

# Dokumentation



## Neuaufstellung der Radverkehrs- konzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg Ergebnispräsentation



**Mittwoch, 8. April 2026**

**17 bis 19 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



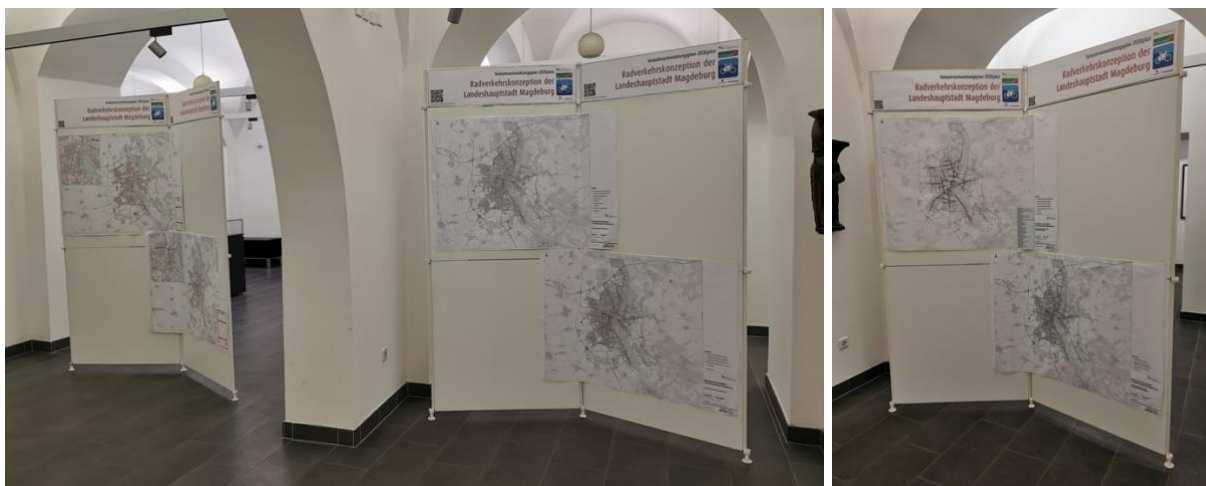
## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Einlass und Vorspann</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Begrüßung und Einstieg</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Rückblick auf den Erarbeitungsprozess</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption: Das sind die Ergebnisse</b> .....	<b>5</b>
<b>3.1. Erläuterung der Radverkehrskonzeption</b> .....	<b>5</b>
<b>3.2. Ausblick der Stadtverwaltung</b> .....	<b>9</b>
<b>3.3. Rückmeldungen der Teilnehmenden</b> .....	<b>9</b>
<b>4. Abschluss</b> .....	<b>12</b>
<b>Anhang „Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess“</b> .....	<b>13</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>14</b>

## Einlass und Vorspann

Das Moderationsteam empfängt die rund 65 Teilnehmenden mit einer Ausstellung. Im Eingangsbereich haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich anhand einer Ausstellung zu informieren: Es stehen Informationen und Pläne

- zur Netzkonzeption (Radzielnetz mit Ausbaustandards),
- zum streckenbezogenen Maßnahmenplan,
- zur Einstufung der Umsetzungshorizonte,
- zur Umsetzungsstrategie mit der Übersicht der 45 prioritär umzusetzenden Streckenabschnitte,
- zur Bedarfsermittlung und zum Handlungsbedarf zum Thema Fahrradparken,
- zum Fahrradstraßenkonzept sowie
- zum Wegweisungskonzept zur Verfügung.



*Eine Ausstellung informiert über verschiedene Aspekte der Radverkehrskonzeption*

## 1. Begrüßung und Einstieg

Simone Borris, Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Magdeburg (kurz LH MD), begrüßt die Teilnehmenden zur Ergebnispräsentation der Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption (kurz RVK) für die Landeshauptstadt. Nach gut zwei Jahren endet mit der heutigen Veranstaltung ein intensiver Arbeits- und Beteiligungsprozess zur Neuaufstellung der RVK mit verschiedenen Formaten der Beteiligung. Verschiedene Perspektiven, Klimaschutzziele und das Thema Verkehrssicherheit sind in die RVK eingeflossen. Sie bedankt sich für den Austausch, die Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden im Erarbeitungsprozess. Die RVK stellt eine praxisorientierte Grundlage für die Weiterentwicklung und Stärkung des Radverkehrs in Magdeburg dar. Ihr Dank gilt auch den Büros Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase, Design-Gruppe Gisela Sonderhüsken und TOLLERORT entwickeln & beteiligen, welche die LH MD zu Beginn des Jahres 2024 mit

der Neuaufstellung der RVK beauftragt hat. Ebenso richtet sie ihren Dank an Mareike Quantz, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung, Fachdienst Verkehrsplanung, für die federführende Bearbeitung und zukünftige Begleitung von Seiten der Verwaltung sowie an das Ministerium für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt als Fördermittelgeberin.

