

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

Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg

Ergebnispräsentation

08.04.2026



#moderndenken

*Förderung durch das Ministerium für Infrastruktur und
Digitales des Landes Sachsen-Anhalt aus dem Programm
Sachsen-Anhalt REGIO*



Ablauf

1. Begrüßung und Einstieg
2. Rückblick auf den Erarbeitungsprozess
3. Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption: Das sind die Ergebnisse
mit Erläuterung, Ausblick und Rückmeldungen
4. Abschluss



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026





© Landeshauptstadt Magdeburg, Mareike Quantz

2. RÜCKBLICK AUF DEN ERARBEITUNGSPROZESS



Radverkehrskonzeption (RVK) für die Landeshauptstadt (LH) Magdeburg



Ergebnispräsentation

PGV-Alrutz GbR, Hannover

2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Design-Gruppe Gisela Sonderhüsken



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

Förderung durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes
Sachsen-Anhalt aus dem Programm Sachsen-Anhalt REGIO

Das Vorhaben

Ziele – unsere Vision

- **Gewährleistung von Sicherheit, Komfort und Spaß beim Radfahren**
- **Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag durch Schaffung lückenloser Infrastruktur und damit Herstellung von Erreichbarkeiten aller Ziele/ Orte**
- Erarbeiten einer Gesamtkonzeption
 - zur Planung und Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet Magdeburg
 - dient als Leitbild und Handlungsgrundlage für die Verwaltung
 - enthält die Themenbereiche
 - Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur für die Zukunft
 - Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen und Radverkehrswegweisung
- Enge Einbindung und Mitwirkung relevanter Akteure und der Öffentlichkeit

Die Arbeitspakete im Überblick - Prozessablauf und Beteiligung



Einbindung von Fachexpert*innen – Runder Tisch

- **projektbegleitendes Gremium**
- **Mitglieder:** Vertreter*innen der Verwaltung, der Politik, von Trägern öffentlicher Belange, weitere Fachleute, Interessensverbände
- **1. Sitzung, 3. April 2024:** Aufstellung des Gremiums und Thema Zieldefinition
- **2. Sitzung, 11. September 2024:** Thema Netzplanung
- **3. Sitzung, 28. Oktober 2025:** Thema Umsetzungsstrategie und Priorisierung von Maßnahmen



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026



Einbindung der Bevölkerung

– 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

- Donnerstag, 18. April 2024, 17 bis 19 Uhr, Mensa des Dezernats für Umwelt und Stadtentwicklung
- Ca. 70 Teilnehmende
- Schwerpunktthemen: Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption und aktuellen Sachstand vorstellen, erste Hinweise zu thematischen Schwerpunkten **Mängel und Gefahrenstellen, Verbindungen und Netzlücken** sowie **Fahrradabstellanlagen** aufnehmen
- Dokumentation: www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026



Einbindung der Bevölkerung – Online-Beteiligung

- Laufzeit: 3 Wochen, 18. April bis 9. Mai 2024
- Sammlung von Hinweisen in digitaler Karte zu
 - **Mängeln und Gefahrenstellen**
 - **Verbindungswünschen und Netzlücken**
 - **Fahrradabstellanlagen** (Verbesserungsbedarf und Orte mit Bedarf)
- Insgesamt 2.043 Beiträge von 606 Teilnehmenden
- Zusätzlich 739 Kommentare und 9.116 „Likes“
- Kurzbericht: www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption



Einbindung der Bevölkerung

– 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

- Montag, 8. September 2025, 17 bis 20 Uhr, Kaiserin-Adelheid-Foyer, im Rahmen des Radaktionstags
- 55 Teilnehmende
- Schwerpunktthema: Gemeinsame Diskussion von Varianten zur Verbesserung der Radverkehrsführung in den Vertiefungsbereichen Breiter Weg, Elbuferpromenade und Mittagstraße
- Dokumentation: www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026





© Landeshauptstadt Magdeburg, Mareike Quantz

3. NEUAUFSTELLUNG DER RADVERKEHRS- KONZEPTION: DAS SIND DIE ERGEBNISSE



Zieldefinition und Evaluierung

- Zieldefinition ist Grundlage ...
 -für eine regelmäßige Evaluierung zum Radverkehr
 -für eine strukturierte Radverkehrsförderung

- Konkretisierung der Ober- und Teilziele des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus der Landeshauptstadt (LH) Magdeburg hinsichtlich Förderung Radverkehr

- Ableiten 16 radrelevanter Ziele - inkl. Indikatoren, Mess- und Zielgrößen
 - Steigerung der Fahrradnutzung und der Verkehrssicherheit (Vision Zero)
 - Schaffung lückenloser Wegeinfrastruktur
 - Verbesserung der Orientierung (Radverkehrswegweisung)
 - Verbesserungen zum Fahrradparken
 - Berücksichtigung von Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service

- Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr und der Verwaltung der Landeshauptstadt

Zieldefinition und Evaluierung

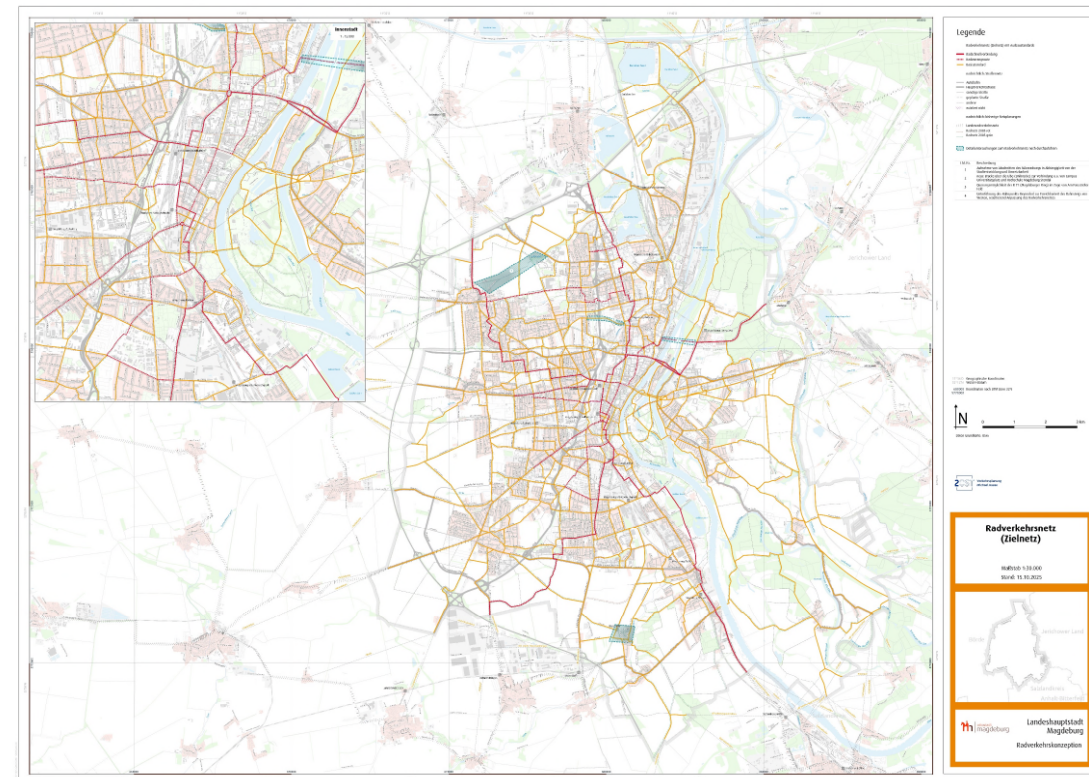
1-RVK 1:	Präambel (Grundsätzliches Bestreben der LH MD eine sichere und zukunftsfähige Mobilität zu fördern)
2-RVK 2:	Sicherstellung einer wirtschaftlichen Finanzierung von Radinfrastruktur in der Planung und Unterhaltung
3-RVK 3:	Schaffung und Ertüchtigung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet
3-RVK 4:	Schaffung und Ertüchtigung von anforderungsgerechten Bike&-Ride-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen zur Verknüpfung mit dem Umland
3-RVK 5:	Schaffung und Ertüchtigung anforderungsgerechter Radwegweisung
3-RVK 6:	Ertüchtigung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes für die Zukunft
4-RVK 7:	Mehr Sicherheit beim Radfahren - „Vision Zero“ (Keine getöteten und schwerverletzten Personen)
4-RVK 8:	Intensive Einbindung Bevölkerung bei der Förderung des Radverkehrs
4-RVK 9:	Schaffung und Konsolidierung hoher Zufriedenheit der Bevölkerung zum Radfahren in Magdeburg
4-RVK 10:	Verstetigung der Teilnahme der Stadt MD an verschiedenen Angeboten wie Aktionstagen, Kampagnen etc. (z.B. Stadtradeln)
5-RVK 11:	Verbesserung der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖV
5-RVK 12:	Vorhalten eines anforderungsgerechten Fahrradverleihsystem
5-RVK 13:	Förderung intermodaler Reiseketten durch Schaffung stadtweiter Mobilitäts-Stationen
6-RVK 14:	Erhöhung des prozentualen Anteils Radverkehr im Modal Split zu Lasten des MIV
7-RVK 15:	Förderung einer umwelt- und stadtverträglichen Citylogistik durch Liefertätigkeiten mit Lastenrädern ("Letzte Meile")
7-RVK 16:	Förderung der Fahrradnutzung im Wirtschaftsverkehr

Zieldefinition und Evaluierung

- Indikatoren und Messgrößen, z.T.
 - Quantitative Daten, z.B. Unfallzahlen, Daten aus Stadtradeln
 - Prozentanteile vom zu erreichenden Ziel, z.B. Umsetzungsstand Radverkehrsnetz
 - Qualitative Daten, die über Punkte bewertet werden, z.B. Umfang Öffentlichkeitsarbeit, Mitnahmemöglichkeiten ÖPNV
- Empfehlung für eine Methodik zur Evaluierung
 - Regelmäßige Datenerhebung, z.B. zum Radverkehrsaufkommen
 - Systematische Dokumentation und Pflege von Daten zum Radverkehr
 - Durchführen von Befragungen - Etablieren eines „Zufriedenheitsbarometers“
 - Regelmäßige Unfallanalysen
- Empfehlungen für ein Qualitätsmanagementverfahren zur Umsetzung der RVK

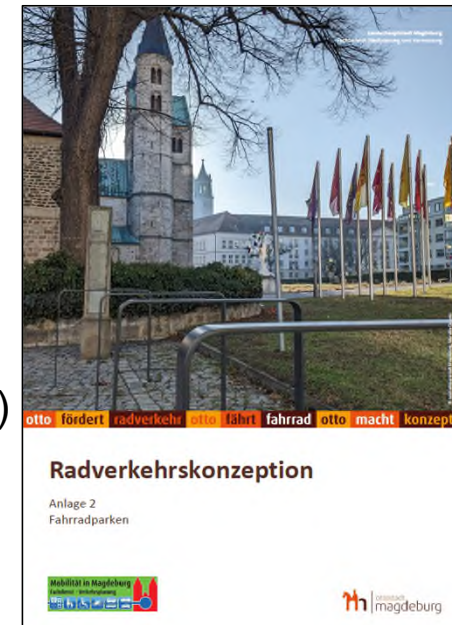
Netzplanung

- Systematische Überarbeitung der Netzkonzeption für den zielorientierten Alltagsradverkehr
- Vorgehen:
 - Quell-/Zielanalyse
 - Ableiten von Luftlinien und Umlegen auf Straßen und Wege
 - Ableiten von Hierarchiestufen
 - Aufzeigen von Ausbaustandards (Basis, Radvorrangroute, Radschnellverbindung)
 - Abstimmung und Plausibilitätsprüfung
- Netzlänge insgesamt ca. 450 km



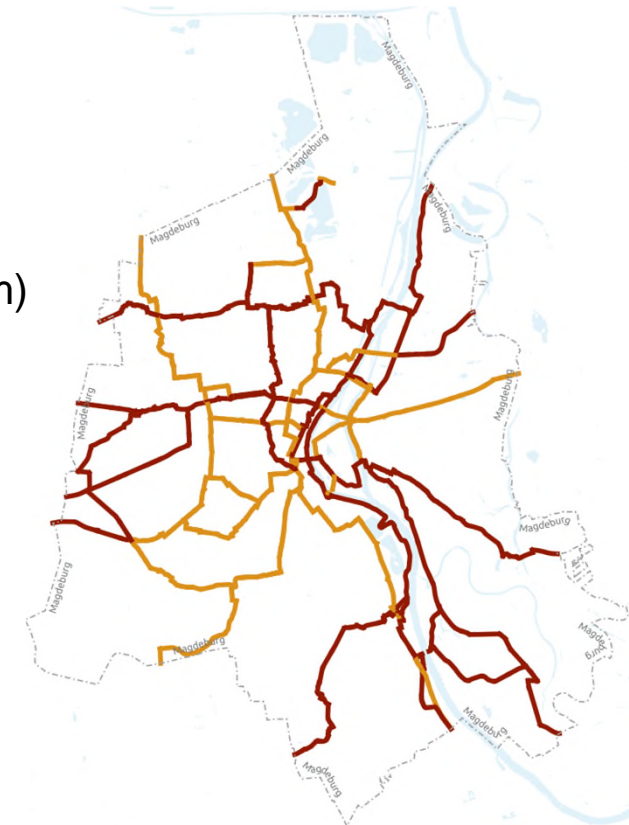
Netzplanung – Standorte Fahrradparken

- Bestandserhebung vor Ort (173 Standorte)
(Anzahl der Stellplätze, Ausstattungsmerkmale)
- Ermittlung des Stellplatzbedarfs (quantitativ) und Zielsetzung für den Ausbau (qualitativ)
 - Entwurf Fahrradabstellplatzsatzung der LH MD
 - Erhebungsbasiert (anhand abgestellte Fahrräder)
 - Auf Basis vorhandener Strukturdaten (z.B. Verkaufsfläche gem. FGSV-Papier)
- Ableitung Handlungsbedarf qualitativ/quantitativ
- Dokumentation
 - GIS-gestütztes Bestandskataster (Bestandsdaten, Berechnungsansätze, etc.)
 - Konzept Fahrradparken (Erläuterungen, Bedarfsermittlung, Empfehlungen)
 - Gestaltungsleitfaden zum Fahrradparken (Empfehlungen zur technischen Gestaltung)



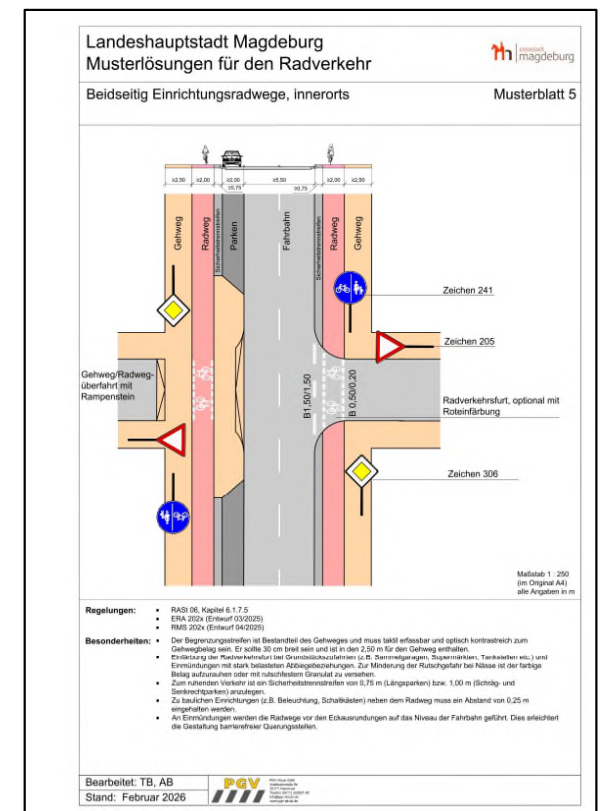
Netzplanung – Wegweisungsnetz

- Aufbau eines GIS-gestützten Bestandskatasters zur vorhandenen Radverkehrswegweisung
- Ableitung eines Wegweisungskonzeptes
 - Wegweisungsnetz (ca. 173 km) - bisher eher touristisch (ca. 103 km)
 - Fokus zusätzlich auf Alltagsradverkehr
 - Integration Knotennummernsystem
 - Zielorte
 - Land: überregionale Radfernwege
 - bestehende Routen: möglichst bisherige Zielorte
 - innerörtliche Verbindungen: bisherige Zielorte als Hauptziele, Zentrum, Stadtteile, ÖPNV/Bahnhöfe
 - Aufzeigen von Handlungsbedarfen und überschlägigen Kosten



Maßnahmenplanung Wegeinfrastruktur

- Bestandserfassung des Zielnetzes
 - Gesamtbefahrungslänge ca. 562 km – z.T. beidseitig
- Aufbau GIS-gestützte Datenbank (nationales Datenschema)
 - ca. 3.000 Abschnitte und 430 Knotenpunkte
- Definieren von Standards für die Wegeinfrastruktur
 - Mindeststandards im Bestand (ERA 2010 und VwV-StVO)
 - Zielstandards (Fortschreibung ERA „202x“)
 - Erarbeiten von Musterlösungen zur einheitlichen Umsetzung der Standards
 - Konzept und Leitfaden zu Fahrradstraßen und Fahrradzonen
- Aufzeigen von Mängeln und Handlungsbedarfen im Zielnetz



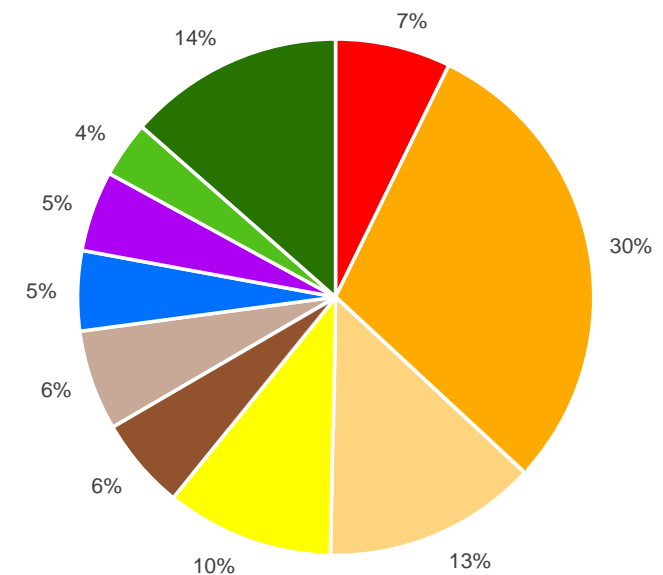
Einteilung Handlungsbedarf in Maßnahmenkategorien

- Ohne Handlungsbedarf - Streckenabschnitt entspricht Standards
- In Planung - Laufende Planung seitens LH MD
- Neubaumaßnahme gemäß Standards
 - Anlage einer Radverkehrsanlage oder Herstellen einer neuen Wegeverbindung
- Ausbaumaßnahme gemäß Standards
 - Verbreiterung bestehender Anlagen (auch langfristig, sofern Mindestanforderungen erfüllt)
- Verkehrsregelnde Maßnahme (Anpassen verkehrslenkender Anordnungen)
 - Markierungslösungen, Einrichten von Fahrradstraßen, Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Aufgabe bestehender Radverkehrsanlagen,sofern verträglich
- Belagsanpassung
- Sonstige Maßnahmen
 - Anlage von Sicherheitstrennstreifen, Sicherung von Anlagen baulich/durch Poller, Optimierung von Grundstückszufahrten oder Bordabsenkungen, Entfernung/Markierung von Hindernissen
- Prüfaufträge
 - Nachprüfung wegen Baustellen am Erhebungstag, fehlender Kfz-Verkehrsstärke, weitergehende verkehrliche Gutachten bei

Einteilung Handlungsbedarf in Maßnahmenkategorien

- 76 km bzw. 14% der Befahrungslänge sind ohne Handlungsbedarf

Maßnahmenkategorie	Länge [km]	Anteil
Neubaumaßnahme gemäß Standards	40	7%
Ausbaumaßnahme gemäß Standards	167	30%
Ausbaumaßnahme gemäß Standards (langfristig)	75	13%
Verkehrsregelnde Maßnahme	59	11%
Belagsanpassung	33	6%
Belagsanpassung (langfristig)	36	6%
Prüfauftrag	26	5%
Sonstige Maßnahme	29	5%
In Planung	20	4%
Ohne Handlungsbedarf	76	14%
Streckenabschnitte insgesamt (ohne Verbindungen an Knotenpunkten)	562	100%

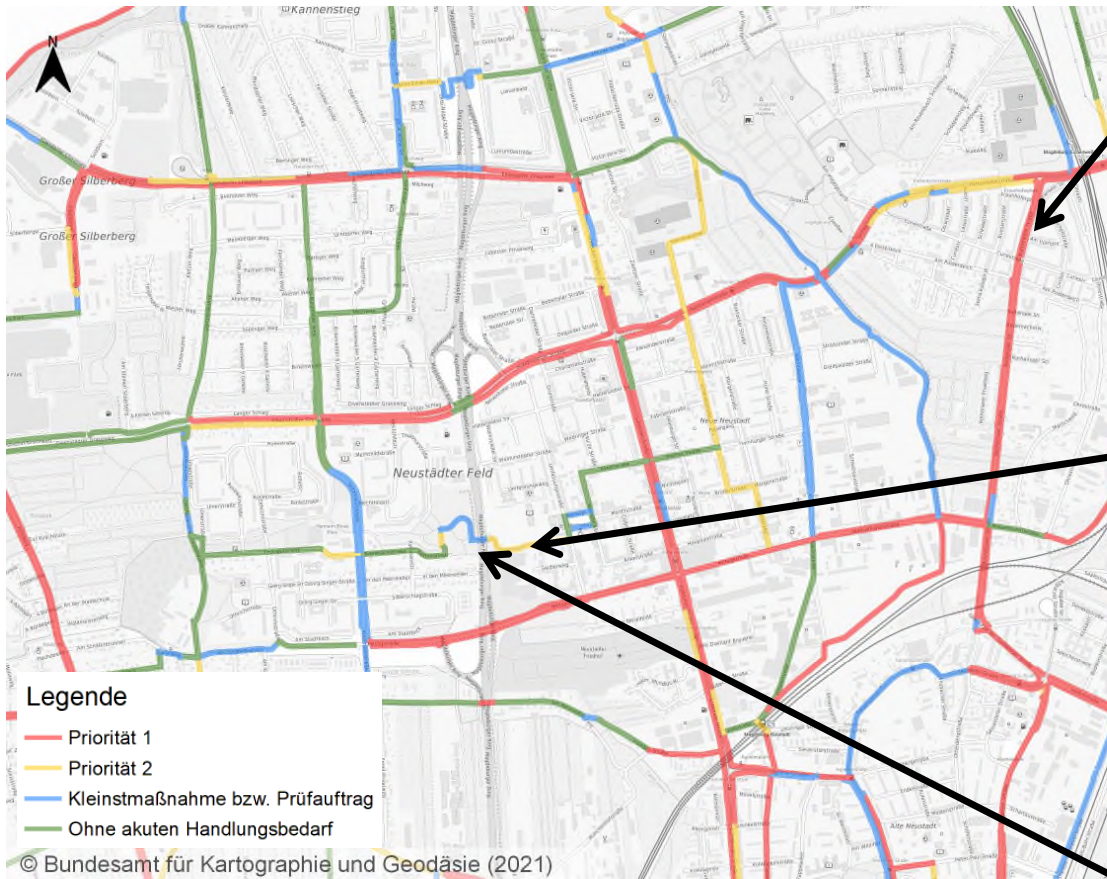


- Neubaumaßnahme gemäß Standards
- Ausbaumaßnahme gemäß Standards
- Ausbaumaßnahme gemäß Standards (langfristig)
- Verkehrsregelnde Maßnahme
- Belagsanpassung
- Belagsanpassung (langfristig)
- Prüfauftrag
- Sonstige Maßnahme
- In Planung
- Ohne Handlungsbedarf

