heute nicht umgesetzt. Stattdessen einzelne Projekte bzw. Vertiefungsbereiche aus der Gesamtkonzeption herauszulösen und separat zu diskutieren, sehe ich kritisch. Diese Vorgehensweise ist wenig zielführend und trägt nicht zur Weiterentwicklung der LH MD bei. Das Problem liegt weniger in der Planung selbst, sondern vielmehr in der mangelnden Umsetzung bestehender Konzepte.*

Antwort Frau Meißner: Der zeitliche Rahmen der heutigen Veranstaltung ist begrenzt, sodass eine umfassende Diskussion der gesamten Maßnahmenplanung nicht möglich ist. In Abstimmung mit der LH MD wurde daher entschieden, exemplarisch drei Vertiefungsbereiche auszuwählen. Anhand dieser sollen gemeinsam konkrete

Ablauf 17–20 Uhr

- Begrüßung und Einstieg
- Vorstellung aktueller Sachstand / bisheriger Ergebnisse
- Schwerpunktthema Weeginfrastruktur: Inhaltlicher Einstieg
- Rundgang: Ausstellung und Austausch an Stellwänden zu 3 Vertiefungsbereichen
- Schlussfolgerungen, Ausblick und Abschluss

Lösungsansätze diskutiert und unterschiedliche Perspektiven gehört werden, die anschließend in die weitere Erarbeitung der RVK durch das Planungsteam einfließen.

- *Frage: Ich habe erwartet, dass die Gesamtkonzeption heute vorgestellt und im Detail besprochen wird. Einige grundlegende Fragen sind bislang ungeklärt, etwa: Welcher Standard soll künftig für den Radverkehr in Magdeburg gelten? Wie soll die zukünftige Ausschilderung gestaltet sein?*
- *Anmerkung: Viele Bürger*innen haben sich bereits aktiv bei der Auftaktveranstaltung und Online-Beteiligung eingebracht. Allerdings ist nicht transparent, wie der Planungsprozess seitdem fortgeschritten ist und welche Anregungen aus der Beteiligung konkret in die Konzeption eingeflossen sind. Es ist nicht zielführend, Maßnahmen in einzelnen Teilbereichen umzusetzen, ohne den gesamtstädtischen Kontext mitzudenken.*

Antwort Frau Meißner: Die Abfrage zu Beginn der Veranstaltung zeigt, dass die Hälfte der Teilnehmenden heute zum ersten Mal an einem Beteiligungsformat zur RVK teilnehmen. Daher ist zu Beginn ein niederschwelliger Einstieg in RVK und bisherige Ergebnisse wichtig: Eine kompakte Vorstellung des aktuellen Planungsstandes, der Bestandsanalyse und der Ergebnisse der Online-Beteiligung sind unter den anschließenden Tagesordnungspunkten vorgesehen. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Maßnahmenplanung ist es im heutigen Rahmen jedoch nicht möglich, einzelne, individuelle Konfliktbereiche detailliert im gesamtstädtischen Zusammenhang zu diskutieren. Als Ergänzung gibt die Plakatausstellung im Eingangsbereich Gelegenheit, sich verschiedene Pläne u.a. zum Zielnetz in Ruhe und vertiefend anzuschauen.

2. Vorstellung aktueller Sachstand und bisheriger Ergebnisse

Heike Prahlow, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, gibt einen Überblick zum aktuellen Stand im Verfahren zur Neuaufstellung der RVK: Die Bestandsanalyse ist abgeschlossen und auf Grundlage der Erkenntnisse wurde eine Bestandsdatenbank zu Wegeinfrastruktur, Fahrradparken und Radwegweisung aufgebaut. Hierfür wurden auch die Rückmeldungen aus den bisherigen Beteiligungen der Öffentlichkeit geprüft und wenn möglich, berücksichtigt. Das bestehende stadtweite Radverkehrsnetz wurde aktualisiert und ein Zielnetz für den Alltagsradverkehr abgeleitet. Es wurden Zielstandards auf Basis aktueller Regelwerke abgestimmt. Derzeit befindet sich die Maßnahmenplanung für die Bereiche Wegeinfrastruktur, Wegweisung und Fahrradparken in Abstimmung mit der LH MD. Grundlage bildet die Einteilung des Radverkehrsnetzes der LH MD in etwa 3.000 Streckenabschnitte. Die Bildung der Abschnitte ist gewissermaßen durch das Nationale Datenschema vorgegeben und wird eingehalten, um eine Datenübergabe in das amtliche Landes-Radverkehrsinfrastruktur-Informationssystem (kurz ALRIS) mit Abschluss der Arbeiten an der RVK zu ermöglichen. Für diese Abschnitte wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse und im Abgleich mit den Zielstandards konkrete Maßnahmen abgeleitet. Ergänzend dazu werden im Rahmen der Maßnahmenplanung weitere konzeptionelle Grundlagen erarbeitet und mit der LH MD abgestimmt: Dies umfasst Musterlösungen für Radverkehrsanlagen, ein Leitfaden für Fahrradstraßen (Gestaltungsempfehlungen), ein Konzept für Fahrradstraßen und Fahrradzonen (konkrete ortsbezogene Vorschläge für die Schaffung von Fahrradstraßen/Fahradzonen) sowie ein Konzept und Gestaltungshandbuch für das Thema Fahrradparken. Abschließend wird eine Umsetzungsstrategie erarbeitet, in welcher Empfehlungen zur zeitlichen Dringlichkeit der Maßnahmen, d.h. festzulegen, welche

Maßnahmen die höchste Wichtigkeit und damit Vorrang bei der Umsetzung haben, formuliert werden. Dabei fließen unter anderem die Bedeutung der jeweiligen Streckenabschnitte in der Netzhierarchie, die Priorisierung nach Verkehrssicherheit und die Hinweise aus der Beteiligung in die Bewertung ein. (Vgl. separate Präsentation, Folien 5-12)

Im Anschluss stellt Frau Meißner den Beteiligungsprozess vor, erläutert die verschiedenen Formate und gibt einen Überblick über den bisherigen Ablauf. Die Beteiligung erfolgt auf zwei Ebenen: Als Fachbeteiligung im Rahmen des Runden Tisches und als öffentliche Beteiligung. Neben der Kick-off-Veranstaltung im März 2024 fand im April 2024 die öffentliche Auftaktveranstaltung statt, bei der Bürger*innen erste Hinweise zur Neuaufstellung der RVK geben konnten. Daran anschließend startete eine dreiwöchige Online-Beteiligung. Über eine interaktive Karte konnten Teilnehmende Mängel und Gefahrenstellen, Netzlücken und Verbindungswünsche sowie Hinweise zu Fahrradabstellanlagen einbringen. Insgesamt beteiligten sich 606 Personen mit 2.043 Beiträgen. Frau Meißner gibt einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse. Die Kurz-Dokumentation der Online-Beteiligung ist auf der Projektwebseite der LH MD einsehbar. (Vgl. separate Präsentation, Folien 13-17)

Nach der Vorstellung des aktuellen Sachstandes der RVK haben die Teilnehmenden Gelegenheit, direkte Verständnisfragen zu Prozess und Inhalten zu stellen:

- *Frage: Ist die umfassende Bestandsanalyse sowie die zugrunde liegende Datenbank mit den eingepflegten Ergebnissen öffentlich zugänglich?*

Antwort Frau Prahlow: Aktuell stehen die Datenbank und die Ergebnisse der Bestandsanalyse nur für den internen Gebrauch zur Verfügung. Eine mögliche Veröffentlichung ist in Abstimmung mit der LH MD zu prüfen. *Nachrichtlich: Die aufbereiteten Daten werden in das amtliche Geodatenportal des Landes Sachsen-Anhalt (ALRIS) sowie in ein nationales Datenschema eingepflegt und sind dort öffentlich einsehbar.*

- *Frage: Für die heutige Veranstaltung war eine Einschätzung zur vorgeschlagenen Priorisierung innerhalb der Netzkonzeption angekündigt. Da diese nicht erfolgt ist, stellt sich die Frage, ob ein gesondertes Beteiligungsformat zur Priorisierung vorgesehen ist?*

Antwort Frau Prahlow: Eine weiterführende Beteiligung zur Priorisierung der Maßnahmen ist nicht geplant. Als beauftragtes Planungsbüro werden wir eine Umsetzungsstrategie mit fachlichen Empfehlungen zur Priorisierung an die LH MD übergeben. Aus den Rückmeldungen der Online-Beteiligung konnten bereits Hinweise zur Dringlichkeit bestimmter Mängel und Gefahrenstellen abgeleitet werden. Eine detaillierte öffentliche Diskussion ist bei rund 3.000 Streckenabschnitten und dazugehöriger Maßnahmen nicht umsetzbar. Bei der Priorisierung stehen die Potenziale (Netzhierarchie) sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit an oberster Stelle.

- *Frage: Wurde das Thema Fahrradparken im privaten Wohnumfeld zusätzlich zum öffentlichen Raum in der Analyse berücksichtigt? Es wäre wünschenswert, wenn die LH MD Vermieter*innen bei der Errichtung von diebstahlsicheren Radabstellanlagen unterstützen würde.*

Antwort Frau Prahlow: Im Rahmen der Befahrung und der Analyse des bestehenden Netzes konnte der private Raum nicht einbezogen werden. Allerdings liegt ein Entwurf für eine Fahrradabstellsatzung der LH MD vor, welche auch das private Wohnumfeld

einschließt. Diese Satzung wird im Rahmen der RVK berücksichtigt, insbesondere durch Empfehlungen zur Umsetzung auf privaten Grund.

- *Frage: Wurden bei der Datenerhebung für die RVK auch Heatmaps oder Daten aus dem Stadtradeln einbezogen?*

Antwort Frau Prahlow: Die Hauptgrundlage bildete ein standardisiertes Verfahren zur Ermittlung von Wegeverbindungen, bei dem Quell- und Zielorte per Luftlinie analysiert und auf das bestehende Straßennetz übertragen werden. Ergänzend zur Prüfung und Bestätigung des gebildeten Netzes nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (kurz RIN) wurden auch Daten aus Heatmaps (sogenannte Dichtekarten) sowie Ergebnisse des Stadtradelns berücksichtigt.

- *Frage: Wurden in der Bestandsanalyse auch bislang ungenutzte, aber potenziell geeignete Wege, sogenannte „stille Potenziale“ berücksichtigt?*

Antwort Frau Prahlow: Ja, das standardisierte Verfahren berücksichtigt Verbindungen zwischen Quell- und Zielorten unabhängig von ihrer derzeitigen Nutzung. Im Rahmen der Netzbefahrung wurden potenzielle neue Wege zusätzlich geprüft und hinsichtlich ihrer Befahrbarkeit bewertet. Auch Perspektiven für neue Wegeverbindungen, z. B. Brücken, sind Bestandteil der Konzeption.

- *Frage: Im Stadtrat wurden bereits Indikatoren zur Bewertung und Umsetzung von Maßnahmen beschlossen. Finden diese in der Umsetzungsstrategie der RVK Berücksichtigung?*

Antwort Frau Prahlow: Die Indikatoren zur Umsetzungsstrategie wurden mit der LH MD abgestimmt. Der Hinweis auf die Beschlusslage des Stadtrats wird aufgenommen und diese mit den von uns vorgeschlagenen Indikatoren hinsichtlich möglicher Ergänzungen abgeglichen.

3. Schwerpunktthema Weginfrastruktur: Inhaltlicher Einstieg

Frau Prahlow führt inhaltlich in das Thema Weginfrastruktur ein und gibt einen Überblick über den Zustand des bestehenden Radverkehrsnetzes. Die Bewertung der vorhandenen Infrastruktur als auch die Ableitung von Maßnahmen basieren auf dem Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (kurz ERA), welche als fachliche Grundlage dienen. Aktuell wird die ERA überarbeitet. Das Planungsteam steht hierzu im engen Austausch mit den verantwortlichen Stellen, um sicherzustellen, dass die Neuaufstellung der RVK auf Grundlage der neuesten Empfehlungen erarbeitet wird. Die festgestellten Handlungsbedarfe entlang der einzelnen Netzabschnitte werden in den Maßnahmenkategorien ohne Handlungsbedarf, Neubaumaßnahme gemäß Standards, Ausbaumaßnahme gemäß Standards, verkehrsregelnde Maßnahmen, Belagsanpassung, sonstige Maßnahmen (u.a. Anlage von Sicherheitsstreifen), Prüfaufträge und in Planung zugeordnet, um sie systematisch erfassen und priorisieren zu können. Zum Abschluss stellt Frau Prahlow die drei Vertiefungsbereiche „Breiter Weg“, „Elbuferpromenade“ und „Mittagstraße“ vor. Dabei geht sie auf die derzeitige Konfliktlage, Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie mögliche Lösungsansätze ein. (Vgl. separate Präsentation, Folie 21-30)

Frau Meißner gibt den Teilnehmenden im Anschluss Gelegenheit, Verständnisfragen zum inhaltlichen Einstieg zur Weginfrastruktur zu stellen, bevor die Arbeitsphase beginnt:

- Frage: *Bei der Vorstellung der Maßnahmenkategorien wurden bei den sogenannten „Kleinstmaßnahmen“ beispielhaft Poller genannt. Werden darunter auch schlecht sichtbare Laternenmasten berücksichtigt, die bei Dunkelheit eine Gefahr darstellen – etwa wenn sie mitten auf dem Radweg platziert sind?*

Antwort Frau Prahlow: Poller wurden lediglich exemplarisch genannt. Auch schlecht sichtbare Laternenmasten, die potenzielle Gefahrenquellen darstellen, wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme erfasst und berücksichtigt.

- Frage: *Die Reaktionen während der Präsentation zeigen, dass viele Teilnehmende enttäuscht sind. Die Erwartungen an die Veranstaltung sind nicht erfüllt worden. Es besteht Unzufriedenheit über den bisherigen Planungsstand. Welche Informationen zum neuen Radverkehrsnetz und den Maßnahmen der RVK sind derzeit online einsehbar?*

Antwort Frau Prahlow: Die offizielle Veröffentlichung der RVK erfolgt erst nach deren Fertigstellung. Die Veröffentlichung der zugehörigen Datenbank wird derzeit mit der LH MD abgestimmt. *Nachrichtlich: Die Daten werden in das amtliche Geodatenportal des Landes Sachsen-Anhalt (ALRIS) sowie in ein nationales Datenschema eingepflegt und sind dort öffentlich einsehbar.* Da sich die Konzeption aktuell noch im Entwurf befindet, können Zwischenergebnisse derzeit nicht veröffentlicht werden. Eine öffentliche Ergebnispräsentation ist voraussichtlich für Ende des Jahres vorgesehen. Aufgrund des großen Umfangs der Maßnahmen und des damit verbundenen Aufwands kann eine Priorisierung nicht im Rahmen eines öffentlichen Diskussionsformats erfolgen. Die Priorisierung wird im Rahmen der Umsetzungsstrategie durch das beauftragte Planungsbüro erarbeitet und als Empfehlung an die LH MD übergeben. Parallel dazu wurden bereits einzelne Maßnahmen von der Stadtverwaltung in die Umsetzung gebracht, auch wenn die Gesamtstrategie noch nicht fertiggestellt ist.