Moderatorin Karina Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt ebenso die Teilnehmenden. TOLLERORT entwickeln & beteiligen war im Rahmen der Neuaufstellung der RVK für die Ausgestaltung und Durchführung des Beteiligungsprozesses verantwortlich. Sie stellt die Ziele der Veranstaltung vor und gibt einen Überblick über den zeitlichen Ablauf. Nach einem Rückblick auf den fachlichen Erarbeitungs- und begleitenden Beteiligungsprozess informiert das Gutachterteam über die Ergebnisse der Neuaufstellung der RVK. Im Anschluss besteht für die Teilnehmenden Gelegenheit, Verständnisfragen zu stellen und Rückmeldung zum Beteiligungsprozess zu geben. Frau Meißner weist darauf hin, dass für die Dokumentation Fotos erstellt werden, die für Veröffentlichungen (z.B. im Internet) genutzt werden. Eine von TOLLERORT erstellte Veranstaltungsdokumentation wird im Anschluss online auf der Projektseite der LH MD zur Verfügung gestellt.

### **Ablauf 17–19 Uhr**

- Begrüßung und Einstieg
- Rückblick auf den Erarbeitungsprozess
- Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption: Das sind die Ergebnisse
- Abschluss

Anschließend stellt Frau Meißner die anwesenden Mitwirkenden vor:

- Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der LH MD: Ken Gericke, Mario Schröter, Tim Schneider, Mareike Quantz, Monique Behne, Marcel Zartler
- Planungsteam PGV-Alrutz: Heike Prahlow und Tim Bott
- Moderationsteam TOLLERORT entwickeln & beteiligen: Karina Meißner und Henry Notka

Zwei Abfragen per Handzeichen vermitteln einen Überblick über den Kreis der Teilnehmenden:

- Welcher Gruppe ordnen Sie sich zu?

An der heutigen Veranstaltung nimmt mehrheitlich die interessierte Öffentlichkeit teil, gefolgt von Mitgliedern des Runden Tisches anlässlich der Neuaufstellung der RVK, Vertreter\*innen aus Verwaltung, Politik, von Verkehrsunternehmen/-verbund und der angrenzenden Landkreise Jerichower Land, Börde und Salzlandkreis.

- An welchen Veranstaltungen der Öffentlichkeitsbeteiligung haben Sie teilgenommen?

Die Anwesenden haben verschiedene Formate der Beteiligung wahrgenommen: Am häufigsten brachten sich die heute Anwesenden bei der Online-Beteiligung von April bis Mai 2024 ein (ca. 20 Personen). Mit mehr als 15 Personen ist auch jene Gruppe stärker vertreten, die zum ersten Mal an einem Angebot der Information bzw. Beteiligung zur Neuaufstellung der RVK teilnimmt. Daneben nahmen die Teilnehmenden auch die Angebote Kick-off-Veranstaltung im März 2024 (ca. 15 Personen), Auftaktveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung im April 2024 (ca. 15 Personen) und zweite Öffentlichkeitsbeteiligung im September 2025 (ca. 10 Personen) in Anspruch.



*Symbolische Übergabe der neu aufgestellten Radverkehrskonzeption für die LH MD (Foto: PGV-Alrutz)*

Im Anschluss übergibt Heike Prahlow, PGV-Alrutz, symbolisch die gedruckte Fassung der neu aufgestellten RVK an Frau Borris.

## 2. Rückblick auf den Erarbeitungsprozess

Frau Prahlow, PGV-Alrutz, benennt Aufgaben und Ziele der RVK und stellt die wesentlichen Bearbeitungsschritte vor. Ziel der neuen RVK ist es den Weg dafür vorzubereiten, dass künftig mehr Komfort, Sicherheit und Vergnügen beim Radfahren in Magdeburg gewährleistet sind. Im Ergebnis dessen soll die Fahrradnutzung – vor allem im Alltag – gesteigert werden. Mit der RVK wird die Grundlage für eine lückenlose Radinfrastruktur geschaffen werden. Als Gesamtkonzeption betrachtet sie neben der Wegeinfrastruktur auch die Handlungsfelder Fahrradparken und Wegweisung. Frau Prahlow geht im Anschluss auf die acht Arbeitspakete der RVK – Grundlagenermittlung, Zieldefinition, Netzplanung, Bestandanalyse, Maßnahmenplanung, Umsetzungsstrategie, Methodik zur Evaluierung und Zielkontrolle, Öffentliche Ergebnispräsentation sowie Projektmanagement und Dokumentation – ein. Diese stellen auch die Bearbeitungsschritte der RVK dar, welche in enger Einbindung und Mitwirkung von relevanten Akteurinnen und Akteuren sowie der Öffentlichkeit erfolgte. (Vgl. separate Präsentation, Folien 4-6, einsehbar auf [www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption](http://www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption))

Im Anschluss stellt Frau Meißner den **Beteiligungsprozess** vor und erläutert die Bausteine und verschiedenen Formate. Der Beteiligungsprozess fand auf zwei Ebenen statt: Zum einen der Runde Tisch als sogenannte Fachbeteiligung, zum anderen die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Beteiligungs- und Planungsprozesse waren inhaltlich verzahnt, da sich die einzelnen Beteiligungsveranstaltungen inhaltlich an den Arbeitspaketen des Planungsprozesses orientieren.