Prioritätensetzung nach Verkehrssicherheitsaspekten (Stufe 1 Umsetzungsstrategie)

- Zuordnung hinsichtlich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
- Einschätzung unabhängig von weiteren Randbedingungen (z.B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf, zeitliche Umsetzung)
- Einstufung der Prioritäten:
 - **Hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)**
Zur Funktionsfähigkeit/ Verkehrssicherheit einer Route notwendig
 - **Mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)**
 - Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards werden aber für erforderlich gehalten
 - z.B. Optimierung des Belags für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln als Querungshilfen
 - **Kleinstmaßnahmen (Prioritätsstufe K)**
Spürbare Angebotsverbesserung durch schnell durchführbare Maßnahmen
 - **In Planung oder Bau**
 - **Maßnahmen ohne akuten Handlungsbedarf**

Prioritätensetzung nach Verkehrssicherheitsaspekten (Beispiele)



Problemstellung:
RVA in zu geringer Breite (unter Mindestmaß); kein Sicherheits-trennstreifen zur Fahrbahn/ zu Parkständen; Belagsqualität eingeschränkt

Hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)



Problemstellung:
Belagsqualität erheblich eingeschränkt

Mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)



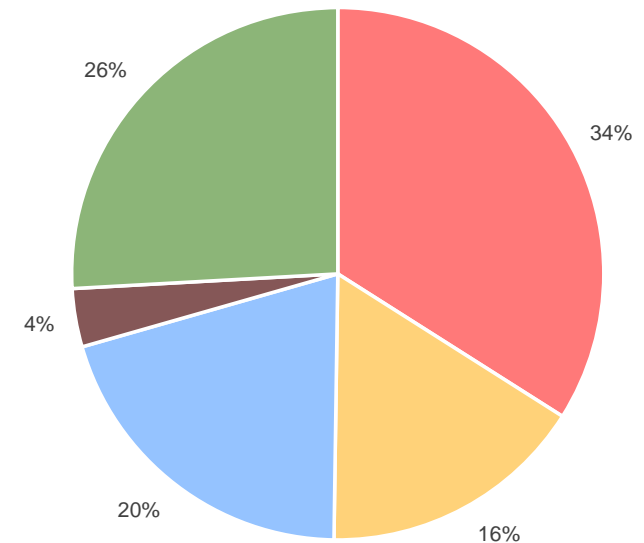
Problemstellung:
Unübersichtlicher Übergang auf Treppe am westlichen Brückenende.
→ Durch Markierung auf Treppe hinweisen

Kleinstmaßnahmen (Prioritätsstufe K)

Prioritätensetzung nach Verkehrssicherheitsaspekten

- 26 % (147 km) der Strecken ohne akuten Handlungsbedarf
 - Strecken ohne Handlungsbedarf
 - langfristige Maßnahmen, weil Mindeststandards im Bestand gegeben

Priorität	Länge [km]	Anteil
Hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)	193	34%
Mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)	91	16%
Kleinstmaßnahmen (Prioritätsstufe K)	110	20%
In Planung oder Bau	20	4%
- (kein akuter Handlungsbedarf)	147	26%
Streckenabschnitte insgesamt (ohne Verbindungen an Knotenpunkten)	562	100%

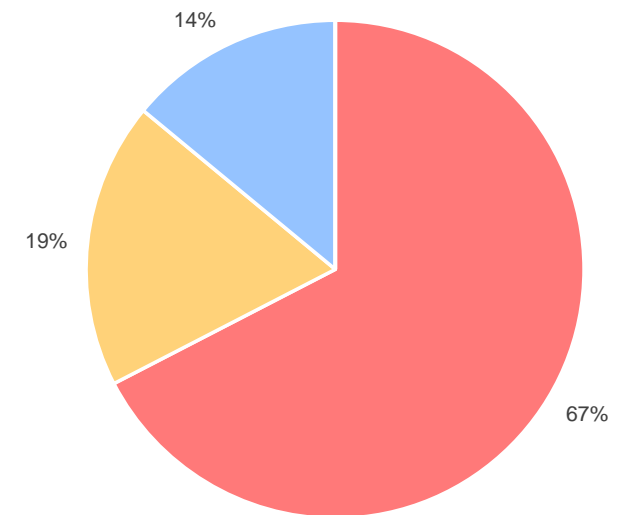


- Hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)
- Mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)
- Kleinstmaßnahmen (Prioritätsstufe K)
- In Planung oder Bau
- — (kein akuter Handlungsbedarf)

Grobkostenschätzung Prioritäten nach Verkehrssicherheitsaspekten

- Überschlägige Grobkostenschätzung der Streckenabschnitte (Wegeinfrastruktur)
- Keine Kostenschätzung für Abschnitte in Planung oder Bau sowie kein akuter Handlungsbedarf

Priorität	Kosten [€]	Anteil [%]
Hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)	42.323.100	67%
Mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)	11.659.700	19%
Kleinstmaßnahmen (Prioritätsstufe K)	8.799.400	14%
In Planung oder Bau	0	0%
- (kein akuter Handlungsbedarf)	0	0%
Streckenabschnitte insgesamt (ohne Verbindungen an Knotenpunkten)	62.423.800	100%



- Die Kosten sind vor allem der Maßnahmenkategorie Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen zuzuschreiben
 - Ausbaumaßnahme gemäß Standards: rund 36 Mio.
 - Neubaumaßnahme gemäß Standards: rund 15 Mio.

Umstratzungsstrategie

- Ermittlung von Streckenzügen mit allerhöchster Dringlichkeit
 - Zügige Umsetzung von Kleinstmaßnahmen
 - Prüfaufträge, z.B. Kfz-Verkehrsstärken (Abschätzung der Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen) oder Nachprüfung bei Baustellen
 - Optimierung von Bordabsenkungen, punktuelle Belagsausbesserungen
 - Ergänzung von fehlenden Beschilderungen
 - Festlegen von Priorisierungsfaktoren für komplexere Maßnahmen
 - Verkehrssicherheit - Unfallschwerpunkte,
 - Netzbedeutung - Verbindungsfunktionsstufe im Radzielnetz
- 2-stufiges Verfahren zur Empfehlung von Maßnahmen, mit denen die LH MD die Umsetzung der Radverkehrskonzeption starten sollte.

Umsetzungsstrategie – 2-stufiges Verfahren

- Stufe 1: Prioritätensetzung aus Verkehrssicherheitsaspekten (*bereits erläutert*)
 - Prioritäten 1 / 2 / K
 - Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen (z.B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf, zeitliche Umsetzung)
- Stufe 2: Zeitliche Dringlichkeit - Umsetzungshorizonte
 - Überlagerung der Prioritäten aus Verkehrssicherheitsaspekten mit Potenzialen (Netzkategorie nach RIN)
 - Einordnung in Kurzfristig / Mittelfristig / Langfristig
 - Hochstufung bei Schwerpunktbereich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Ohne Berücksichtigung Realisierungsaufwand: Maßnahmen mit hoher Priorität aus Verkehrssicherheitsaspekten sowie hohe Potenziale sollten zeitlich nicht geschoben werden

Umsetzungsstrategie – Umsetzungshorizonte (Beispiele)



Olvenstedter Graseweg



Legende

- Umsetzungsdringlichkeit kurzfristig
- Umsetzungsdringlichkeit mittelfristig
- Umsetzungsdringlichkeit langfristig
- Ohne akuten Handlungsbedarf oder in Planung
- Prüfauftrag

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2021)



Ebendorfer Chaussee

Radweg in deutlich zu geringer Breite und Belagsqualität
RIN II – hohe Potenziale

Wegeausbau in höchster Dringlichkeit



Hafenstraße

Radweg zu schmal
RIN IV

Wegeausbau in mittlerer Dringlichkeit



Theodor-Kozlowski-Straße

Zweirichtungsradweg im Mindestmaß
RIN IV

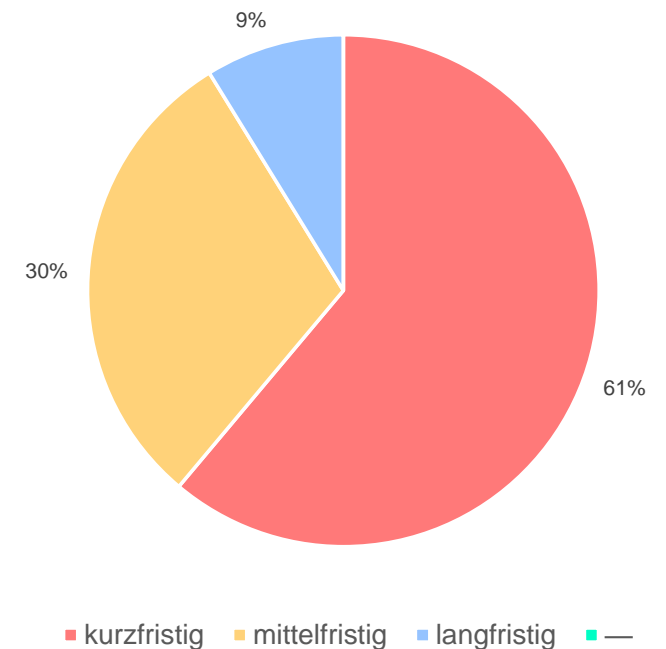
Wegeausbau langfristig empfohlen



Grobkostenschätzung Umsetzungshorizonte

- Hier keine Kostenschätzung für Abschnitte:
 - in Planung oder Bau
 - ohne akuten Handlungsbedarf

Umsetzungshorizonte	Kosten [€]	Anteil [%]
Kurzfristig (ca. 254 km)	38.106.100	61%
Mittelfristig (ca. 100 km)	19.122.800	30%
Langfristig (ca. 110 km)	5.553.300	9%
— (ohne akuten Handlungsbedarf, in Planung/Bau) (ca. 98 km)	0	0%
Streckenabschnitte insgesamt (ohne Verbindungen an Knotenpunkten)	62.782.200	100%



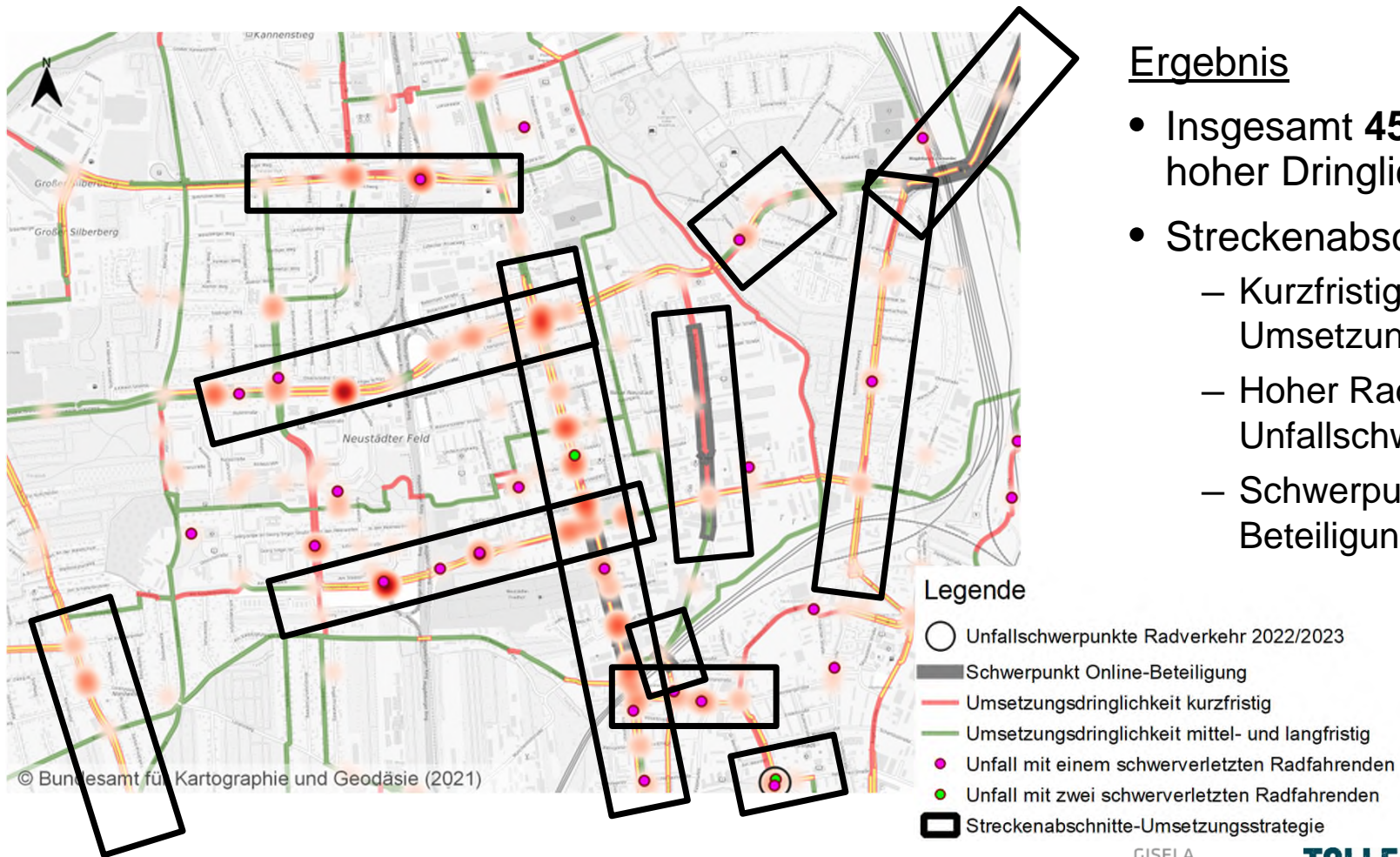
Umsetzungsstrategie – Weitergehende gutachterliche Empfehlung

- Zahlreiche Maßnahmen/Abschnitte, die einer kurzfristigen Umsetzung bedürfen
- Weitere Priorisierung nötig, um Aufwand und Finanzmittel zielgerichtet einzusetzen

Vorgehen zur Auswahl:

1. Maßnahmen mit kurzfristiger Dringlichkeit (ohne Kleinmaßnahmen und Prüfaufträge)
2. Überlagerung mit Daten zum Unfallgeschehen
 - Umfallschwerpunkte Radverkehr aus dem Jahr 2022 und 2023
 - Gemeldete Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2020, 2021 und 2022
 - Hotspot-Analyse
 - Unfälle mit Schwerverletzten Radfahrenden
3. Überlagerung mit Schwerpunktbereichen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Umsetzungsstrategie – Weitergehende gutachterliche Empfehlung



Ergebnis

- Insgesamt **45 Straßenzüge** mit hoher Dringlichkeit ermittelt
- Streckenabschnitte mit:
 - Kurzfristiger Umsetzungsdringlichkeit
 - Hoher Radverkehrs-Unfalldichte/ Unfallschwerpunkte
 - Schwerpunkt aus der Online-Beteiligung

Umsetzungsstrategie – Weitergehende gutachterliche Empfehlung

- Planspiel im Rahmen der 3. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr
 - Ableiten der verorteten Streckenabschnitte mit höchster Dringlichkeit (Umsetzung in den nächsten 5 Jahren)
 - Hintergrund: nicht ausreichend zur Verfügung stehende Haushaltsmittel
 - Stimmungsbild der Mitglieder des Runden Tisches zur Gewichtung der Maßnahmen
 - Auswahl von ca. 20 Streckenabschnitten
- Insgesamt spricht sich der Runde Tisch mit großer Mehrheit dafür aus, dass die Maßnahmen auf allen 45 vorgestellten Streckenabschnitten umgesetzt werden und die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel durch die Politik bereitgestellt werden sollten.



Umsetzungsstrategie – Weitergehende gutachterliche Empfehlung

Begründung für Auswahl

- Verbesserung Verkehrssicherheit
 - V.a. bei hohem Verkehrsaufkommen, komplexen Systemwechseln zwischen Misch- und Trennverkehr sowie bestehenden Nutzungskonflikten zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr
 - z.B. Halberstädter Straße, Südring/Westring, Liebknechtstraße
- Bedeutung Netzzusammenhang und Funktionsfähigkeit des Radverkehrsnetzes
 - zentrale Verbindungen, Anbindung verdichteter Wohnquartiere, hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr
 - z.B. Elbuferpromenade als zentrale Nord-Süd-Verbindung, Leipziger Straße mit Anbindung an die Innenstadt
- Schulwegbeziehungen und stark frequentierte Alltagsrouten
 - Erhöhung der Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmender
 - z.B. Nachtweide, Agnetenstraße, Peter-Paul-Straße



Umsetzungsstrategie – Weitergehende gutachterliche Empfehlung

Begründung für Auswahl

- Derzeitige bauliche Qualität und Zustand bestehender Radverkehrsanlagen
 - Abschnitte mit erheblichen Belagsmängeln, unzureichenden Breiten oder nicht mehr zeitgemäßen Führungsformen, insbesondere entlang stark belasteter Hauptverkehrsstraßen
 - z.B. Große Diesdorfer Straße, Halberstädter Chaussee
- Netzergänzungen mit hohem Entwicklungspotenzial
 - wenn durch vergleichsweise kurzfristige Maßnahmen neue, leistungsfähige Verbindungen geschaffen werden können
 - z.B. Am Winterhafen/Stadtparkstraße mit Anbindung über die Brücken zur südlichen Innenstadt



Umsetzungsstrategie - Erste Umsetzung, Empfehlung Gutachter

- Umgestaltung der Nachtweide (Straße mit Schule und Kindergarten). Straße verkehrssicher gestalten (bspw. Einrichten Fahrradstraße oder Schulstraße, ggf. Modal Filter, Einbahnstraßensystem).
 - Westring (insbesondere Abschnitt zwischen Liebknechtstraße und Große Diesdorfer Straße)
Neubau einer Radverkehrsanlage und Ausbau der bestehenden Radverkehrsanlage für eine einheitliche Radverkehrsführung.
 - Neubau einer Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Liebknechtstraße (zwischen Beimsstraße und Kleinstaße) und Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage.
 - Das „Nadelöhr“ Genthiner Straße/ Pfeifferstraße (zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Pechauer Straße) entschärfen und eine sichere Führung für den Radverkehr schaffen.
 - Neugestaltung der Fahrradstraße Goethestraße gemäß der Musterblätter bzw. des Gestaltungsleitfadens für Fahrradstraßen.
- Erreichen sichtbarer Verbesserungen zur Radverkehrsführung in Magdeburg



Fazit und generelle Empfehlungen aus Gutachtersicht

- **Umsetzung** der aufgezeigten Handlungsbedarfe
 - Möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisieren
 - Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen starten, z.B. Markierungslösungen, Einrichten und Gestalten neuer Fahrradstraßen, Belagsausbesserungen /-erneuerung
 - Verbesserung des **Fahrradklimas**
 - Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren
 - Etablieren eines „Stimmungsbarometers“ und weiterer Serviceeinrichtungen
 - Optimierung Winterdienst und Reinigung
 - **Rahmenbedingungen** schaffen und etablieren
 - Bereitstellen personeller und finanzieller Ressourcen inkl. klarer Zuständigkeiten und Entscheidungskompetenzen
 - Qualitätsmanagementverfahren und regelmäßige Evaluierung (ggf. Nachjustieren)
- **Ziel: Förderung von Radverkehr und weiterer umweltgerechter Mobilitätsformen**

Vielen Dank für Ihr Interesse



**Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz**
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon: 0511 – 220601 80
www.pgv-alrutz.de

Dipl.-Ing. Heike Prahlow
Durchwahl – 83, Mail: prahlow@pgv-hannover.de

Dipl.-Geogr. Sabrina Perlitius
Durchwahl -93, Mail: perlitius@pgv-hannover.de

Tim Bott M.Sc.
Durchwahl -991; bott@pgv-hannover.de

**GISELA
SONDERHÜSKEN
DESIGN
GRUPPE**

Design-Gruppe Gisela Sonderhüsken
Ricklinger Straße 3b, 30449 Hannover
Telefon: 0511 - 3882239
www.design-gruppe.com



2:OST Verkehrsplanung Michael Haase
Bergmannstraße 40, 01309 Dresden
Telefon: 0351 – 3127 4073
www.2ost.de



TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Palmaille 96, 22767 Hamburg
Telefon: 040 – 3861 5595
www.tollerort-hamburg.de
Mail: mail@tollerort-hamburg.de

M.Sc. Stadtplanung Karina Meißner
mobil 0176 8064 6507

Dipl. Ing. Stadtplanung Sina Rohlwing
mobil 0176 7473 8680

Dipl. Soz.Ök. Anette Quast
mobil 0176 4140 1800

Ausblick

- Was sind die nächsten Schritte für die Umsetzung der Radverkehrskonzeption?

Jörg Rehbaum, Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt /
Ken Gericke, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Vermessung



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026



IHRE RÜCKMELDUNGEN



Direkte Verständnisfragen zur Radverkehrskonzeption

- Was ist unklar?
- Welche Informationen fehlen Ihnen?



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026



Rückmeldungen zum Prozess

- Welche Hinweise haben Sie zum Beteiligungsprozess der Radverkehrskonzeption?





© Landeshauptstadt Magdeburg, Mareike Quantz

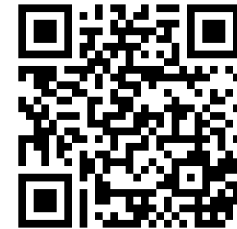
4. ABSCHLUSS



Weitere Informationen

- Dokumentationen und Projekt-Webseite der Landeshauptstadt Magdeburg:

www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026



Kontakt

Landeshauptstadt Magdeburg

Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung

Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung / Fachdienst Verkehrsplanung

Fachbereichsleitung: Ken Gericke

Projektleitung: Tim Schneider (Projektleitung)

Telefon: +49 (391) 540 5354

Mareike Quantz (Sachbearbeitung)

Telefon: + 49 (391) 540 5375

Mario Schröter (Fachdienstleitung)

Telefon: +49 (391) 540 5378

Telefax: +49 (391) 540 5292

E-Mail: stadtplanung@stadt.magdeburg.de (Stichwort: „Radverkehrskonzeption“)

Internet: www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption



Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt
Magdeburg Ergebnispräsentation am 08.04.2026





© Landeshauptstadt Magdeburg, Mareike Quantz

DANKE FÜR IHR MITWIRKEN UND INTERESSE!



#moderndenken

Förderung durch das Ministerium für Infrastruktur und
Digitales des Landes Sachsen-Anhalt aus dem Programm
Sachsen-Anhalt REGIO