- Anmerkung: *Es ist nicht nachvollziehbar, dass offenbar zentrale Wegeverbindungen, beispielsweise in Richtung Innenstadt, nicht berücksichtigt wurden. Weiterhin ist unklar, warum in der Arbeitsphase lediglich über Einzelmaßnahmen aus ausgewählten Vertiefungsbereichen gesprochen werden soll.*

Antwort Frau Prahlow: Bei der Auftaktveranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Online-Beteiligung eingegebene Hinweise zu wichtigen Wegeverbindungen wurden bei der Netzkonzeption berücksichtigt. Darüber hinaus sind auch Daten aus dem Stadtradeln in die Planung eingeflossen. Die Auswahl der Vertiefungsbereiche dient dazu, exemplarisch Maßnahmen zu diskutieren, die dann in die Gesamtstrategie einfließen.

- Anmerkung: *Mir erscheint die Veranstaltung als „Scheinbeteiligung“. Es ist unklar, welche Standards und Maßnahmen zukünftig tatsächlich umgesetzt werden sollen.*

Antwort Frau Prahlow: Die grundlegenden Standards für den Radverkehr wurden im Rahmen der Veranstaltung vorgestellt. Die entsprechenden Grundsatzentscheidungen sind getroffen. Aktuell erfolgt noch die abschließende fachliche Abstimmung. Die Ergebnisse aus der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind in die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen eingeflossen.

- Frage: *In der Vergangenheit wurde in Magdeburg die ERA unzureichend angewendet – obwohl eine bauliche Umsetzung von Radverkehrsanlagen gemäß ERA verpflichtend ist. Wurden die Ursachen dafür untersucht?*

Antwort Frau Prahlow: Wir als beauftragtes Planungsbüro steht im engen Austausch bezüglich der aktuell laufenden Überarbeitung der ERA. In der Praxis hängen Planung und Umsetzung jedoch auch von Faktoren wie verfügbaren finanziellen Mitteln, personellen Kapazitäten und dem politischen Willen ab. Der Wille zur Umsetzung der RVK ist auf Seiten der LH MD vorhanden, allerdings ist der gesamte Prozess komplex und langfristig angelegt. Eine begleitende Evaluation, d.h. Beurteilung und Bewertung, inwieweit die aufgestellten Ziele der RVK erreicht werden, soll als beauftragter Leistungsbestandteil Rückschlüsse zu bisherigen Planungen und deren Umsetzung ermöglichen.

4. Rundgang: Ausstellung und Austausch an Stellwänden zu drei Vertiefungsbereichen

Frau Meißner leitet im Anschluss die Arbeitsphase ein, an der zwei Drittel der Teilnehmenden mitwirken. 19 Personen verlassen die Veranstaltung vor der Arbeitsphase. Der Rundgang an Stellwänden findet in drei Runden mit Austausch zu den Vertiefungsbereichen (1) Breiter Weg, (2) Elbuferpromenade und (3) Mittagstraße statt. Die Vertiefungsbereiche werden von Vertreter*innen des Planungsteams betreut. Sie erläutern Bestandssituation, benennen Ziele der Maßnahme und zeigen jeweils drei Varianten zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf. Die Fragestellungen für die Diskussion lauten:

1. Was ist aus Ihrer Sicht bei der jeweiligen Variante gut gelöst und warum?
2. Wo haben Sie bei der jeweiligen Variante Bedenken und warum?
3. Welche Variante empfehlen Sie?

Das Planungsteam notiert die jeweiligen Hinweise und Argumente der Beteiligten sowie Empfehlungen für alternative Varianten auf den Arbeitsplakaten. Anschließend setzen die Teilnehmenden als Stimmungsbild einen Klebepunkt bei der Variante, die sie empfehlen. Die Ergebnisse der Arbeitsphase sind im Anhang A3 fotografisch und schriftlich dokumentiert und fließen in die weitere Bearbeitung der RVK ein.

5. Schlussfolgerungen, Ausblick und Abschluss

Vertreter*innen des Planungsteams geben im Plenum einen ersten Eindruck zu Diskussion und Hinweisen in den Vertiefungsbereichen:

- **Breiter Weg:** In den Diskussionsrunden spricht sich die Mehrheit der Teilnehmenden für die Variante einer Fahrradstraße mit Zweirichtungsverkehr auf der Ostseite des Breiten Wegs aus. Dieser Lösungsansatz wird als besonders geeignet erachtet. Kritisch diskutiert wird hingegen die Situation an Haltestellenbereichen der Straßenbahn, wo sich Rad- und Fußverkehr begegnen. Hier besteht aus Sicht der Teilnehmenden Handlungsbedarf hinsichtlich einer besseren Sichtbarkeit und Führung des Radverkehrs. Zweifel wird gegenüber baulichen Barrieren geäußert, die verhindern sollen, dass Fußgänger*innen den Radweg direkt queren. Solche Maßnahmen könnten zu einer Verdichtung des Fußverkehrs an bestimmten Punkten sowie zu längeren und umständlicheren Querungswegen führen.

Ergebnis des Stimmungsbilds zur zu empfehlenden Variante:

- 24 Empfehlungen – Variante 2 Fahrradstraße Ostseite

- 4 Empfehlungen – Variante 1 Radweg beidseitig richtungstreu und Alternativ: Verlagerung in parallele Straßenzüge
- 2 Empfehlungen – Variante 3 Zweirichtungsradweg Westseite
- **Elbuferpromenade:** Im Rahmen der Diskussionen wird eine neue Lösungsidee entwickelt. Am Schleinufer soll langfristig eine der Fahrspuren für den motorisierten Verkehr zugunsten des Radverkehrs umgewidmet werden, sodass der Radverkehr künftig beidseitig richtungstreu entlang der Straße geführt wird. Aber auch die Lösung mit einem neuen Radweg zwischen dem bestehenden Uferweg, der ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten sein soll, und dem Schleinufer wird befürwortet. Ein Wechsel der Wegführung im Bereich Domfelsen – zwischen ufernahem Radweg im Süden und straßenseitigem Weg im Norden – wird von den Beteiligten genauso abgelehnt wie eine komplette uferseitige Führung des Radverkehrs.

Ergebnis des Stimmungsbilds zur zu empfehlenden Variante:

- 19 Empfehlungen – Neu: Variante Schleinufer (Kfz-Spur weg, Radverkehr auf beiden Seiten)
- 16 Empfehlungen – Variante 2 Radverkehr Westseite im Norden Fußverkehr an Elbe (Ergänzung: Radverkehr an Schleinufer)
- keine Empfehlung – Variante 1 Radverkehr Ostseite (Ergänzung: Radverkehr an Elbe) und Variante 3 Wechsel der Lage Rad-/ Fußweg
- **Mittagsstraße:** Die Lösungsansätze für diesen Bereich werden kontrovers diskutiert – hier gehen die Meinungen auseinander. Ein alternativer Routenvorschlag mit guter Nutzbarkeit wird als mögliche und am schnellsten umsetzbare Option in die Diskussion eingebracht. Die Einrichtung einer Einbahnstraße mit durchgängig gesicherter richtungstreuem Radverkehrsführung wird ansonsten am meisten befürwortet. Man vermutet aber, dass der Eingriff in die Kfz-Verkehrsführung zu stark sei und daher in der LH MD nicht mehrheitsfähig wäre. Deutliche Kritik gibt es gegenüber Varianten, bei denen bestehende Bäume gefällt werden müssten. Der Erhalt des Baumbestands wird von den Teilnehmenden als wichtiges Anliegen hervorgehoben.

Ergebnis des Stimmungsbilds zur zu empfehlenden Variante:

- 22 Empfehlungen – Variante 1 Einbahnstraße Kfz mit Anmerkungen oben
- 5 Empfehlungen – **Neu: Netzverlagerung**
- 4 Empfehlungen – Neu: Variante 5 Gestaltung pro Rad, Kfz untergeordnet, Mischverkehr
- 2 Empfehlungen – Neu: Variante 4 einseitiger Zweirichtungsradweg inklusive Querungshilfen und Einbahnstraße Kfz
- Eine Empfehlung – Variante 2 Beidseitig Radfahrstreifen, Neu: Straße nur für Rad und Fuß
- keine Empfehlung – Variante 3 Beidseitig gemischt Geh-/Radwege

Abschließend wird folgende Anmerkung aus dem Kreis der Beteiligten eingebracht:

- Anmerkung: *Die Arbeitsphase hat sich als ergiebig erwiesen. Die RVK sollte in die stadtweite Verkehrsentwicklungsplanung integriert werden, um die größeren Herausforderungen im Bereich Verkehr in der LH MD anzugehen.*

Frau Prahlow gibt einen Ausblick auf die anstehenden Arbeitsschritte. Auf der dritten Sitzung des Fachgremiums „Runder Tisch“ werden die Priorisierung der Maßnahmen sowie der Entwurf der Umsetzungsstrategie vorgestellt und diskutiert. Die Ergebnisse fließen in die letzten Bearbeitungsschritte der RVK ein. Auch die Hierarchisierung des neuen stadtweiten Zielnetzes für den Alltagsradverkehr wird zeitnah abgeschlossen. Die finale Konzeption wird der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach der offiziellen Beschlussfassung wird die vollständige RVK online veröffentlicht. Darüber hinaus ist vorgesehen, die zugrunde liegende Datenbank in das *amtliche Geodatenportal des Landes Sachsen-Anhalt* (ALRIS) sowie in ein nationales Datenschema zu integrieren. Somit sollen die Daten künftig öffentlich und digital zugänglich sein.

Frau Meißner kündigt die nächsten Termine im Beteiligungsverfahren an:

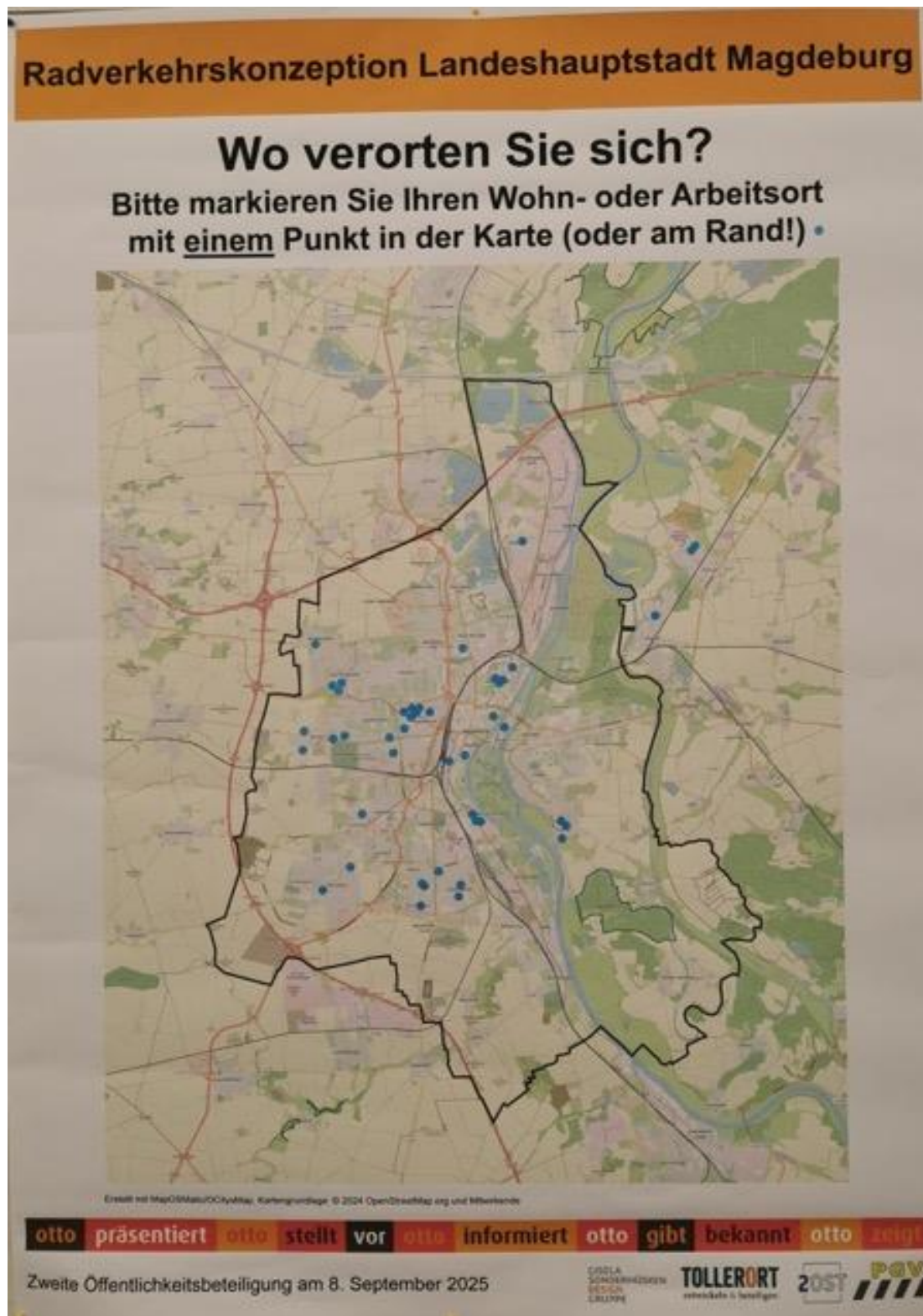
- Letzte Sitzung des Fachgremiums „Runder Tisch“ am 28. Oktober 2025 zur Neuaufstellung der RVK
- Ergebnispräsentation voraussichtlich Ende des Jahres 2025

Anschließend bittet sie die Teilnehmenden um eine abschließende Rückmeldung zu Veranstaltung auf einer Stellwand am Ausgang. Frau Meißner bedankt sich bei den Beteiligten für ihre aktive Teilnahme an den Diskussionsrunden in der Arbeitsphase.

Herr Schröter, Fachdienstleiter Verkehrsplanung im Fachbereich Stadtplanung und Vermessung, bedankt sich ebenfalls für die aktive Teilnahme und freut sich auf eine rege Beteiligung bei der geplanten Ergebnispräsentation Ende des Jahres. Er weist auf die Ansprechpersonen auf Seiten der LH MD hin und beendet die Veranstaltung.

Anhang

A1 Einlassabfragen



Plakat der Standortabfrage

Radverkehrskonzeption Landeshauptstadt Magdeburg

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs (bezogen auf Anzahl der Wege)?
Bitte setzen Sie dort einen Punkt!

Zu Fuß (auch mit Hilfsmitteln)	mit dem Fahrrad	mit dem öffentlichen Verkehr	mit dem Kfz (auch Motorrad)	Regelmäßig gemischt/ Multimodal
1 Punkt	15 Punkte	0 Punkte	3 Punkte	0 Punkte

Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung der RVK für die LH Magdeburg - Ich war dabei bei ...

Kick-Off Veranstaltung, 4. März 2024	Auftaktveranstaltung, 18. April 2024	Online-Beteiligung, 18. April - 9. Mai 2024	Ich bin zum ersten Mal dabei.
10 Punkte	12 Punkte	10 Punkte	15 Punkte

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto reizt

Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung am 8. September 2025

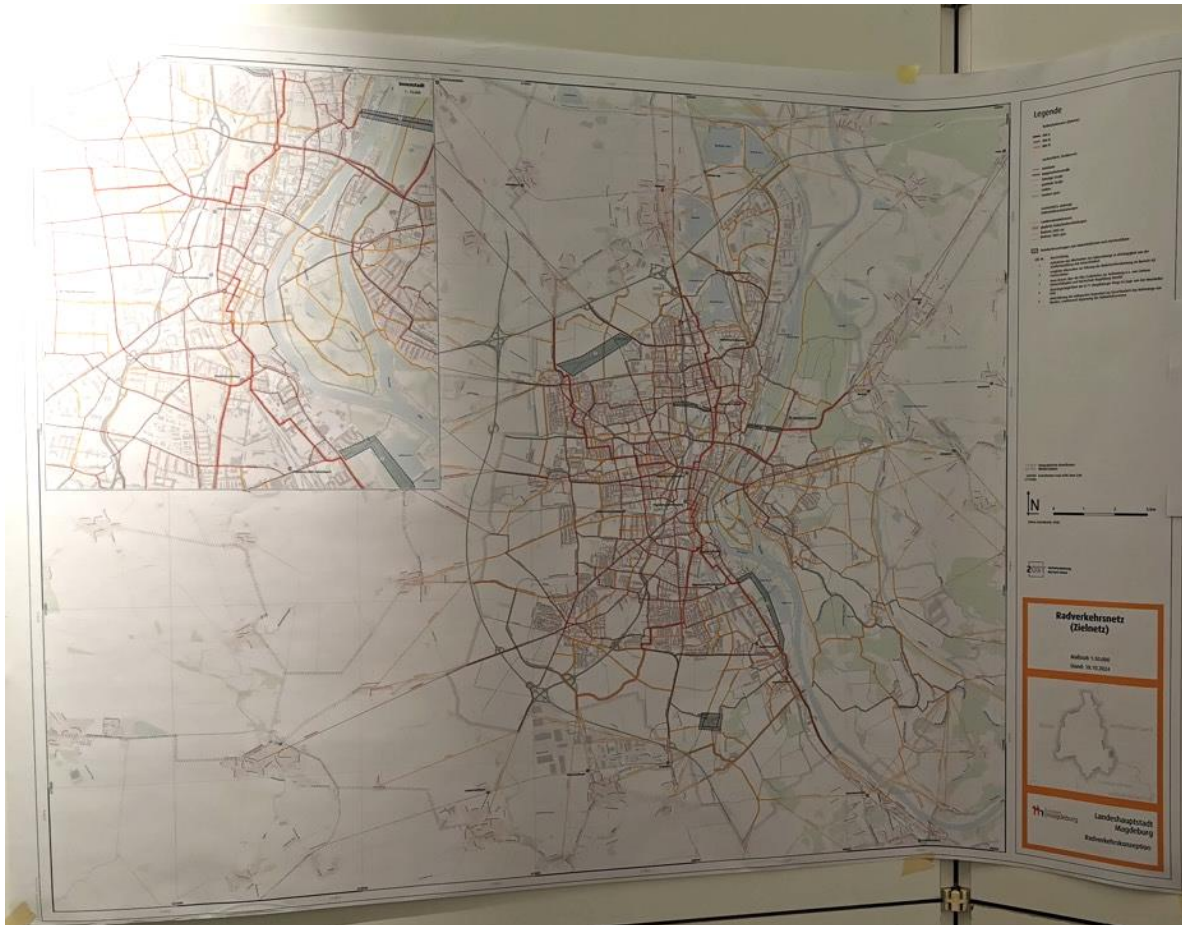
Logo: **TOLLERORT** entwickeln & beteiligen

Logo: **20ST**

Logo: **POV**

Plakat mit Abfragen zum überwiegenden im Alltag genutzten Verkehrsmittel und zur Teilnahme an bisherigen Beteiligungsangeboten zur Neuaufstellung der RVK

A2 Plakat-Ausstellung



Plan Radverkehrsnetz (Zielnetz)



Plan Fahrradparken Bedarfsermittlung



Plan Fahrradparken Handlungsbedarf (Foto: PGM-Alrutz)



Plan Streckenbezogenen Maßnahmen (Entwurf) (Foto: PGM-Alrutz)

Maßnahmenbeispiele

Maßnahmenkategorie Neubau, Ausbau, Belag

Neubaumaßnahme gemäß Standards

Anlage einer Radverkehrsanlage oder Herstellen einer neuen Wegeverbindung



Mittagstraße
Mischverkehr bei DTV ca. 12.000 Kfz/Tag



K 1227 Genthiner Straße
Mischverkehr bei DTV ca. 14.000 Kfz/Tag
Sturzgefahr durch Schienen

Ausbaumaßnahme gemäß Standards

Verbreiterung bestehender Anlagen (auch langfristig, sofern Mindestanforderungen erfüllt)



L49 Große Diesdorfer Straße
DTV ca. 14.000 Kfz/Tag
Radweg (1,10m Breite) zu schmal (ohne Ben.pfl.)
Belagsqualität eingeschränkt



Lübecker Straße
DTV ca. 17.000 Kfz/Tag
Benutzungspflichtiger Radweg (1,20m Breite) zu schmal
fehlender Sicherheitsbereich zur Fahrbahn
Belagsqualität eingeschränkt

Belagsanpassung

Verbesserung der Belagsqualität (auch langfristig)



Osterweddinger Straße
Tempo 30-Zone, Mischverkehr



Zipkeleber Weg
Selbständige Wegeverbindung

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

2. Bürgerbeteiligung am 08. September 2025

CISELA
SONDERHÜSKEN
DESIGN
GRUPPE

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

2OST

PGV

Plakat Maßnahmenbeispiele in den Kategorien Neubaumaßnahme, Ausbaumaßnahme und Belagsanpassung

Maßnahmenbeispiele

Maßnahmenkategorie Verkehrsregelung, Sonstiges

Verkehrsregelnde Maßnahme (Anpassen verkehrslenkender Anordnungen)

- Markierungslösungen, Einrichten von Fahrradstraßen, Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Aufgabe bestehender Anlagen zur Führung im Mischverkehr sofern verträglich



Goethestraße

Fahrradstraße, Einbahnstraße (z.T. auch für Radverkehr)

- Fahrradstraße durch Markierung verdeutlichen
- Durchgangsverkehr unterbinden
- Bevorrechtigung prüfen



Hugo-Junkers-Allee

Radweg (ohne Ben.pfl.) zu schmal, unzureichende Belagsqualität
DTV ca. 700 Kfz/Tag

- Radweg aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen
- Empfehlung zur Einrichtung einer Fahrradstraße



Hopfenbreite

Radweg (1,20m Breite) zu schmal (ohne Ben.pfl.)
Tempo 30-Zone

- Radweg aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen

Sonstige Maßnahmen



Lerchenwuhne

Poller mit zu geringer Durchlassbreite

- Poller versetzen und durch Markierung verdeutlichen



Gustav-Adolf-Straße

Radweg Höhe Grundstückszufahrt nicht zu erkennen

- Radweg in Belag und Qualität durchgängig ausbauen

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

2. Bürgerbeteiligung am 08. September 2025

EISELA
SONDERHÜSKEN
DESIGN
GRUPPE

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

20ST PGV

A3 Ergebnisse an den Stellwänden

für die bessere Lesbarkeit sind Abkürzungen ausgeschrieben, nachträgliche Erläuterung von Abkürzungen in [*kursiver Schrift*],

Stellwand Vertiefungsbereich 1 Breiter Weg

VT 1 - Vertiefungsbereich Breiter Weg

zwischen Ernst-Reuter-Allee und Listemannstraße

Bestand:

- Fußgängerzone, Radverkehr frei
- Wichtige zentrale Radachse

Mangel:

- Fehlende Trennung Rad- und Fußverkehr
- Radverkehr nur untergeordnet
- Häufig Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr

Rahmenbedingungen:

- Straßenbahn mit drei Haltestellen (Alter Markt, Am Katharinenturm, Opernhaus)
- Zwei signalisierte Querungsstellen (Julius-Bremer-Straße, Große Steinmetzstraße)
- Flächen zwischen Gebäuden und Gleisen (bspw. Gastronomie) teilweise mit Höhenversatz mit Treppentufen und Rampen

Lösungsansatz:

- Durchgängige Radverkehrsführung optimieren
- Trennung Rad- und Fußverkehr mit eindeutiger Flächenzuordnung

Mögliche Varianten:

- **Variante 1:** Radweg beidseitig der Straßenbahn, richtungsstreu
- **Variante 2:** Fahrradstraße ostseitig der Straßenbahn (beide Fahrrichtungen)
- **Variante 3:** Zweirichtungsradweg westseitig der Straßenbahn

Alternativ: Verlagerung in parallele Straßenzüge

Kurzfristige Maßnahme

- Markieren von Radpiktogrammen auf gepflastertem Streifen (Ostseite)

Querschnitt 1
Breiter Weg zwischen Ernst-Reuter-Allee und Julius-Bremer-Statue

Querschnitt 2
Breiter Weg zwischen Julius-Bremer-Statue und Große Steinmetzstraße

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

2. Bürgerbeteiligung am 08. September 2025

EISELS
SONDERMUSIKEN
DESIGN
GRUPPE

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

20ST

PGV

- Alternativ: Verlagerung in parallele Straßenzüge (4 Empfehlungen – siehe unter 3.)

VT 1 - Vertiefungsbereich Breiter Weg
zwischen Ernst-Reuter-Allee und Listemannstraße

	Variante 1 Radweg beidseitig richtungstreu	Variante 2 Fahrradstraße Ostseite	Variante 3 Zweirichtungsrادweg Westseite
pro	geringere Einschränkung Fußverkehr	gewohntheit schnellere Umsetzbarkeit	weniger Geschäfte
contra	westseitig weniger Platz Fußverkehr hat beidseitig keine Ruhe	passierende Fußgänger	

Anmerkungen:
 Mittellinie keine Weichenmarkierung
 Straßenbahnhaltestelle alter Markt → Engstelle & größte Querungsdichte
 Busse/Ötten im Bereich d. Haltestellen → gewundene Querung mit Zebrastreifen & Markierung
 Markt
 Ostseitig von Straßenbahn bis Baumkronend
 Freizeits für Radverkehr auf Westseite
 Bevorrechtigung Fußverkehr deutlich nachher an Querungen
 Fortwähren gestalten
 Beauftragte-Markierung vor Querung FV als Hochzeit
 Bevorrechtigung FV & RV
 J.B. Str. & Geröhlentor

Welche Variante empfehlen Sie? Bitte setzen Sie einen Punkt.

Variante 1 Radweg beidseitig richtungstreu	Variante 2 Fahrradstraße Ostseite	Variante 3 Zweirichtungsrادweg Westseite
•••••	••••• ••••• •••••	••

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

2. Bürgerbeteiligung am 08. September 2025

1. Was ist aus Ihrer Sicht bei der jeweiligen Variante gut gelöst und warum? Wo haben Sie bei der jeweiligen Variante Bedenken und warum?

	Variante 1 Radweg beidseitig richtungstreu	Variante 2 Fahrradstraße Ostseite	Variante 3 Zweirichtungsrادweg Westseite
pro	<ul style="list-style-type: none"> • Geringere Einschränkung Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewohnheit • Schnellere Umsetzbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Geschäfte
contra	<ul style="list-style-type: none"> • Westseitig weniger Platz • Fußverkehr hat beidseitig keine Ruhe 	<ul style="list-style-type: none"> • Passierende Fußgänger*innen 	

2. Anmerkungen

- Aktuell keine Wahrnehmbarkeit
- Straßenbahnhaltestelle Alter Markt → Engstelle und größte Querungsdichte, Barriere/Gitter im Bereich der Haltestellen → gebündelte Querung mit Zebrastreifen und Markierung
- Markt
- Ostseitig von Straßenbahn bis Baumbestand
- Freigabe für Radverkehr auf Westseite
- Bevorrechtigung Fußverkehr deutlich machen an Querungen
- Farblich gestalten
- Bevorrechtigung Fußverkehr und Radverkehr Julius-Bremer-Straße und Krökentor
- Breitstrich-Markierung vor Querung Fußgänger*innen als Huckel

3. Welche Variante empfehlen Sie? Bitte setzen Sie einen Punkt.

Variante 1 Radweg beidseitig richtungstreu	Variante 2 Fahrradstraße Ostseite	Variante 3 Zweirichtungsradweg Westseite	Alternativ: Verlagerung in parallele Straßenzüge
4 Empfehlungen	24 Empfehlungen	2 Empfehlungen	4 Empfehlungen

Stellwand Vertiefungsbereich 2 Elbuferpromenade

VT 2 - Vertiefungsbereich Elbuferpromenade zwischen Hubbrücke und Neue Strombrücke

Bestand:
Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr (Zweirichtungsverkehr)

Mangel:
Breite für hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen nicht ausreichend
Häufig Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr

Rahmenbedingungen:
Bauliche Engstellen:
Nördlich des Elbbalkons aufgrund von Bebauung (Mäuerl)
Rampe zur Brücke beim Domfelsen/Aussichtspunkt
Zwei Brücken zur Quering Schleunfer
Nördlich Böschung zum Schleunfer (nicht höhengleich)
Intensive Naherholungsnutzung

Variante 1
Radverkehr Ostseite

Variante 2
Radverkehr Westseite

Variante 3
Wechsel der Lage Rad-Fußweg

Lösungsansatz:
Rad- und Fußverkehr trennen – baulich/markiert
An Engstelle Brücke Domfelsen/Aussichtspunkt gemeinsame Führung
Wegeausbau auf maximal mögliche Breite

Mögliche Varianten:
Variante 1: Radverkehr Ostseite
Variante 2: Radverkehr Westseite
Variante 3: Mix der Varianten 1 und 2: Wechsel der Lage Rad-Fuß- im nördlichen Abschnitt Radweg zur Straße Schleunfer, Gehweg an Elbe (Elbuferpromenade) – Wechsel im Abschnitt Domfelsen

Alternativ: Netzverlegung auf Schleunfer

Kurzfristige Maßnahme:
Trennung durch Markieren von Rad- und Fußpiktogrammen im Bestand

Querschnitt 1
Elbbalkonpromenade
zwischen Domfelsen und Höhe zum Schleunfer

Querschnitt 2
Elbbalkonpromenade
Höhe Domfelsen/Aussichtspunkt

Querschnitt 3
Elbbalkonpromenade
Höhe Elbe (Elbuferpromenade) und Neue Strombrücke

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

2. Bürgerbeteiligung am 08. September 2025

ISELA
SCHNEIDERJORDEN
DESIGN
GRUPPE

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

2OST

PGV

VT 2 - Vertiefungsbereich Elbuferpromenade zwischen Hubbrücke und Neue Strombrücke

	Variante 1 Radverkehr Ostseite	Variante 2 Radverkehr Westseite <small>im Norden Fußverkehr an Elbe</small>	Variante 3 Wechsel der Lage Rad-/Fußweg
pro	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehr mit Hund Richtung Park 	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehr an Elbe häufiger Fußverkehr mit PKW aufbrücken 	
contra	<ul style="list-style-type: none"> Mauer auf Lenkerhöhe Fußweg nicht an Straße (Aufstellmöglichkeit) Versiegelung 	<ul style="list-style-type: none"> Versiegelung 	<ul style="list-style-type: none"> Versiegelung nicht intuitiv bei Wechsel
<p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EKA- Standards können nicht durchgängig eingehalten werden • An zwei Stellen • Fußwegauslenkung über Brücke • SÜDEN: Verbindung zum Elbufer <-> Versiegelung des Elbuferpromenade im Süden • Ostseite als RV-Fußg • KFT-Spore langfristig verschieben und RV-Artlage (einseitig) • An Promenade: Standardhöhe PKW vermeiden • Rumpfen auf zwei Böden • RV über Brücke nicht zu realisieren • Mauer (bis an Stütze) durchgängig 			
<p>Welche Variante empfehlen Sie? Bitte setzen Sie <u>einen</u> Punkt.</p>			
	Variante 1 Radverkehr Ostseite <small>(Radverkehr an Elbe)</small>	Variante 2 Radverkehr Westseite <small>(Radverkehr an Schloßufer)</small>	Variante 3 Wechsel der Lage Rad-/Fußweg
	<p>VARIANTEN SCHLECHTER (KFT-Spore weg, RV auf beiden Seiten)</p>		
	<p>Schlechte Spore man muss RV durch Spore</p> <p>Radverkehr sollte Schloßufer Richtung Osten hin verlaufen</p>		
	<p>ellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt</p> <p>08. September 2025</p> <p> </p>		

1. Was ist aus Ihrer Sicht bei der jeweiligen Variante gut gelöst und warum? Wo haben Sie bei der jeweiligen Variante Bedenken und warum?

	Variante 1 Radverkehr Ostseite	Variante 2 Radverkehr Westseite im Norden Fußverkehr an Elbe	Variante 3 Wechsel der Lage Rad- / Fußweg
pro	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehr mit Hunden Richtung Park 	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehr an Elbe Konflikte mit Fußverkehr an Fußverkehrs-Brücke (Domfelsen) wird entschärft 	
contra	<ul style="list-style-type: none"> Mauer auf Lenkerhöhe 	<ul style="list-style-type: none"> Versiegelung 	<ul style="list-style-type: none"> Versiegelung

	Variante 1 Radverkehr Ostseite	Variante 2 Radverkehr Westseite im Norden Fußverkehr an Elbe	Variante 3 Wechsel der Lage Rad- / Fußweg
	<ul style="list-style-type: none"> • Fußweg nicht an Straße (Aufenthaltsqualität) • Versiegelung 		<ul style="list-style-type: none"> • Nicht intuitiv bei Wechsel

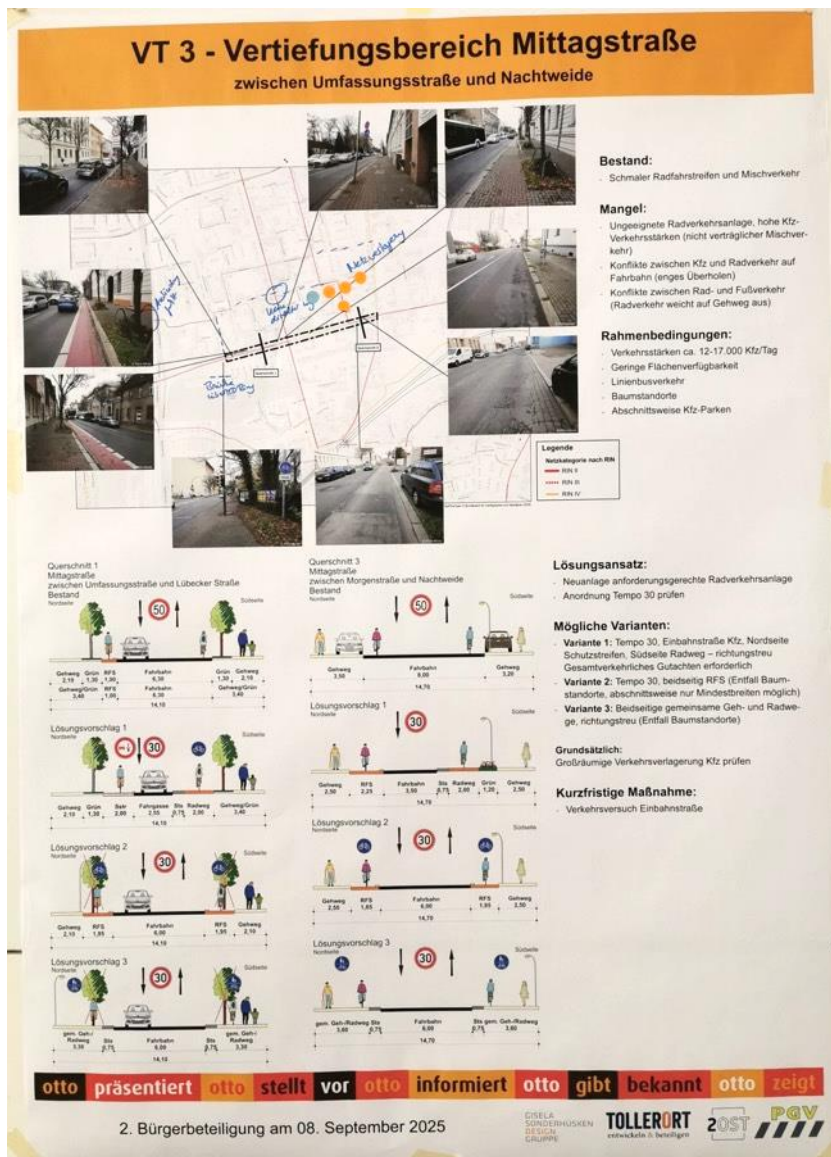
2. Anmerkungen

- 1 Meter Abstand zur Straße
- Fußgängerüberwege über Radweg
- ERA-Standards können nicht durchgängig eingehalten werden
- Ostseite der Elbe als Radverkehrs-Führung
- Kfz-Spur auf Schleinufer langfristig wegnehmen und Radverkehrsanlage beidseitig
- Rampe auch an nördlicher Fußverkehrs-Brücke
- Radverkehr am Domufer über Rampe hoch und wieder runter führen
- Neuer Weg an Schleinufer ohne Trennung
- Verbreiterung der Elbpromenade im Süden
- Radverkehr schnell: Schleinufer-Variante
- Radverkehr schön: Radverkehr an Ufer-Variante
- Schleinufer Straße: man nimmt Radverkehr schöne Sicht

3. Welche Variante empfehlen Sie? Bitte setzen Sie einen Punkt.

Variante 1 Radverkehr Ostseite (Ergänzung: Radverkehr an Elbe)	Variante 2 Radverkehr Westseite im Norden Fußverkehr an Elbe (Ergänzung: Radverkehr an Schleinufer)	Variante 3 Wechsel der Lage Rad-/ Fußweg	Neu: Variante Schleinufer (Kfz-Spur weg, Radverkehr auf beiden Seiten)
keine Empfehlung	16 Empfehlungen	Keine Empfehlung	19 Empfehlungen

Stellwand Vertiefungsbereich 3 Mittagstraße



Darstellung möglicher Netzverlagerungen im Planausschnitt. Dabei wurden weitere Handlungsbedarfe für die Streckenalternativen aufgezeigt.

Von rechts nach links:

- Kein direkter Weg
- Brücke über Magdeburger Ring
- Anbindung fehlt

VT 3 - Vertiefungsbereich Mittagstraße zwischen Umfassungsstraße und Nachtweide

	Variante 1 Einbahnstraße Kfz	Variante 2 Beidseitig Radfahrstreifen	Variante 3 Beidseitig gem. Geh-/Radwege
pro	Einbahnstraße nimmt Druck aus Nachtweide T 30 als Zusatznutzen für Anwohner	Luftverschmutzung! T 30 Zusatznutzen für Anwohner	
contra	SSM zu wenig - lieber RFS 'nicht mehr lebensfähig' -> eher zu verlegen (leider) Verkehrskonzept ^{Neu} hier nicht nötig	Baumentwurf <u>unlösbar!</u> Standortwahl <u>schwierig</u> im weiteren Bereich	Baumentwurf <u>unlösbar!</u> Konflikte Rad + Fuß



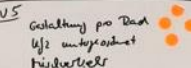
Anmerkungen:

LA -> Resonanz mit Projektion
eher Kfz Parken weg -> es gibt Parkhaus
Vom Baum auffallen müssen, dann Begrünung im selben Straßenniveau (horizontaler Grün)
T 30 muss eingehalten werden -> gestalterisch
Viel Schulverkehr
Rückbau von Bsp in Rfz würde Straße wegen L&A leider Straße (sicherheitsrelevant)
Bsp-Führung muss über Umwegen geführt werden (ZV Vorkehrung)

Akkumulation von Verkehr
einmal "jetzt" sein
Warum müssen Rf weniger fahren
eher L&A verlagern -> Straße nur für Rad + Fuß
Mittagstraße ist Entwässerungsstraße


V4
einseitiger Zweirichtungsradschweg
inkl. Baumstreifen
+ Einbahnstraße L&A

Welche Variante empfehlen Sie? Bitte setzen Sie einen Punkt.

Variante 1 Einbahnstraße Kfz	Variante 2 Beidseitig Radfahrstreifen	Variante 3 Beidseitig gem. Geh-/Radwege
		 V5 Gehleitung pro Rad L&A unterirdisch Preiswert

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

2. Bürgerbeteiligung am 08. September 2025



1. Was ist aus Ihrer Sicht bei der jeweiligen Variante gut gelöst und warum? Wo haben Sie bei der jeweiligen Variante Bedenken und warum?

	Variante 1 Einbahnstraße Kfz	Variante 2 Beidseitig Radfahrstreifen	Variante 3 Beidseitig gemischt Geh-/Radwege
pro	<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße nimmt Druck aus Nachtweide Tempo 30 als Zusatznutzen für Anwohner*innen <p style="text-align: right;">Lücken-</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 als Zusatznutzen für Anwohner*innen <p>-schluss!</p>	

	Variante 1 Einbahnstraße Kfz	Variante 2 Beidseitig Radfahrstreifen	Variante 3 Beidseitig gemischt Geh-/Radwege
contra	<ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen zu wenig – lieber Radfahrstreifen • „nicht mehrheitsfähig“ → eher Radverkehr verlagern (leider) • Verkehrskonzept Neue Neustadt nötig 	<ul style="list-style-type: none"> • Baumentfall indiskutabel! • Standardunterschreitung im westlichen Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> • Baumentfall indiskutabel! • Konflikte Rad- und Fußverkehr

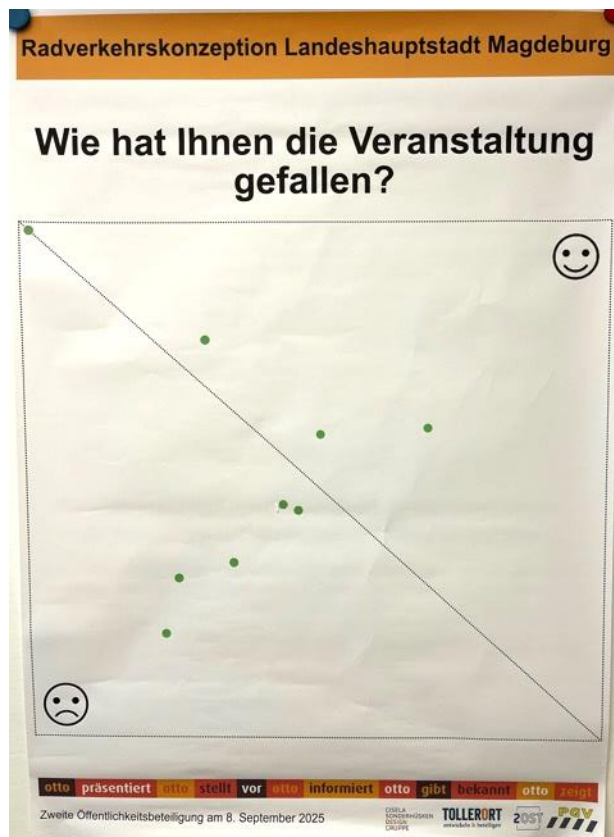
2. Anmerkungen

- Anpassung an Variante 1 → Markierung RFS [*Radfahrstreifen*] mit Protektion statt Schutzstreifen und baulicher Radweg
- Eher Kfz-Parken weg → es gibt Parkhaus
- Wenn Bäume entfallen müssen, dann Begrünung im selben Straßenraum (horizontales Grün)
- Tempo 30 muss eingehalten werden – gestalterisch
- Viel Schulverkehr
- Rückstau vom Ring in Richtung Lübecker Straße wegen LSA [*Lichtsignalanlage*] Lübecker Straße (straßenbahnbeeinflusst)
- Radverkehrsführung muss über Kreuzung geführt werden (Radverkehr mit Vorbeifahrstreifen)
- Alternativstrecken müssen „geil“ sein
- Warum müssen Radfahrende Umwege fahren? Eher Kfz verlagern → Straße nur für Rad und Fuß (eine Empfehlung - *siehe unter 3.*)
- Mittagstraße ist Entlastungsstraße

3. Welche Variante empfehlen Sie? Bitte setzen Sie einen Punkt.

Variante 1 Einbahnstraße Kfz mit Anmerkungen oben	Variante 2 Beidseitig Radfahrstreifen	Variante 3 Beidseitig gemischt Geh- /Radwege	
22 Empfehlungen	Eine Empfehlung	keine Empfehlungen	
Neu: Variante 4 einseitiger Zweirichtungsweg inklusive Querungshilfen und Einbahnstraße Kfz	Neu: Variante 5 Gestaltung pro Rad, Kfz untergeordnet, Mischverkehr	Neu: Netzverlagerung	Neu: Straße nur für Rad und Fuß
2 Empfehlungen	4 Empfehlungen	5 Empf.	eine Empf.

A4 Feedback: Wie hat Ihnen die Veranstaltung gefallen?



Zufrieden: 3 Nennungen

Weder noch: eine Nennung

Nicht zufrieden: 5 Nennungen

Impressum

Veranstalterin:

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung
Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung / Fachdienst Verkehrsplanung
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Mario Schröter (Fachdienstleitung), Telefon: 0391 540 5378
Tim Schneider (Projektleitung), Telefon: 0391 540 5354
Mareike Quantz (Sachbearbeitung), Telefon: 0391 540 5375

E-Mail: stadtplanung@stadt.magdeburg.de – Stichwort: Radverkehrskonzeption
Weitere Informationen unter: www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption



Inhaltliche Verantwortung und Dokumentation:

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon: 0511 220601 80
E-Mail: info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen GmbH
Palmaille 96
22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

Fotos sofern nicht anders angegeben: TOLLERORT entwickeln & beteiligen