An den Sitzungen des **Runden Tisches** nahmen Vertreter\*innen aus Verwaltung, Politik, Organisationen, Verbänden und von Trägern öffentlicher Belange teil und brachten ihr Fachwissen zum Thema Radverkehr ein. Der Stadtrat beschloss zuvor die Zusammensetzung des Runden Tisches mit 30 Mitgliedern. Als prozessbegleitendes Arbeits- und Beratungsgremium erarbeitete der Runde Tisch Empfehlungen, welche vom Planungsteam während des Bearbeitungsprozesses geprüft wurden. Die Entscheidungshoheit verbleibt beim

Stadtrat der LH MD. Auf drei Sitzungen tauschten sich die Mitglieder zu den Schwerpunktthemen Zieldefinition (April 2024), Entwurf der Netzkonzeption (September 2024) sowie zur Umsetzungsstrategie und Priorisierung von Maßnahmen (November 2025) aus.

Formate zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit umfassten die Kick-off-Veranstaltung Anfang März 2024, die öffentliche Auftaktveranstaltung Mitte April 2024, eine Online-Beteiligung von April bis Mai 2024, zweite Öffentlichkeitsbeteiligung im September 2025 und die heutige öffentliche Ergebnispräsentation. Die Teilnehmenden der **öffentlichen Auftaktveranstaltung** konnten erste Hinweise zur Neuaufstellung der RVK an drei Stellwandinseln geben. 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, 739 Kommentaren und 9.116 Likes. Die nicht repräsentative Verteilung nach Altersstruktur und Geschlecht der Beteiligten bildet erfahrungsgemäß die übliche Zusammensetzung bei Online-Befragungen zu Radverkehrsthemen ab. Die **zweite Öffentlichkeitsbeteiligung** fand im Rahmen des Radaktionstages als öffentliche Veranstaltung im September 2025 statt. Die Teilnehmenden diskutierten gemeinsam Varianten zur Verbesserung der Radverkehrsführung in den Vertiefungsbereichen Breiter Weg - Nordabschnitt, Elbuferpromenade und Mittagstraße.

Die Kurz-Dokumentationen der drei Öffentlichkeitsbeteiligungen sind auf der Projektwebseite der LH MD ([www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption](http://www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption)) einsehbar.

(Vgl. separate Präsentation, Folien 7-10)

### 3. Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption: Das sind die Ergebnisse

#### 3.1. Erläuterung der Radverkehrskonzeption

Frau Prahlow stellt die Ergebnisse der neu aufgestellten RVK vor und geht dabei auf die Themen Zieldefinition und Evaluierung; Netzplanung; Standorte Fahrradparken, Wegweisungsnetz und Maßnahmenplanung der Wegeinfrastruktur sowie die Umsetzungsstrategie ein.

##### Zieldefinition und Evaluierung



*Frau Prahlow stellt die Ergebnisse der Neuaufstellung der RVK vor*

Die mit dem Runden Tisch und der LH MD abgestimmte Zieldefinition für die RVK bildet die Grundlage für eine regelmäßige Evaluation des Radverkehrs sowie für eine strukturierte und langfristige Radverkehrsförderung. Grundlage der Zieldefinition waren die sieben Oberziele des VEP 2030plus und ausgewählte Teilziele. Die Teilziele des VEP 2030plus wurden auf ihre Bedeutung für den Radverkehr geprüft.

Mit der Neuaufstellung der RVK und dem Maßnahmenprogramm werden bereits einige Ziele des VEP 2030*plus* verfolgt. Aus den Teilzielen des VEP 2030*plus* wurden im nächsten Schritt 16 radrelevante Unterziele für die neue RVK abgeleitet, u.a. eine Erklärung als Einleitung, Radverkehrsnetz ertüchtigen, keine getöteten und schwerverletzten Personen („Vision Zero“ genannt), Bevölkerung einbinden oder Anteil des Radverkehrs steigern. Diese Unterziele greifen die fünf Themenfelder Fahrradnutzung steigern, durchgängige Wegeinfrastruktur schaffen, Orientierung und Radverkehrswegweisung verbessern, Fahrradparken verbessern, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service berücksichtigen auf. Für die Evaluation der Förderung des Radverkehrs ist es notwendig, eine Datenstruktur aufzubauen und eine entsprechende Methodik zu hinterlegen. Daher sind den Unterzielen der RVK eindeutige Kennzahlen und messbare Größen (z.B. Unfallzahlen, Umsetzungsstand des Radverkehrsnetzes) zugeordnet, um die Umsetzung der RVK, welche durch die Verwaltung erfolgen wird, bewerten zu können. (Vgl. separate Präsentation, Folien 7-10)

### **Netzplanung**

Das bestehende stadtweite Radverkehrsnetz wurde aktualisiert und daraus ein Zielnetz für den Alltagsradverkehr mit ca. 450 Kilometern Länge abgeleitet. Die Gesamtbefahrungslänge des Zielnetzes – zum Teil beidseitig – beträgt etwa 562 Kilometer. Vorrangiges Ziel der neuen Netzkonzeption ist es, gut und sicher befahrbare Verbindungen herzustellen, auf die im nächsten Schritt die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur folgt. Wichtige Quellorte bzw. Zentren und Zielorte wurden über Luftlinien miteinander verbunden und im Anschluss auf konkrete Straßen und Wege umgelegt. Die miteinander verbundenen Quell- und Zielorte im so gebildeten Radzielnetz erhielten je nach ihrer Bedeutung anhand wissenschaftlicher Methoden nach der Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung (kurz RIN) entsprechende Hierarchiestufen. Nach mehreren Prüfungen und Anpassungen wurde im letzten Schritt jeder Abschnitt der einzelnen Verbindungen im finalen Radzielnetz entsprechend seiner Bedeutung bzw. der Verbindungsfunktionsstufe einer der drei folgenden Kategorien für den Ausbaustandard zugeordnet: Basisstandard, Radvorrangroute oder Radschnellverbindung. (vgl. separate Präsentation, Folie 15)

### **Standorte Fahrradparken, Wegweisungsnetz und Maßnahmenplanung Wegeinfrastruktur**

Auf Grundlage von Bestandsanalyse und der erhobenen Daten wurde eine Bestandsdatenbank zu Fahrradparken, Radwegweisung und Wegeinfrastruktur aufgebaut. Dabei wurden auch die Rückmeldungen aus den bisherigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit geprüft und wenn möglich berücksichtigt.

Das bestehende, eher auf touristische Strecken ausgelegte **Wegweisungsnetz** (ca. 103 Kilometer/dunkelrote Farbe) wurde nun um Strecken des Alltagsradverkehrs (orangene Farbe) ergänzt. Das Konzept **Fahrradparken** zeigt die ermittelten räumliche Bedarfe auf und trifft Aussagen zum Ausbau bestehender und neuer Fahrradabstellplätze, während der Gestaltungsleitfaden zum Fahrradparken Empfehlungen zur technischen Gestaltung gibt.

Grundlage für die **Maßnahmenplanung** ist die Einteilung des Radverkehrsnetzes in etwa 3.000 Streckenabschnitte. Diese Struktur orientiert sich am Nationalen Datenschema, um eine spätere Datenübergabe in das Amtliche Landes-Radverkehrsinfrastruktur-Informationssystem (AL-RIS) sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wurden auf Basis aktueller technischer

Regelwerke auch Mindeststandards im Bestand definiert und Zielstandards abgestimmt. Ergänzend erarbeitete das Gutachterteam weitere konzeptionelle Grundlagen wie Musterlösungen für Radverkehrsanlagen, einen Leitfaden für Fahrradstraßen (Gestaltungsempfehlungen) sowie ein Konzept für Fahrradstraßen und Fahrradzonen und stimmte dies mit der Verwaltung ab.

Für alle Streckenabschnitte wurden auf Basis der Bestandsanalyse und der Zielstandards konkrete Maßnahmen als Maßnahmenkategorien abgeleitet. Die Bewertung der bestehenden Radinfrastruktur und die Ableitung der Maßnahmen erfolgten auf fachlicher Grundlage des Regelwerks „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), das derzeit überarbeitet wird. Das Planungsteam stand hierzu in engem Austausch mit den zuständigen Fachstellen, um sicherzustellen, dass die Neuaufstellung der RVK nach den neuesten fachlichen Standards erfolgt.

Die festgestellten Handlungsbedarfe entlang der einzelnen Netzabschnitte wurden den acht Maßnahmenkategorien „ohne Handlungsbedarf“, „in Planung“, „Neubaumaßnahme gemäß Standards“, „Ausbaumaßnahme gemäß Standards“, „verkehrsregelnde Maßnahmen“, „Belagsanpassung“, „sonstige Maßnahmen (u.a. Anlage von Sicherheitsstreifen) und „Prüfaufträge“ zugeordnet, um sie systematisch erfassen und priorisieren zu können. Mehr als vier Fünftel der Streckenabschnitte weisen einen Handlungsbedarf auf (84 Prozent/484 Kilometer der Befahrungslänge). Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt nach Kriterien der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts:

- **Priorität 1 (hoch):** Maßnahmen, die für die Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit einer Route zwingend erforderlich sind,
- **Priorität 2 (mittel):** Maßnahmen, die die Mindestanforderungen an Nutzbarkeit und Sicherheit erfüllen, jedoch Verbesserungen zur Erreichung des Zielstandards erfordern,
- **Priorität K (klein):** kurzfristig umsetzbare Kleinmaßnahmen, die eine spürbare Angebotsverbesserung bewirken.
- **Ohne Priorität** sind Maßnahmen in Planung oder Bau sowie ohne akuten Handlungsbedarf.

Mehr als ein Drittel aller abgeleiteten Maßnahmen ist aufgrund von Verkehrssicherheitsaspekten mit hoher Priorität einzustufen (34 Prozent). Insgesamt weisen knapp drei Viertel der Strecken einen akuten Handlungsbedarf auf (74 Prozent/415 Kilometer), wovon sich vier Prozent bereits im Bau befinden. Anschließend gibt Frau Prahlow einen Überblick über die Grobkostenschätzung der Streckenabschnitte: Das Gesamtvolumen aller kurz- bis mittelfristig priorisierte Maßnahmen beträgt mehr als 62 Millionen Euro, davon entfallen etwas mehr als 42 Millionen Euro auf Maßnahmen mit hoher Priorität nach Verkehrssicherheitsaspekten. Zudem kommen weitere Kosten für Maßnahmen der Wegeinfrastruktur mit langfristigem Handlungsbedarf, Fahrradparken, Knotenpunkte und Wegweisung hinzu, sodass das sich insgesamt ein Investitionsbedarf von über 100 Millionen Euro ergibt.

(Vgl. separate Präsentation, Folien 15-24)

### **Umsetzungsstrategie**

Frau Prahlow erläutert die fachliche Herangehensweise und stellt die daraus hervorgehende Umsetzungsstrategie vor. Im Rahmen der gutachterlichen Empfehlung wurden Streckenzüge mit höchster Dringlichkeit in der Umsetzung ermittelt. Diese Empfehlungen dienen der LH MD

als Grundlage, um prioritäre Maßnahmen zur Umsetzung der RVK zu beschließen und gezielt mit ersten Umsetzungsschritten zu beginnen.

Für die Priorisierung der Maßnahmen wurde ein zweistufiges Verfahren angewendet: Zunächst erfolgte die Bewertung aller Maßnahmen anhand von Verkehrssicherheitsaspekten (Stufe 1). Diese Einschätzung ist unabhängig von äußeren Randbedingungen wie übergeordneten Planungen oder verfügbare finanzielle und personelle Ressourcen. Aufbauend auf Stufe 1 wurden die priorisierten Maßnahmen zusätzlich nach ihrer zeitlichen Dringlichkeit und ihrem Umsetzungshorizont bewertet (Stufe 2). Dabei wurde der Aspekt der Verkehrssicherheit mit den Netzkategorien gemäß Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) kombiniert. Auf diese Weise wurden die Maßnahmen in die Zeithorizonte kurz-, mittel- und langfristig umsetzbar eingestuft. Eine höhere zeitliche Dringlichkeit erhielten Maßnahmen, die in der Öffentlichkeitsbeteiligung als Schwerpunktthemen benannt wurden. Der Realisierungsaufwand wurde in dieser Phase bewusst noch nicht berücksichtigt, um sicherzustellen, dass sicherheitsrelevante und wirksame Maßnahmen nicht zeitlich aufgeschoben werden. Prüfaufträge wurden in dieser zweistufigen Bewertung nicht gesondert betrachtet, da sie in der Regel zeitnah durchzuführen sind. Der Anteil kurzfristig umzusetzender Maßnahmen beläuft sich auf 61 Prozent und die Grobkostenschätzung für diese Abschnitte auf etwas mehr als 38 Millionen Euro.

Im Anschluss wurden die kurzfristig priorisierten Maßnahmen mit Daten zum Radverkehrs-Unfallgeschehen abgeglichen. Hierbei flossen Unfallschwerpunkte des Radverkehrs aus den Jahren 2022 und 2023 sowie gemeldete Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2020 bis Ende 2022 und mit schwerverletzten Radfahrenden in eine sogenannte Hotspot-Analyse ein. Die Ergebnisse wurden zusätzlich mit in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Schwerpunktbereichen überlagert. Aus diesem Verfahren konnten 45 Straßenzüge mit höchster Dringlichkeit abgeleitet werden, welche von der Stadtverwaltung vorrangig zur Umsetzung in Betracht gezogen werden sollten, um sichtbare Verbesserungen zur Radverkehrsführung in Magdeburg zu erreichen. Als Gründe führt das Gutachterteam u.a. an, dass diese Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen, neue Verbindungen im Radverkehrsnetz schaffen, Schulwegeverbindungen oder bestehende Radwege verbessern. Die Mitglieder des Runden Tisches trafen auf der Sitzung im November 2025 eine Auswahl von ca. 20 Streckenabschnitten, empfohlen aber mit großer Mehrheit, dass Maßnahmen auf allen 45 Streckenabschnitten umgesetzt und die Politik hierfür erforderliche finanzielle Mittel bereitstellt. Erste Maßnahmen empfiehlt das Gutachterteam in der Nachtweide, am Westring, in der Liebknechtstraße, in der Genthiner Straße/Pfeifferstraße und in der Goethestraße anzugehen. Neben der Umsetzung von Maßnahmen mit Handlungsbedarf gilt es auch das Fahrradklima zu verbessern und erforderliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung zu schaffen und zu festigen. Damit soll der Radverkehr im Rahmen der generellen Förderung der zukunftsfähigen und umweltgerechten Mobilitätsformen gefördert werden.

(Vgl. separate Präsentation, Folien 25-35)

### 3.2. Ausblick der Stadtverwaltung



Herr Gericke gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte im Zuge der Umsetzung der RVK

Ken Gericke, Fachbereichsleitung Stadtplanung und Vermessung, bedankt sich für das rege Interesse, den Einsatz, die Begleitung und Beteiligung am Prozess der Neuaufstellung der RVK. Sein Dank gilt den Bewohnenden Magdeburgs, den Fachexpertinnen und -experten sowie dem Planungsteam einerseits, dem Team Verkehrsplanung / Nachhaltige Mobilität als federführende Projektbearbeitung und -leitung, dem Fachdienst Verkehrsplanung sowie allen weiteren Beteiligten aus

unterschiedlichen Fachbereichen und -ämtern und dem Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt für die finanzielle Förderung andererseits. Die neue RVK dient als Leitbild und Handlungsleitfaden, um mehr Menschen in Magdeburg im Alltag für sicheres Radfahren zu begeistern. Als nächster entscheidender Schritt steht die Umsetzung an: Dazu erarbeitet die Verwaltung eine Beschlussvorlage, die in die politischen Gremien eingebracht wird. Ziel ist es, nach der Sommerpause 2026 im Stadtrat eine Entscheidung zu erreichen, um die RVK und deren Umsetzung verbindlich zu verankern und mit finanziellen Mitteln zu hinterlegen. Bei der RVK handelt es sich nicht um ein statisches Papier, sondern sie muss stetig gemäß der aktuellen Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden. Daher bittet Herr Gericke die Teilnehmenden, sich weiterhin als Expertinnen und Experten vor Ort einzubringen. Nur gemeinsam kann sich die LH MD zur Fahrradstadt entwickeln.

### 3.3. Rückmeldungen der Teilnehmenden

Frau Meißner gibt den Teilnehmenden im Anschluss Gelegenheit, Verständnisfragen zur RVK zu stellen und Rückmeldung zum Beteiligungsprozess zu geben. Zudem haben die Teilnehmenden Gelegenheit, am Ausgang ihre Rückmeldung zum Beteiligungsprozess schriftlich auf einer Stellwand zu hinterlassen.

- *Frage: Ich bedanke mich für die sorgfältige Arbeit, welche ein sehr gutes Konzept hervorgebracht hat. Ich vermisse hier jedoch eine Verknüpfung mit dem Aspekt der Gesundheit: Krankenkassen rufen dazu auf, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren und gleichzeitig sind Radfahrende im Stadtverkehr Abgasen ausgesetzt, insbesondere während der Wartezeit vor Ampelanlagen. Wurden die aus Dänemark bekannten vorgezogenen Aufstellflächen für Radfahrende während der Planungsphase in Betracht gezogen?*

Antwort Frau Prahlow: Eine spezielle Betrachtung von Gesundheitsaspekten ist bei der Neuaufstellung der RVK nicht erfolgt. Die aktuellen Standardvorgaben für Radverkehrsanlagen sehen sogenannte Vorbeifahrstreifen vor, die auch in die

Musterlösungen eingebracht wurden, und bilden eine Grundlage für klima- und gesundheitsschonende Mobilität.

- Hinweis: *Die Höhe des erforderlichen Investitionsbedarfs von über 62 Millionen Euro für kurz- bis mittelfristig priorisierte Maßnahmen der RVK ist mit den 128 Millionen Euro aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität der Bundesregierung für die LH MD und dem geschätzten Eigenanteil der LH MD von 155 Millionen Euro an den Baukosten des City-Tunnels am Hauptbahnhof in Vergleich zu setzen.*

- Frage: *Ab wann wird die vorliegende RVK auf der Internetseite der LH MD verfügbar sein?*  
Antwort Herr Gericke: Der genaue Zeitpunkt der Veröffentlichung kann aktuell noch nicht mitgeteilt werden. Die Verwaltung erarbeitet aktuell eine Beschlussvorlage zur Neuaufstellung der RVK, die intern einen Abstimmungs- und damit normalen Verwaltungsvorgang zwischen den verschiedenen Fachbereichen u.a. zu Sofortmaßnahmen von mehreren Wochen nach sich zieht. Im Anschluss an den Durchlauf der Vorlage in der Dienstberatung der Oberbürgermeisterin wird das Dokument öffentlich einsehbar sein, voraussichtlich Ende Mai 2026.

Nachträgliche Anmerkung: Nach der Ergebnispräsentation wurde entschieden, zunächst eine Informationsvorlage zur Vorlage in der Dienstberatung der Oberbürgermeisterin vorzulegen. Mit Freigabe dieser Vorlage Anfang Mai 2026 konnte diese Informationsvorlage mit der kompletten Ergebnisdokumentation zur Radverkehrskonzeption inklusive aller Pläne bereits kurz danach auf der Internetseite veröffentlicht werden. Die Beschlussvorlage zur RVK wird voraussichtlich Ende des dritten Quartals 2026 im Stadtrat eingebracht werden.

- Frage: *Können Sie den erforderlichen Investitionsbedarf von 62 Millionen Euro in Verhältnis zu den aktuellen Ausgaben für den Radverkehr in der LH MD setzen? Werden konkrete Maßnahmen bereits zeitnah in den nächsten Jahren umgesetzt?*

Antwort Frau Prahlow: Es ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig, die Höhe der zukünftigen jährlichen Ausgaben für den Radverkehr konkret zu beziffern, da die Beschlussdrucksache erst im Entwurf vorliegt und noch abgestimmt werden muss. In der Regel bezieht sich der Umsetzungshorizont von Maßnahmen einer RVK auf einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren.

Hinweis: Der [Berichterstattung des Fachbereichs 68 zum Beschluss strukturelle Radverkehrsförderung vom 23.02.2026](#) ist zu entnehmen, dass im Jahr 2025 3,38 Millionen Euro für den Radverkehr ausgegeben wurden, was circa 14 Euro pro Einwohner\*in entspricht.

- Frage: *Sind in dem erforderlichen Investitionsbedarf von 62 Millionen Euro auch Maßnahmen jenseits von Um- und Neubau berücksichtigt? Könnten durch die Umwandlung von Tempo 50- in Tempo-30-Zonen Kosten eingespart werden?*

Antwort Frau Prahlow: Bei Einrichtung von Tempo 30-Zonen muss auch immer geprüft werden, ob der Radverkehr im Mischverkehr, d.h. zusammen mit dem Autoverkehr im selben Straßenraum geführt werden kann. Dies bedarf zudem einer großräumigen Verkehrsbetrachtung, da solche Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Umfeld einhergehen. Die RVK zeigt Ansätze auf. Unter den aktuellen gesetzlichen Vorgaben in Deutschland ist die Einrichtung von Tempo 30-Zonen allerdings schwierig.

Antwort Herr Gericke: Auch der Verwaltung war es ein Anliegen in die neuen RVK kostensparende Maßnahmen aufzunehmen, zum Beispiel die Einrichtung von Fahrradstraßen, in denen ebenso Tempo 30 gilt, Einbahnstraßen oder Maßnahmen für einen sicheren Schulweg in der Nachtweide. Ebenso wird schon jetzt geprüft, wo Umsetzungen mit möglichst wenig baulichem Aufwand erfolgen können. Eine unkomplizierte Umsetzung ist auch im Interesse der Verwaltung.



*Teilnehmende stellen Rückfragen zur RVK*

- *Frage: Sind Bedarfsampeln wie aus den Niederlanden bekannt und die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmenden in der RVK mitbedacht worden?*

Antwort Frau Prahlow: Das Gutachterteam hat im Rahmen der Neuaufstellung der RVK relevante Knotenpunkte oder Kreuzungen erhoben und zeigt entsprechende Musterlösungen für Kreuzungen auf. Die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs wurden dabei sowohl bei Ampelschaltungen als auch auf Streckenabschnitten berücksichtigt. Bei der Programmierung von Ampelanlagen handelt es sich um eine technische Umsetzung, welche im räumlichen Gesamtzusammenhang umgesetzt werden muss.

- *Frage: Was bedeutet der Begriff „kurzfristig“ konkret bezogen auf die Umsetzungshorizonte?*

Antwort Herr Gericke: Um schnell in die Umsetzung zu kommen, macht die Beschlussvorlage zur neuen RVK Vorschläge für drei Sofortmaßnahmen und benennt die dafür erforderlichen finanziellen Mittel aus dem städtischen Haushalt. Die Entscheidungshoheit über Vorrang und Freigabe der Gelder und damit Umsetzung der drei Maßnahmen liegt beim Stadtrat der LH MD.

Antwort Frau Prahlow: Kurzfristig bedeutet, dass diese zeitnah angegangen werden sollten. Die jeweilige Dauer hängt von der jeweiligen Maßnahme ab: Während eine Neubaumaßnahme einen längeren Planungsvorlauf hat und mehrere Jahre andauert, sind Markierungslösungen innerhalb von Wochen und Monaten umgesetzt. Für die Umsetzung der in der neuen RVK aufgeführten Maßnahmen sind erfahrungsgemäß fünf bis zehn Jahre vorgesehen.

- *Anregung: Vor dem Hintergrund, dass der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen trotz unzureichender Infrastruktur bei 18 Prozent in Magdeburg liegt, sollte anteilig mehr Geld für Radverkehr ausgegeben werden und weniger für den Autoverkehr – vor dem Hintergrund der benötigten 220 Millionen Euro für den Neubau und Sanierung von Brücken.*

- *Frage: Wurde die RVK unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmenden erarbeitet, d.h. auch die zum Teil gegensätzlichen Bedürfnisse von Radfahrenden und Zufußgehenden berücksichtigt?*

Antwort Herr Gericke: Zum heutigen Zeitpunkt ist es der Regelfall und nicht magdeburgspezifisch, dass die verschiedenen Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden bei Konzeptionen mitgedacht werden. Da der Fußverkehr einen bedeutenden Anteil an der Mobilität hat und mit spezifischen Ansprüchen in unterschiedlichen Altersgruppen einhergeht, plant die LH MD im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2030*plus* zudem eine Fußverkehrskonzeption erarbeiten zu lassen. Dazu erfolgt gerade ein Austausch zwischen den verschiedenen Fachbereichen.

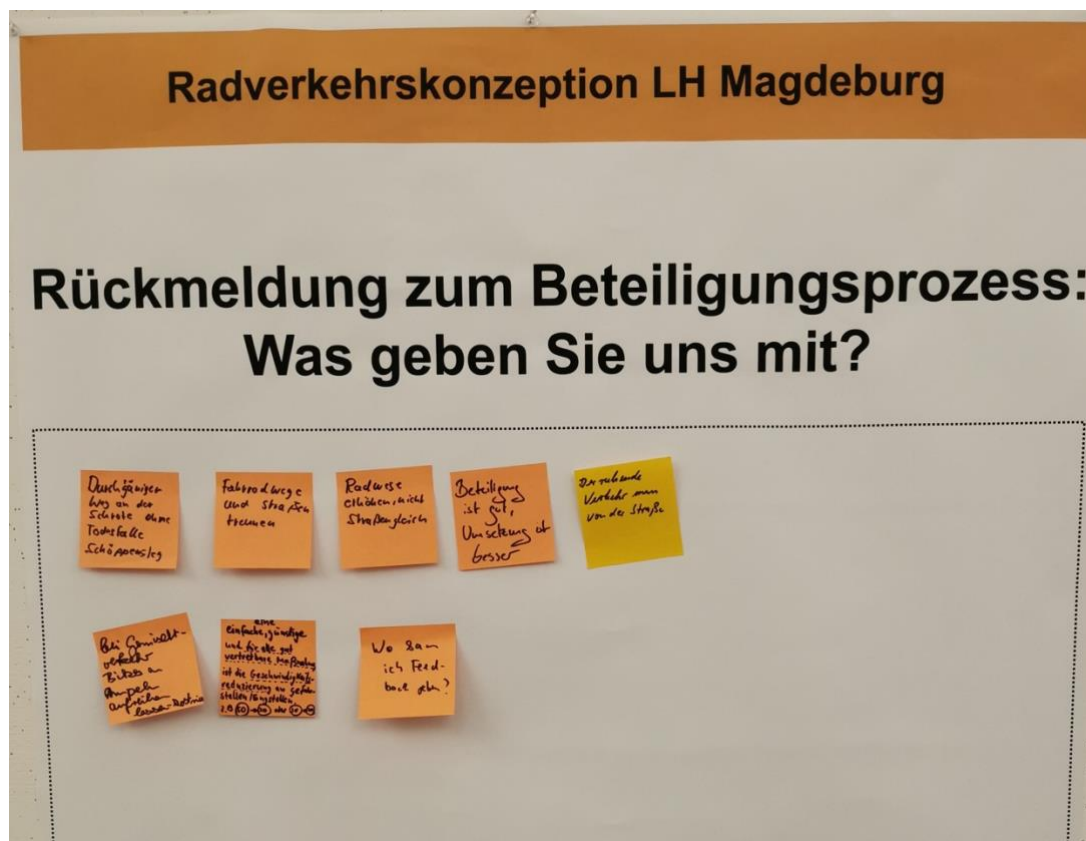
Antwort Frau Prahlow: Die neue RVK enthält keine Maßnahmen zu Lasten des Fußverkehrs. Auch wenn die Konzeption das Augenmerk auf die Förderung des Radverkehrs legt, ist es nicht zielführend die verschiedenen, zukunftsfähigen und umweltgerechten Mobilitätsformen gegeneinander auszuspielen, sondern diese im Hintergrund mitzudenken.

#### **4. Abschluss**

Frau Meißner weist auf die Projektseite der LH MD, die Dokumentation sowie Ansprechpersonen hin (Vgl. separate Präsentation, Folie 42-43). Anschließend erinnert sie an die Möglichkeit, Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess auf einer Stellwand am Ausgang zu hinterlassen (siehe Anhang). Frau Meißner bedankt sich bei den Beteiligten für ihr Interesse und lebendiges Mitwirken im Beteiligungsprozess und verabschiedet sich.

Mario Schröter, Fachdienstleiter Verkehrsplanung im Fachbereich Stadtplanung und Vermessung, bedankt sich ebenfalls für die Teilnahme und schließt die Veranstaltung.

## Anhang „Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess“



von links nach rechts:

- Durchgängiger Weg an der Schrote ohne Todesfalle Schöppensteg
- Fahrradwege und Straßen trennen
- Radwege erhöhen, nicht straßengleich
- Beteiligung ist gut, Umsetzung ist besser
- Der ruhende Verkehr muss von der Straße
- Bei Gemischtverkehr Bikes an Ampeln aufreihen lassen
- Einfache, günstige und für alle gut vertretbare Maßnahme ist die Geschwindigkeitsreduzierung an Gefahrenstellen/Engstellen z.B. 50 → 30 oder 30 → 20
- Wo kann ich Feedback geben?

## 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](mailto:stadtplanung@stadt.magdeburg.de) – Stichwort: Radverkehrskonzeption  
Weitere Informationen unter: [www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption](http://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](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://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](mailto:mail@tollerort-hamburg.de)  
[www.tollerort-hamburg.de](http://www.tollerort-hamburg.de)

Fotos sofern nicht anders angegeben: TOLLERORT entwickeln & beteiligen GmbH