

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0098/26 Fraktion CDU/FDP – Stadtrat Stephan Leitel	FB 64	S0202/26	21.04.2026
Bezeichnung	Protected Bike Lane Große Diesdorfer Straße – Kosten, Nutzenbewertung und Projektperspektive		
Verteiler	Tag		
Die Oberbürgermeisterin	28.04.2026		

Zu den in der Stadtratssitzung am 26.03.2026 gestellten Fragen der Anfrage F0098/26 der CDU/FDP Stadtratsfraktion nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

### Frage 1

**Die Verwaltung beziffert die Kosten für die Einführung der Radfahrstreifen mit rund 90.000 EUR sowie zusätzliche 162.000 EUR für Lichtsignalanlagen. Wie bewertet die Verwaltung die Gesamtkosten des Pilotprojekts im Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen für die Verkehrssituation? Welche konkreten messbaren Verbesserungen (z. B. Unfallzahlen, Verkehrsfluss, Nutzungshäufigkeit durch Radfahrende) rechtfertigen diese Ausgaben bislang? Welche weiteren Kosten werden im Rahmen der Evaluation (z. B. Beteiligungsverfahren, Gutachten, Personalaufwand) erwartet?**

Antwort:

Eine Bewertung der mit Blick auf die Kostendimension eines Straßenumbaus vergleichsweise günstigen Gesamtkosten dieser Maßnahme im Verhältnis zum Zugewinn an Verkehrssicherheit kann nach Auswertung der Erkenntnisse nach zwei Jahren Laufzeit des Pilotprojektes abgegeben werden. Seit Installation des „Geschützten Radfahrstreifens“ in der Großen Diesdorfer Straße zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Knoten Arndtstraße ist kein Unfall mit involvierten Radfahrerinnen / Radfahrern bzw. mit anderen Verkehrsteilnehmern statistisch erfasst worden. Insofern ist mit der Maßnahme ein Zugewinn an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verzeichnen.

Messbare Verbesserungen werden über einen längeren Zeitraum erfasst und am Ende der Projektlaufzeit ausgewertet. Eine Online-Befragung, die für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer offen stehen wird, ist aktuell in Vorbereitung. Die Durchführung der Online-Befragung ist für Mai und Juni 2026 vorgesehen. Es ist vorgesehen, mit für die LH Magdeburg kostenfrei nutzbaren Fahrraderfassungsgeräten der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK) eine Erhebung von Nutzerzahlen im Mai bzw. Juni sowie im September 2026 in der Großen Diesdorfer Straße durchzuführen.

Finanzbedarfe, die ggf. für extern durchgeführte vertiefende Verkehrsdatenerhebung und Auswertung benötigt werden könnten, lassen sich derzeit nicht beziffern.

### Frage 2

**Laut Stellungnahme sind bislang keine kritischen Auswirkungen festgestellt worden. Welche konkreten Probleme oder Gefahrenlagen sollten durch die Protected Bike Lane ursprünglich gelöst werden, und inwieweit sind diese tatsächlich eingetreten oder nachweisbar gewesen? Wie bewertet die Verwaltung die Maßnahme vor dem Hintergrund, dass bereits zuvor ein Schutzstreifen vorhanden war? Inwiefern sieht die Verwaltung die Maßnahme als notwendig an, wenn keine signifikanten negativen Verkehrsauswirkungen vor der Umsetzung dokumentiert wurden?**

Antwort:

Der seit dem Unfall einer Radfahrerin mit Todesfolge markierte Schutzstreifen wurde von einem größeren Teil der Kraftfahrzeugführer ignoriert. So war sehr häufig zu beobachten, dass der Schutzstreifen über die gesamte Strecke mit Kraftfahrzeugen befahren und auch für das Abstellen von Kraftfahrzeugen genutzt wurde. Dies ist nicht zulässig. Um einen wirksamen Schutz für die Radfahrenden zu erreichen, wurde mit Stadtratsbeschluss zum Antrag A0166/23 am 18.01.2024 vom Stadtrat beschlossen (Beschluss-Nr. 6095-078(VII)24), die Verwaltung mit der Markierung der spezifischen Markierungsform „Geschützter Radfahrstreifen“ (Beschlusspunkte 1 und 4) zu beauftragen. Dem ist die Verwaltung gefolgt, der Stadtratsbeschluss wurde umgesetzt. Die Erforderlichkeit des Radfahrstreifens wurde hinlänglich dokumentiert. Zum Jahresende 2026 wird die Verwaltung mit einer Zwischeninformation über erste Erkenntnisse berichten. Mit erfolgter Evaluierung wird nach Absolvieren der vorgesehenen Pilotphase eine Auswertung und Berichterstattung an den Stadtrat erfolgen.

### **Frage 3**

**In der Stellungnahme wird die erhöhte Verkehrssicherheit für Radfahrende hervorgehoben. Wie stellt die Verwaltung sicher, dass keine einseitige Bevorzugung des Radverkehrs zulasten anderer Verkehrsteilnehmer (insbesondere motorisierter Individualverkehr und ÖPNV) erfolgt? Welche konkreten Nachteile ergeben sich für andere Verkehrsarten durch die aktuelle Straßenraumaufteilung? Wurde eine gleichwertige Abwägung aller Verkehrsarten vorgenommen und dokumentiert?**

Antwort:

Mit Radfahrstreifen sollen Radfahrende vor den motorisierten Verkehrsteilnehmern geschützt werden. Insofern ist es der spezifische Fokus dieses mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) eingeführten Instruments. „Geschützte Radfahrstreifen“ werden seit Einführung in vielen Kommunen eingesetzt und haben sich als zielführendes Element der Gestaltung von Verkehrsräumen bewährt. Oberstes Ziel ist die in der StVO verankerte „Vision Zero“, der demnach der Rang eines prioritären Ziels staatlichen Handelns zukommt.

### **Frage 4**

**Welche Erkenntnisse liegen der Verwaltung zur tatsächlichen Auswirkung auf Stauentwicklung, Fahrzeiten und Verkehrsfluss – insbesondere zu Stoßzeiten – vor? Wie bewertet die Verwaltung Rückmeldungen aus der Bevölkerung, insbesondere von Anwohnern, Gewerbetreibenden und Pendlern?**

Antwort:

Zum Jahresende 2026 wird die Verwaltung mit einer Zwischeninformation über erste Erkenntnisse berichten. Mit erfolgter Evaluierung wird nach Absolvieren der vorgesehenen Pilotphase eine Auswertung und Berichterstattung an den Stadtrat erfolgen.

### **Frage 5**

**Die Evaluation ist über einen Zeitraum von zwei Jahren vorgesehen. Warum wird an einem so langen Evaluationszeitraum festgehalten, obwohl bereits erste Einschätzungen und Rückmeldungen vorliegen? Unter welchen Voraussetzungen wäre eine vorzeitige Beendigung oder Anpassung des Pilotprojekts möglich? Gibt es definierte Kriterien oder Schwellenwerte, bei deren Nichterreichen das Projekt abgebrochen wird?**

Antwort:

Die Laufzeit der Projektphase wurde gewählt, um verschiedene saisonale Verkehrsverhältnisse in die Gesamtbetrachtung einbeziehen zu können. Mit erfolgter Evaluierung wird nach Absolvieren der vorgesehenen Pilotphase eine Auswertung und Berichterstattung an den Stadtrat erfolgen.

**Frage 6**

**Wie sinnvoll ist die aktuelle Maßnahme vor dem Hintergrund, dass eine grundlegende Umgestaltung der Großen Diesdorfer Straße frühestens ab 2030 vorgesehen ist? Besteht die Gefahr, dass die jetzigen Investitionen im Zuge der späteren Baumaßnahmen ganz oder teilweise obsolet werden?**

Antwort:

Die Maßnahme war unter Beachtung der Anforderungen staatlichen Handelns zur Erreichung des Ziels „Vision Zero“ ohne Zeitverzug und ohne Abweichung vom Stadtratsbeschluss zu vollziehen. Ein Risiko obsoleten Handelns wird nicht gesehen. Die verwendeten Kunststoffelemente sind verschraubt und lassen sich bei Bedarf ohne größeren Aufwand entfernen und an anderer Stelle weiterverwenden.

Rehbaum

Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung