

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0160/26 Öffentlichkeitsstatus öffentlich	Datum 24.08.2026
Dezernat: VI	FB 64		

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	15.09.2026	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	15.10.2026	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	04.11.2026	öffentlich	Beratung
Stadtrat	05.11.2026	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen FB 02, FB 68	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X
	Klimarelevanz		X

Kurztitel

Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die neu aufgestellte Radverkehrskonzeption (RVK) 2026 der Landeshauptstadt Magdeburg als strategisches Leitbild für die Verwaltung zur zielgerichteten, strukturellen Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Dazu werden im Einzelnen folgende Beschlusspunkte zum Beschluss gebracht:

1. Radzielnetz:

Das Radzielnetz der neu aufgestellten Radverkehrskonzeption (RVK) 2026 stellt das Leitbild für die zielgerichtete und strategische Radverkehrsförderung dar. Mängel und Netzlücken im Radzielnetz werden priorisiert nach der Umsetzungsstrategie gemäß Beschlusspunkt 4 stetig abgebaut bzw. geschlossen. Die definierte Netzhierarchie mit den drei Stufen Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Basisrouten und den damit einhergehenden Qualitätsstandards werden als Maßgabe bei Planung und Umsetzung berücksichtigt.

Die zur Aufnahme in das Radzielnetz zu prüfenden ergänzenden/ zu ändernden Netzabschnitte nach Anhang 9.2 des Erläuterungsberichtes zur RVK werden im Rahmen des zu etablierenden förmlichen Netzänderungsverfahrens nach einheitlichen Kriterien geprüft und im Ergebnis dessen wird über eine Netzänderung verbindlich entschieden.

2. Qualitätsstandards und Musterlösungen:

Die im Rahmen der Radverkehrskonzeption 2026 entwickelten Qualitätsstandards und Musterlösungen¹ auf Grundlage der Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) werden als verbindlicher Planungsmaßstab i.V.m. der Einführung des Qualitätsmanagementverfahrens für die Planung und Umsetzung radverkehrsfördernder Maßnahmen eingeführt.

Die Musterlösungen für Fahrradstraßen sind dem Anlagenband 1 zum Ergebnisbericht zu entnehmen. Die konzeptionellen Ansätze und Leitlinien zum Fahrradparken (Anlagenband 2 zum Ergebnisbericht) sind bei der Planung und Umsetzung angemessen zu berücksichtigen.

3. Datenpflege:

Die Verwaltung wird beauftragt, die im Rahmen der Radverkehrskonzeption aufgebauten GIS-basierten Datenbestände zur Wegeinfrastruktur, zum Fahrradparken und zum Wegweisungskataster kontinuierlich zu pflegen und aktuell zu halten.

Hierfür sind geeignete organisatorische und technische Strukturen sowie Schnittstellen innerhalb der Verwaltung zu schaffen und dauerhaft zu erhalten.

Die Daten sind entsprechend der Fördervorgaben an das Landesradverkehrsinformationssystem Sachsen-Anhalt zu übergeben und fortlaufend zu aktualisieren.

4. Umsetzungsstrategie:

4.1. Kurzfristige Maßnahmen:

Zur Sicherstellung eines zügigen Umsetzungsbeginns werden kurzfristig umzusetzende Maßnahmen festgelegt.

Diese sind durch die Verwaltung ab dem Haushaltsjahr 2027 ff. zu planen und umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt unter Einwerbung von Fördermitteln; die erforderlichen Eigenmittel sind im Rahmen der Haushaltsplanung ab HHJ 2027 ff. sukzessive bereitzustellen.

4.2. Mittelfristplanung:

Für den mittelfristigen Umsetzungszeitraum **2030 bis 2035** wird eine abgestimmte Prioritätenplanung festgelegt.

Ziel ist es, in diesem Zeitraum ein Investitionsvolumen von rund **36,5 Mio. €** – entsprechend der strukturellen Radverkehrsförderung – durch Maßnahmen des Radzielnetzes zu untersetzen.

Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Hauptverbindungen des Radzielnetzes, insbesondere Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.

4.3. Kleinstmaßnahmen:

Regelmäßig prüft die Verwaltung, ob Kleinstmaßnahmen mit geringem finanziellen und personellen Aufwand zur Radverkehrsförderung schnell umzusetzen sind. Darüber ist ein jährlicher Nachweis zu führen.

4.4. Fahrradstraßen:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Fahrradstraßenkonzeptes als Bestandteil der neu aufgestellten Radverkehrskonzeption **die Umwandlung der im Konzept enthaltenen Straßen als Fahrradstraßen zu prüfen** und gemäß entwickeltem Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen umzusetzen. Über den Umsetzungsstand ist jährlich zu berichten.

¹ Musterlösungen werden entsprechend der örtlichen Gegebenheiten an die jeweiligen Rahmenbedingungen im Einzelfall angepasst.

4.5. Umsetzung des Wegweisungskonzeptes:

Die Verwaltung wird beauftragt, das Wegweisungskonzept nach dem Knotenpunktsystem umzusetzen. Dazu erfolgt zunächst die konkrete Standortplanung, um anschließend das Konzept umsetzen zu können.

Das Vorhaben wird nur unter erfolgreicher Fördermitteleinwerbung umgesetzt.

4.6. Fahrradparken:

Die Verwaltung orientiert sich bei der sukzessiven und gemäß Beschluss zur strukturellen Radverkehrsförderung vorgesehenen Erweiterung der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet an der im Rahmen der Radverkehrskonzeption durchgeführten Bedarfsermittlung und bemüht sich hierfür um stetige Fördermitteleinwerbung. Prioritär sind dabei Standorte mit dem größten Bedarf sowie der größten Abweichung zwischen SOLL- und IST-Zustand umzusetzen.

5. Umsetzung des Qualitätsmanagementverfahrens:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der gutachterlichen Empfehlungen ein verbindliches Qualitätsmanagementverfahren für die Radverkehrsplanung und -umsetzung zu entwickeln, einzuführen und dauerhaft anzuwenden.

Das Verfahren umfasst insbesondere standardisierte Abläufe für Planung, Umsetzung, Betrieb, Evaluation und Fortschreibung von Maßnahmen sowie die Sicherstellung definierter Qualitätsstandards.

Die organisatorischen und ggf. personellen Strukturen im Bereich Radverkehr sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Hierzu zählen insbesondere die Einrichtung einer koordinierenden Funktion (Radverkehrsbeauftragte bzw. Radverkehrsbeauftragter) sowie die Überprüfung und ggf. Anpassung der personellen Ausstattung im Team Radverkehr.

6. Berichterstattung und Evaluierung:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption sowie den Zielerreichungsgrad in einem regelmäßigen Turnus (mindestens alle zwei Jahre) zu berichten.

Die Evaluierung erfolgt auf Grundlage der im Rahmen der Radverkehrskonzeption entwickelten Methodik auf Basis der aus dem VEP 2030plus abgeleiteten Ziele mit definierten Indikatoren, Messgrößen sowie Bewertungsmaßstäben und ist fortlaufend weiterzuentwickeln.

Im Rahmen der Evaluierung wird das Radzielnetz regelmäßig und bei Bedarf auf Anpassungserfordernisse überprüft. Hierzu entwickelt die Verwaltung ein standardisiertes Netzänderungsverfahren mit definierten Prüfschritten, Zuständigkeiten, Beteiligungsstrukturen und Dokumentationsanforderungen.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	64	Pflichtaufgabe		ja	X	nein
----------------------	----	----------------	--	----	---	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.		x	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2027	JA	x	NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB6164

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2027....	75.000,-	61640000	52711000	39.000,-	36.000,-
2028...		61640000	52711000		
20...					
20...					
Summe:	75.000,-			39.000,-	36.000,-

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2027...	45.000,-	61640000	41400100	0,-	45.000,-
2028...		61640000	41400100		
20...					
20...					
Summe:	45.000,-			0,-	45.000,-

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2027...					
2028...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2027...					
2028...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2027...					
2028...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
☐	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
☒	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
☐	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
☐	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
☐	Anlage Kostenberechnung
☐	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
☐	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu	
☐	JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Fachbereich 64	Sachbearbeiter Mareike Quantz	Unterschrift FBL 64 Ken Gericke
-------------------------------------	----------------------------------	------------------------------------

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) BGVI	Unterschrift Jörg Rehbaum
--	------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	
-----------------------------------	--

0. Begründung:

0.1 Anlass und Ziele der RVK

Mit Beschluss des Stadtrates vom 26.06.2023 (DS0102/23) wurde die Verwaltung beauftragt, die Radverkehrskonzeption (RVK) der Landeshauptstadt Magdeburg neu aufzustellen.

Ableitend aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2030plus [SR-Beschluss 1399-046(VII)22] verfolgt die Landeshauptstadt Magdeburg mit der Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption (RVK) das Ziel, den Radverkehrsanteil im Rahmen der Förderung des Umweltverbundes deutlich zu steigern und die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero zu erhöhen. Die RVK soll damit die Grundlage schaffen, mehr Menschen für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu gewinnen und den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu erhöhen.

Weitere Beschlusslagen wie zur strukturellen Radverkehrsförderung [SR-Beschluss 4131-050(VII)22]) unterstreichen die strategische Bedeutung des Themas.

Die vorliegende Radverkehrskonzeption aktualisiert die RVK aus dem Jahr 2003 unter Berücksichtigung veränderter rechtlicher, planerischer und stadtstruktureller Rahmenbedingungen.

0.2 Aufstellungs- und Bearbeitungsprozess

Die Erarbeitung der Radverkehrskonzeption erfolgte unter Einbindung des externen Planungsbüros PGV Alrutz GbR aus Hannover und wurde durch das Land Sachsen-Anhalt aus dem Programm Sachsen-Anhalt REGIO gefördert.

Der Aufstellungsprozess wurde durch eine umfassende fachliche und öffentliche Beteiligung begleitet. Zentrale Elemente waren ein „Runder Tisch“ mit Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung, Politik und relevanten Akteursgruppen sowie mehrere Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung (u. a. Online-Beteiligung, Workshops und öffentliche Veranstaltungen).

Die fachliche Beteiligung diente insbesondere der Abstimmung der Zielsetzungen, der Netzkonzeption sowie der Priorisierung von Maßnahmen und gewährleistet eine breite fachliche und gesellschaftliche Grundlage der Konzeption.

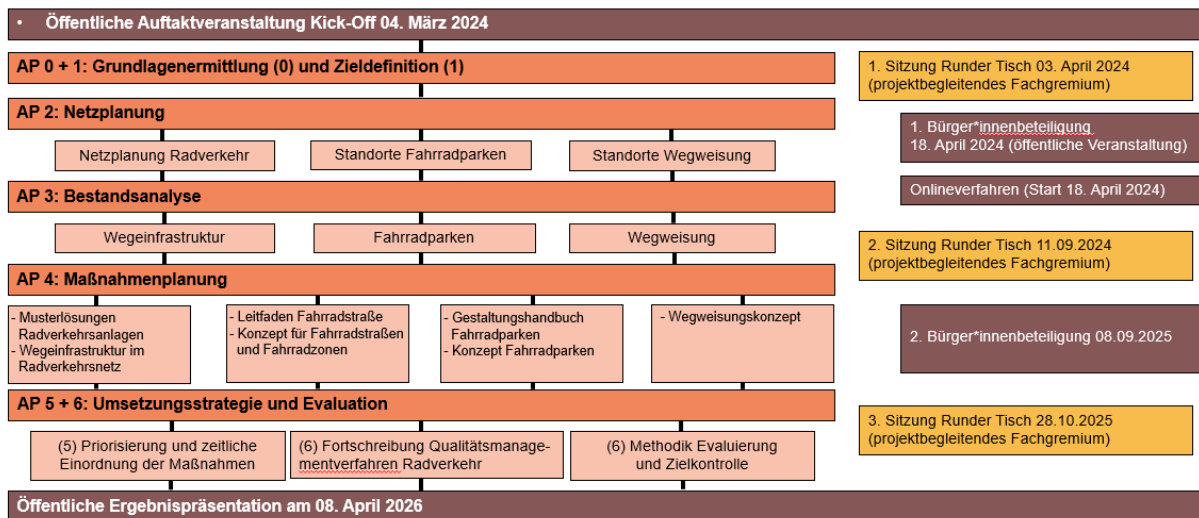
Mit den Informationen I0112/24, I0169/25 und I0047/26 wurde über den Fortschritt der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption an den Stadtrat berichtet.

Mit der Information I0138/26 wurden die Ergebnisdokumente bereitgestellt und ein Kurzüberblick über die wesentlichen Ergebnisse der Radverkehrskonzeption vermittelt. Die Informationsvorlage wurde in der Stadtratssitzung am 29.06.2026 zur Kenntnis genommen.

Um einen steten Informationsfluss in die Öffentlichkeit zu etablieren und den Bearbeitungsfortgang zu dokumentieren, ist zusätzlich ein themenbezogener Internetauftritt unter www.magdeburg.de (Stichwort: Radverkehrskonzeption) angelegt.



Abbildung 1: Überblick über die inhaltlichen Schwerpunkte der RVK im Prozessablauf mit Darstellung der begleitenden Beteiligungsstruktur (Quelle: PGV Alrutz GbR, Hannover)



0.3 Inhaltliche Struktur und Ergebnisse in Kurzform

Im Zuge der Erarbeitung wurden u. a. der stagnierende Radverkehrsanteil (rd. 18 %), das Unfallgeschehen (rd. 500 Unfälle mit Radbeteiligung jährlich) sowie der Umsetzungsstand der bisherigen Konzeption (rd. 43,8 % realisierte Maßnahmen) analysiert. Daraus wird ein weiterhin erheblicher Handlungsbedarf deutlich.

Kern der Radverkehrskonzeption ist die Entwicklung eines durchgängigen, alltagsorientierten und hierarchisierten Radzielnetzes für die Landeshauptstadt Magdeburg. Dieses wurde erstmals umfassend im Bestand erfasst, digital dokumentiert und bildet die Grundlage für die weitere Maßnahmenplanung.

Auf Basis abgestimmter Qualitätsstandards (ERA-/RASt-basiert) wurden Ausbaustandards definiert und konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung abgeleitet. Ergänzend wurden Konzepte u. a. für Fahrradstraßen, Fahrradparken und Wegweisung erarbeitet. Die Konzeption wurde unter intensiver Beteiligung von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit abgestimmt.

Mit der Radverkehrskonzeption liegt damit ein strategischer Handlungsrahmen vor, der die Förderung des Radverkehrs systematisch strukturiert und in konkrete Maßnahmen überführt.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass der festgestellte Handlungsbedarf nur durch eine konsequente Anwendung der definierten Qualitätsstandards, die Sicherstellung personeller und finanzieller Ressourcen sowie ein systematisches Datenmanagement und Controlling bewältigt werden kann.

Vor diesem Hintergrund zielen die nachfolgenden Beschlusspunkte darauf ab, die Radverkehrskonzeption verbindlich in die Umsetzung zu überführen und als wirksames Steuerungsinstrument für Politik und Verwaltung zu etablieren.

1. Erläuterungen zu den Beschlusspunkten

1.1. Radzielnetz:

Das Radzielnetz der neu aufgestellten Radverkehrskonzeption (RVK) 2026 stellt das Leitbild für die zielgerichtete und strategische Radverkehrsförderung dar. Mängel und Netzlücken im Radzielnetz werden priorisiert nach der Umsetzungsstrategie gemäß Beschlusspunkt 4 stetig abgebaut bzw. geschlossen.

Die definierte Netzhierarchie mit den drei Stufen Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Basisrouten und den damit einhergehenden Qualitätsstandards werden als Maßgabe bei Planung und Umsetzung berücksichtigt.

Die zur Aufnahme in das Radzielnetz zu prüfenden ergänzenden/ zu ändernden Netzabschnitte nach Anhang 9.2 des Erläuterungsberichtes zur RVK werden im Rahmen des zu etablierenden förmlichen Netzänderungsverfahrens nach einheitlichen Kriterien geprüft und im Ergebnis dessen wird über eine Netzänderung verbindlich entschieden.

Warum Neuaufstellung notwendig war

Das Radzielnetz bildet die zentrale Grundlage für eine zielgerichtete Förderung des Radverkehrs. Das bisherige Netz aus dem Jahr 2003 entspricht weder methodisch noch inhaltlich den heutigen Anforderungen. Es fehlten insbesondere eine klare funktionale Hierarchisierung sowie eine konsequente Ausrichtung auf den Alltagsradverkehr. Zudem haben sich Rahmenbedingungen wie Mobilitätsverhalten, Anforderungen an Verkehrssicherheit und Komfort sowie fachliche Regelwerke wesentlich weiterentwickelt.

Methodisches Vorgehen

Im Rahmen der Neuaufstellung wurde das Radzielnetz auf Grundlage der aktuellen Regelwerke, insbesondere der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV, RIN 2008), systematisch hergeleitet. Ausgangspunkt war die Definition relevanter Quellen- und Zielbeziehungen im Stadtgebiet und Umland. Hierbei wurden zentrale Orte, das kommunale Zentrenkonzept sowie Strukturdaten wie Einwohner-, Arbeitsplatz- und Ausbildungsdichten berücksichtigt. Wichtige Verknüpfungspunkte, insbesondere Bahnhöfe, sowie zukünftige Gebietsentwicklungen (z. B. Eulenberg, RAW-Gelände) wurden einbezogen.

Die abgeleiteten Verbindungen wurden auf das bestehende Straßen- und Wegenetz übertragen und anschließend validiert. Grundlage hierfür waren reale Nutzungsdaten (u. a. STADTRADELN 2023, Öffentlichkeitsbeteiligung 2024), verwaltungsinterne Abstimmungen, als auch Abstimmungen mit dem Fachgremium Runder Tisch, der Nachbarkreise zu den Netzübergabepunkten sowie die Prüfung der Anbindung von Schulen und Ausbildungsstandorten. Auf diese Weise konnte sichergestellt werden, dass das Zielnetz nicht nur theoretisch fundiert, sondern auch praxisnah und nutzerorientiert ausgestaltet ist.

Im Anschluss erfolgte die Hierarchisierung des Netzes in Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Basisrouten. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen wurden integriert. Mit den Hierarchiestufen sind abgestufte Qualitätsstandards verbunden, die künftig maßgeblich für Planung und Umsetzung sind.

Bilanzierung und Vergleich altes und neues Radzielnetz

Der Vergleich zur bisherigen Radverkehrskonzeption macht deutlich, dass wesentliche Grundstrukturen, wie radiale Verbindungen in die Innenstadt, bereits im Alltagsnetz angelegt waren, die Umsetzung jedoch nur teilweise erfolgt ist. Dem bisherigen Netz fehlte eine klare Netzhierarchisierung mit einheitlichen Qualitätsstandards und umfasste neben alltagsrelevanten Verbindungen auch touristische und untergeordnete Strecken. Das neue Zielnetz übernimmt wesentliche Strukturen, wurde jedoch stärker auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet, funktional

klarer gegliedert und gezielt ergänzt.

Damit zeigt sich in der Gegenüberstellung folgendes Bild (Vgl. Tabelle 2-1 im Ergebnisbericht):

Das neue Zielnetz für den Alltagsradverkehr umfasst eine Länge von rund 450 km, das alte Zielnetz aus 2003 hingegen besaß eine Netzlänge von 481 km ². Etwa 260 km der Strecken im neuen Radzielnetz sind deckungsgleich mit dem alten Radzielnetz, rund 70 km des alten Radzielnetzes sind im neuen Radzielnetz nicht mehr enthalten, während etwa 190 km neu hinzugekommen sind, d.h. im neuen Radzielnetz enthalten, nicht jedoch im alten Netzkonzept. Von dieser Bilanzierung ausgenommen sind Abschnitte touristischer Routen, die nicht zugleich Teil des Alltagsnetzes sind. Davon unabhängig werden natürlich auch auf täglichen Wegen Freizeittrouten wie z.B. der Elbradweg mit genutzt, auch wenn sie nicht die direkteste Verbindung im Zielnetz darstellen. Sie sind im Netzentwurf für den Alltagsradverkehr also nicht explizit mit dargestellt, gehören jedoch zu einem Gesamtnetz für den zielorientierten und routenorientierten Radverkehr.

Netzänderungsverfahren

Bereits im Rahmen des Aufstellungsprozesses der neuen Radverkehrskonzeption wurden einzelne Netzabschnitte identifiziert (siehe Anlage 1.1 der DS0160/26, S. 147, Anhang 9.2), deren Aufnahme bzw. Änderung im Radzielnetz im Rahmen eines geregelten Netzänderungsverfahrens und der regelmäßig durchzuführenden Netzevaluierung zu prüfen ist. Dabei sind übergeordnete Planungen (z. B. Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungsplan), informelle Rahmenplanungen (z. B. Rahmenplan Innenstadt) sowie weitere sektorale Planungen (z. B. Fußverkehrskonzept, Nahverkehrsplan) zu berücksichtigen und im Einzelfall gegeneinander abzuwägen.

Am Beispiel des Vertiefungsbereichs Elbuferpromenade zwischen Neuer Strombrücke und Hubbrücke mit vier erarbeiteten Lösungsvorschlägen zur Entschärfung der bestehenden Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr wird deutlich, dass Netzänderungen nur unter Berücksichtigung dieser planerischen Rahmenbedingungen erfolgen können und sich zudem auf die Priorisierung und den Umsetzungshorizont einzelner Netzabschnitte auswirken. So scheidet Lösungsvariante 2, die eine Führung des Radverkehrs durch die östlich des Schleinufer gelegene Grünanlage vorsieht, aus, da sie mit den Zielstellungen des Rahmenplans Innenstadt zum Erhalt der geschützten Parkanlage nicht vereinbar ist (vgl. I0213/26).

Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung und der fachgutachterlichen Bewertung wurde Lösungsvariante 4 zur Weiterverfolgung empfohlen. Diese sieht die Führung des Alltagsradverkehrs entlang des Schleinufer durch die Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen zugunsten einer richtungsgetrennten Radverkehrsanlage vor und entspricht den langfristigen Zielstellungen des Rahmenplans Innenstadt. Damit würden die bestehenden Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem Elbuferpromenadenweg deutlich entschärft werden können.

Im Rahmen des Netzänderungsverfahrens ist diese fachliche Empfehlung jedoch zugleich mit den gesamtstädtischen verkehrlichen Rahmenbedingungen abzuwägen: Eine kurzfristige Umsetzung ist aufgrund der derzeitigen verkehrlichen Bedeutung des Schleinufer nicht möglich. Verkehrsmodellierungen zeigen, dass eine Fahrstreifenreduzierung zwar zu einer Entlastung des Schleinufer führen würde, diese jedoch überwiegend auf Verkehrsverlagerungen in das innerstädtische Straßennetz zurückzuführen wäre und damit den Zielstellungen zur Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr entgegenstünde. Die Umsetzung der Lösungsvariante ist daher als langfristige Zielperspektive einzuordnen. Voraussetzung hierfür ist, dass durch Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus sowie weiterer Konzepte zur Förderung des Umweltverbundes eine nachhaltige Veränderung des Modal Split erreicht werden. Im Zuge einer späteren konkreten Planung sind die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz erneut verkehrlich nachzuweisen.

Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Das neu definierte Radverkehrsnetz bildet die zentrale Grundlage für eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur. Es schafft eine einheitliche Planungsbasis und ermöglicht eine priorisierte Umsetzung von Maßnahmen.

Es greift die tragfähigen Grundstrukturen des bisherigen Netzes auf, entwickelt diese jedoch

² Ingenieurbüro Buschmann: Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg 2003

konsequent weiter. Insbesondere durch die Einführung einer klaren Netzhierarchie aus Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Basisrouten sowie die Verknüpfung mit definierten Qualitätsstandards wird eine differenzierte und zielgerichtete Planung ermöglicht. Gleichzeitig wurde das Netz in wesentlichen Teilen ergänzt und verdichtet, um bestehende Netzlücken zu schließen und durchgängige, alltagstaugliche Erreichbarkeiten im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen.

Vor diesem Hintergrund ist das Radzielnetz als verbindliches Leitbild festzulegen. Nur durch eine priorisierte und qualitätsorientierte Umsetzung können bestehende Defizite schrittweise abgebaut und die Voraussetzungen für eine nachhaltige Radverkehrsförderung geschaffen werden.

Angesichts zukünftiger Entwicklungen ist zudem eine kontinuierliche Anpassung des Netzes erforderlich. Hierfür ist ein geregeltes Netzänderungsverfahren vorzusehen (vgl. Beschlusspunkt 6).

1.2. Qualitätsstandards und Musterlösungen:

Die im Rahmen der Radverkehrskonzeption 2026 entwickelten Qualitätsstandards und Musterlösungen³ auf Grundlage der Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) werden als verbindlicher Planungsmaßstab i.V.m. der Einführung des Qualitätsmanagementverfahrens für die Planung und Umsetzung radverkehrsfördernder Maßnahmen eingeführt.

Die Musterlösungen für Fahrradstraßen sind dem Anlagenband 1 zum Ergebnisbericht zu entnehmen. Die konzeptionellen Ansätze und Leitlinien zum Fahrradparken (Anlagenband 2 zum Ergebnisbericht) sind bei der Planung und Umsetzung angemessen zu berücksichtigen.

Erforderlichkeit der Aktualisierung der Planungsgrundlagen

Die Einführung verbindlicher Qualitätsstandards und Musterlösungen ist eine zentrale Voraussetzung für eine wirksame Radverkehrsförderung. Die bisherige Richtlinie aus dem Jahr 2004 basiert auf überholten Regelwerken und entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.

³ Musterlösungen werden entsprechend der örtlichen Gegebenheiten an die jeweiligen Rahmenbedingungen im Einzelfall angepasst.

Fachliche Grundlage der Qualitätsstandards

Im Zuge der Neuauftellung der Radverkehrskonzeption wurden aktuelle Qualitätsstandards auf Grundlage der geltenden und fortgeschriebenen Regelwerke (insbesondere ERA), der landesspezifischen Standards Sachsen-Anhalt, der E-Klima 2022 sowie relevanter Vorschriften der StVO entwickelt.

Differenzierung zwischen Mindest- und Qualitätsstandards

Die Standards unterscheiden zwischen Mindestanforderungen im Bestand und Qualitätsstandards für Neubau und Ausbau. Während die Mindeststandards als Bewertungsmaßstab zur Identifikation von Handlungsbedarfen dienen, bilden die Qualitätsstandards die Zielvorgaben für eine zukunftsfähige Infrastruktur und sind nach den Netzhierarchiestufen differenziert.

Musterlösungen und Gestaltungsleitfäden

Ergänzend wurden praxisorientierte Musterlösungen und Gestaltungsleitfäden entwickelt, um Planungsprozesse zu vereinfachen und eine einheitliche Qualität sicherzustellen. Der Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen konkretisiert die Anforderungen an dieses Infrastrukturelement und ist verbindlich anzuwenden.

Für das Fahrradparken wurden ebenfalls konzeptionelle Leitlinien erarbeitet, die den Bedarf sowie qualitative Anforderungen an Abstellanlagen berücksichtigen. Aufgrund standortspezifischer Rahmenbedingungen und bestehender Flächenkonkurrenzen erfolgt deren Anwendung jedoch einzelfallbezogen bewusst flexibel.

Umgang mit besonderen Entwurfssituationen

Die entwickelten Musterlösungen berücksichtigen neben klassischen Führungsformen auch innovative Lösungsansätze für beengte Straßenräume. Hierzu zählt insbesondere der Einsatz von Piktogrammketten zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.

Da hierfür derzeit noch keine rechtliche Regelungsgrundlage, weder auf Bundes- noch Landesebene, existiert, kann der Einsatz in Sachsen-Anhalt derzeit nur per Ausnahmegenehmigung (§ 46 Absatz 2 StVO i. V. m. § 39 Absatz 7 StVO) erfolgen. Dem Vernehmen nach wird das Land Sachsen-Anhalt zur Jahresmitte 2026 einen Erlass zum Instrument „Piktogrammkeite“ für eine rechtssichere Anwendung einführen. Piktogrammketten kommen insbesondere dort in Betracht, wo aufgrund nicht verlagerbarer Nutzungsansprüche keine ausreichenden Flächen für regelkonforme Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Ihr Einsatz erfolgt nachrangig.

Abwägung und integrierte Planung

Die Standards schaffen einen einheitlichen Rahmen, lassen jedoch die erforderliche Abwägung im Einzelfall zu. Neben den Anforderungen des Radverkehrs sind insbesondere Belange der Verkehrssicherheit, anderer Verkehrsarten sowie Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele zu berücksichtigen.

Verbindliche Einführung und Umsetzung in der Verwaltungspraxis

Mit dem Beschluss werden die Qualitätsstandards, Musterlösungen und Gestaltungsleitfäden verbindlich eingeführt.

Für die Anwendung sind diese in die bestehenden Planungsprozesse zu integrieren und durch geeignete Verfahrensabläufe abzusichern. Entsprechende Verfahrensabläufe und Prüfschemata in für alle relevanten Planungsphasen sind zu entwickeln und verbindlich einzuführen.

Die organisatorische Verankerung erfolgt im Rahmen des Qualitätsmanagementverfahrens gemäß Beschlusspunkt 1.5. Durch verwaltungsinterne Regelungen (z. B. Dienstsanweisungen oder Verfügungen) wird gewährleistet, dass die Standards dauerhaft und einheitlich angewendet werden.

Die Musterlösungen bilden dabei einen verbindlichen Rahmen, der im Einzelfall an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist.

1.3. Datenpflege:

Die Verwaltung wird beauftragt, die im Rahmen der Radverkehrskonzeption aufgebauten GIS-basierten Datenbestände zur Wegeinfrastruktur, zum Fahrradparken und zum Wegweisungskataster kontinuierlich zu pflegen und aktuell zu halten.

Hierfür sind geeignete organisatorische und technische Strukturen sowie Schnittstellen innerhalb der Verwaltung zu schaffen und dauerhaft zu erhalten.

Die Daten sind entsprechend der Fördervorgaben an das Landesradverkehrsinformationssystem Sachsen-Anhalt zu übergeben und fortlaufend zu aktualisieren.

Defizite der bisherigen Datengrundlage

Bislang lag keine konsistente, flächendeckende und GIS-basierte Datengrundlage zur Radverkehrsinfrastruktur vor. Informationen waren uneinheitlich und nur fragmentarisch verfügbar, was die fachliche Bewertung sowie eine effiziente und koordinierte Maßnahmenplanung erheblich erschwerte.

Aufbau der GIS-basierten Datenbasis

Im Zuge der Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption wurde erstmals eine umfassende GIS-basierte Datenbankstruktur aufgebaut.

Im Bereich der Wegeinfrastruktur wurden rund **430 Knotenpunkte und über 3.000 Streckenabschnitte** im Radzielnetz erfasst. Die Datenerhebung erfolgte nach einheitlichen methodischen und attributbasierten Vorgaben des nationalen Datenschemas (u. a. Abschnittsbildung an Knotenpunkten, Einmündungen sowie bei Änderungen wesentlicher Infrastrukturmerkmale). Ergänzend wurden **173 Standorte des Fahrradparkens** sowie ein vollständiges **Wegweisungskataster** erhoben.

Mehrwert für Planung, Steuerung und Monitoring

Die neue Datenbasis ermöglicht eine transparente, datenbasierte Steuerung der Radverkehrsentwicklung. Defizite können systematisch identifiziert, Maßnahmen zielgerichtet priorisiert und Umsetzungsstände nachvollzogen werden.

Zugleich verbessert die einheitliche Datenstruktur die verwaltungsinterne Abstimmung und schafft die Grundlage für eine integrierte und digitale Verkehrsplanung.

Erforderlichkeit der kontinuierlichen Datenpflege

Die dauerhafte Nutzbarkeit der Daten ist unmittelbar an deren Aktualität gebunden. Veränderungen im Bestand müssen kontinuierlich erfasst und fortgeschrieben werden, um die Daten dauerhaft als verlässliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage nutzen zu können.

Organisatorische Verankerung und Integration in übergeordnete Systeme

Zur Sicherstellung einer dauerhaften Datenpflege sind klare Zuständigkeiten, definierte Schnittstellen sowie die Integration in bestehende Arbeitsprozesse erforderlich. Dies stellt die dauerhafte Nutzung im Verwaltungshandeln sicher.

Die Daten werden gemäß Fördervorgaben an das Landesradverkehrsinformationssystem Sachsen-Anhalt übergeben und fortlaufend aktualisiert. Dies ermöglicht eine landesweite Vergleichbarkeit und entspricht zugleich den Anforderungen an die Bereitstellung digitaler Infrastrukturdaten gemäß EU-Verordnung 2017/1926. Gleichzeitig ergibt sich die Verpflichtung zur fortlaufenden Aktualisierung der Daten.

Fazit

Die kontinuierliche Pflege der GIS-Datenbestände ist eine grundlegende Voraussetzung für eine moderne, datenbasierte Radverkehrsplanung und die erfolgreiche Umsetzung der Radverkehrskonzeption.

1.4. Umsetzungsstrategie:

Strategischer Gesamtansatz und finanzielle Einordnung

Die Umsetzung der Radverkehrskonzeption erfolgt auf Grundlage einer priorisierten und abgestuften Umsetzungsstrategie mit dem Ziel, schrittweise ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Radverkehrsnetz zu entwickeln und zuerst kurzfristig wirksame Maßnahmen umzusetzen.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden die erforderlichen Investitionsbedarfe überschlägig im Rahmen einer Grobkostenschätzung⁴ ermittelt, jedoch nur für **kurz- bis mittelfristig** priorisierte streckenbezogene Maßnahmen mit einem geschätzten Investitionsbedarf von rund **62 Mio. €**. Unter Berücksichtigung der gutachterlich nicht monetär bewerteten **langfristig** umzusetzenden Streckenabschnitte, welche ergänzend durch die Verwaltung auf Basis eines einheitlichen Kostenansatzes ermittelt wurde, ergibt sich für die gesamte Wegeinfrastruktur (Strecken) ein Investitionsbedarf von rund **76,7 Mio. €**.

Unter Einbeziehung weiterer Maßnahmenbereiche – insbesondere Knotenpunkte (ca. 20,9 Mio. €), Fahrradparken (ca. 19,5 Mio. €) sowie Wegweisung (ca. 0,27 Mio. €) – ergibt sich ein **Gesamtinvestitionsbedarf von rund 117,5 Mio. € zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption**.

Auf Basis des Beschlusses zur strukturellen Radverkehrsförderung (30 € je Einwohner und Jahr) ergibt sich ein jährliches Investitionsvolumen von ca. 7,3 Mio. €, womit eine Umsetzung rechnerisch innerhalb von etwa 15–20 Jahren möglich ist.

Aktuelle Auswertungen zeigen jedoch eine deutliche Unterschreitung dieser Zielwerte (vgl. I0061/26 Strukturelle Radverkehrsförderung bis 2030), sodass weiterhin eine strukturelle Finanzierungslücke besteht. Die Umsetzung der Radverkehrskonzeption ist daher als konsequente Fortführung bestehender Beschlusslagen zu verstehen und konkretisiert bereits politisch definierte Zielgrößen. Vor dem Hintergrund hoher verkehrlicher, ökologischer und gesundheitlicher Benefits stellt sie eine wirtschaftlich und gesellschaftlich sinnvolle Investition in die nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt dar.

Die Maßnahmen werden nach Prioritäten (kurz-, mittel- und langfristig) sowie ergänzenden Kleinstmaßnahmen umgesetzt. Weitere zentrale Handlungsfelder werden in den nachfolgenden Beschlusspunkten geregelt.

1.4.1. Kurzfristige Maßnahmen

Zur Sicherstellung eines zügigen Umsetzungsbeginns werden kurzfristig umzusetzende Maßnahmen festgelegt.

Diese sind durch die Verwaltung ab dem Haushaltsjahr 2027 ff. zu planen und umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt unter Einwerbung von Fördermitteln; die erforderlichen Eigenmittel sind im Rahmen der Haushaltsplanung ab HHJ 2027 ff. sukzessive bereitzustellen.

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollen bereits zu Beginn der Umsetzungsphase sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr bewirken. Hierfür werden konkrete Maßnahmen festgelegt, die

⁴ Bei den dargestellten Kosten handelt es sich um eine überschlägige Grobkostenschätzung auf gesamtstädtischer Ebene. Detaillierte Planungsanforderungen, Grunderwerbskosten sowie spezifische Ausführungsvarianten sind darin nicht berücksichtigt.

ab dem Haushaltsjahr 2027 ff. geplant und möglichst bis 2031 umgesetzt werden.

Die Priorisierung der Maßnahmen im Rahmen der Konzepterarbeitung erfolgte auf Grundlage eines zweistufigen Verfahrens (vgl. Kapitel 6). Zunächst wurden alle Streckenabschnitte des Radzielnetzes hinsichtlich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort bewertet. Darauf aufbauend erfolgte die Einordnung in kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungszeiträume unter Berücksichtigung der Netzbedeutung und der Nachfragepotenziale.

Im Ergebnis wurden rund 45 % des Netzes (ca. 254 km) dem kurzfristigen Umsetzungszeitraum zugeordnet, was einem Investitionsvolumen von rund 38 Mio. € entspricht und den hohen Handlungsdruck insbesondere wegen Verkehrssicherheits- und Netzdefiziten verdeutlicht. Zur weiteren Fokussierung wurden diese Abschnitte mit dem Unfallgeschehen und Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung überlagert, sodass 45 Strecken mit höchster Priorität identifiziert wurden, die nach überschlägiger Grobkostenschätzung ein Investitionsvolumen von ca. 20 Mio. € ausmachen.

Auf dieser gutachterlichen Grundlage zur Prioritätenbildung sowie unter Einbeziehung fachlicher Empfehlungen, der Abstimmung im Rahmen des Runden Tisches und nach Prüfung zur Verfügung stehender Fördermittelooptionen wurden folgende Maßnahmen für eine kurzfristige Umsetzung ausgewählt:

- a) Albert-Vater-Straße/ Walther-Rathenau-Straße: Herstellung einer lichtsignalgeregelten Fuß- und Radquerung zwischen dem Magdeburger Ring und dem Universitätsplatz – Umsetzungsjahr: vsl. 2028
- b) Optimierung der Radverkehrsführung in der Nachtweide zwischen Gröperstraße bis Schöppensteg – Umsetzungsjahr: vsl. 2028
- c) Barleber Straße: Herstellung regelkonformer Radverkehrsanlagen zwischen Ziolkowskistraße bis Klosterwuhne – Umsetzungsjahr: vsl. 2029
- d) Westring Ostseite: Neubau einer Radverkehrsanlage und Ausbau der bestehenden Radverkehrsanlage für eine einheitliche Radverkehrsführung im Abschnitt zwischen Liebknechtstraße und Große Diesdorfer Straße – Umsetzungsjahr: vsl. 2030
- e) Salzmannstraße: Herstellung regelkonformer Radverkehrsanlagen zwischen Brenneckestraße bis Heidestraße – Umsetzungsjahr: vsl. 2031

Die Umsetzung der Maßnahmen a) bis e) stehen unter dem Vorbehalt erfolgreicher Fördermitteleinwerbung. Die Maßnahmen wurden beim Bundesprogramm „Junge Generation Fahrrad – aktiv mobil“ – Förderlinie 1 zur Förderung 2027 bis 2031 im Rahmen des Skizzenverfahren zur Förderung angemeldet. Eine Antragstellung zur Förderung würde nach erfolgreicher Bewerbung im Skizzenverfahren ab September 2026 starten. Die geschätzten Gesamtkosten für die Maßnahmen a bis e belaufen sich auf rd. 6 Mio. €.

Sofern erforderlich liegen zu den einzelnen Maßnahmen teilweise bereits Grundsatzentscheidungen vor (Maßnahme c) bzw. sind alsbald zu erwarten (Maßnahme a und e). Sobald für die Maßnahmen b) und d) die Vorplanung vorliegt, werden entsprechende Drucksachen für die Variantenentscheidung eingebracht.

Die ausgewählten Maßnahmen würden den Einstieg in die Umsetzung der Radverkehrskonzeption bilden und neben ihrer verkehrlichen Wirkung eine wichtige Signalwirkung entfalten.

1.4.2. Mittelfristplanung:

Für den mittelfristigen Umsetzungszeitraum **2030 bis 2035** wird eine abgestimmte Prioritätenplanung festgelegt.

Ziel ist es, in diesem Zeitraum ein Investitionsvolumen von rund **36,5 Mio. €** – entsprechend der strukturellen Radverkehrsförderung – durch Maßnahmen des Radzielnetzes zu untersetzen.

Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Hauptverbindungen des Radzielnetzes, insbesondere Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.

Die mittelfristige Umsetzungsphase (2030–2035) soll auf den kurzfristigen Maßnahmen aufbauen und dient der systematischen Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes. Ziel ist es, ein Investitionsvolumen von rund 36,5 Mio. € – entsprechend der strukturellen Radverkehrsförderung – durch konkrete Maßnahmen zu untersetzen.

Die Auswahl der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage der fachlichen Priorisierung der Radverkehrskonzeption und wird mit den Investitionsplanungen der zuständigen Fachbereiche abgestimmt. Vorrangig wären für die Mittelfristplanung Maßnahmen zu berücksichtigen, die gemäß der gutachterlichen Einschätzung als kurzfristige Maßnahmen priorisiert worden sind, denn diese machen rund 45 % des Radzielnetzes mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 38 Mio. € aus und sind daher nicht in einem kurzfristigen Zeithorizont bis 2030 abbildbar.

Schwerpunkt der Umsetzung ist die Qualifizierung der Hauptverbindungen des Radzielnetzes, insbesondere von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, die eine zentrale Bedeutung für den Alltagsradverkehr und ein hohes Verlagerungspotenzial aufweisen. Ergänzend werden auch verkehrsregelnde Maßnahmen, insbesondere die Umsetzung von Fahrradstraßen gemäß dem gesamtstädtischen Konzept, berücksichtigt.

Die Prioritätensetzung orientiert sich zudem an den Empfehlungen des Runden Tisches, der aus den am höchsten priorisierten 45 Streckenabschnitten eine Auswahl von Sofortmaßnahmen für den Umsetzungsbeginn identifiziert hat.

Maßnahmen aus den Themenfeldern Fahrradparken und Knotenpunkte werden in der Mittelfristplanung berücksichtigt.

1.4.3. Kleinstmaßnahmen:

Regelmäßig prüft die Verwaltung, ob sogenannte Kleinstmaßnahmen mit geringem finanziellen und personellen Aufwand zur Radverkehrsförderung schnell umzusetzen sind. Darüber ist ein jährlicher Nachweis zu führen.

Kleinstmaßnahmen stellen ein wichtiges ergänzendes Instrument innerhalb der Umsetzungsstrategie dar. Sie ermöglichen kurzfristige Verbesserungen mit geringem finanziellen (vgl. S. 116, Tab. 6-3 Übersicht angewendete grobe Kostenansätze) und personellen Aufwand und weisen ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Hierzu zählen insbesondere punktuelle, schnell umsetzbare Maßnahmen, die auf Grundlage der aufgebauten Datenbanken systematisch identifiziert werden. Dazu gehören u. a. die Optimierung von Bordabsenkungen (gemäß Grobkostenansatz ca. 6.000 € psch. pro Stück) und Grundstückseinfahrten [Null-Niveau] (gemäß Grobkostenansatz ca. 6.000 € psch. pro Stück), die Verbesserung von Durchlassbreiten (gemäß Grobkostenansatz ca. 6.000 € psch. pro Stück), die Herstellung der Bevorrechtigung des Radverkehrs an geeigneten Knotenpunkten (z.B. insbesondere an selbstständig geführten Wegeverbindungen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr), die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr, verkehrsrechtliche Anpassungen (z.B. Beschilderungen) und Ergänzung von Beleuchtung (gemäß Grobkostenansatz 400 € je lfm), die Beseitigung von Hindernissen sowie Maßnahmen zur Sicherung der nutzbaren Breite [z. B. durch Grünpflege] (gemäß Grobkostenansatz ca. 5.000 € psch.) und das Betrachten und Beseitigen von

Gefahrstellen durch den ruhenden Verkehr.

Diese Maßnahmen tragen wesentlich zur Verbesserung der Netzdurchlässigkeit, Verkehrssicherheit und Nutzungsqualität bei und leisten zugleich einen direkten Beitrag zur Umsetzung bestehender Beschlusslagen, insbesondere im Rahmen der strukturellen Radverkehrsförderung.

Die regelmäßige Prüfung, Umsetzung und jährliche Berichterstattung stellen sicher, dass diese Potenziale kontinuierlich genutzt und sichtbare Verbesserungen im Radverkehr auch unabhängig von größeren Infrastrukturmaßnahmen erzielt werden.

1.4.4. Fahrradstraßen:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Fahrradstraßenkonzeptes als Bestandteil der neu aufgestellten Radverkehrskonzeption die Umwandlung der im Konzept enthaltenen Straßen als Fahrradstraßen zu prüfen und gemäß entwickeltem Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen umzusetzen. Über den Umsetzungsstand ist jährlich zu berichten.

Fahrradstraßen stellen einen zentralen Baustein zur Qualifizierung des Radzielnetzes dar und tragen wesentlich zur Verbesserung von Verkehrssicherheit, Komfort und Attraktivität des Radverkehrs bei. Sie ermöglichen eine bevorrechtigte Führung auf geeigneten, verkehrsarmen Straßen und bündeln den Radverkehr auf leistungsfähigen Verbindungen.

Im Rahmen der Radverkehrskonzeption wurde ein gesamtstädtisches Fahrradstraßenkonzept einschließlich Gestaltungsleitfaden erarbeitet. Auf Basis fachlicher Kriterien identifiziert es geeignete Straßenzüge, insbesondere solche mit hoher bzw. zu erwartender hoher Fahrradverkehrsdichte⁵ und untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr.

Die im Zuge der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen aus 2020⁶ identifizierten Abschnitte wurden in das Konzept integriert. Ergänzend wurden weitere relevante Verbindungen geprüft und aufgenommen. Insbesondere im Schulumfeld, im Verlauf von Hauptverbindungen des Radverkehrs, entlang von Verbindungen im Radverkehrsnetz, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr oder auf einer mangelhaften Radverkehrsanlage geführt wird und die Kfz- Verkehrsbelastung vergleichsweise gering ist sowie auf Alternativrouten zu stark belasteten Hauptverkehrsstraßen. Darüber hinaus wurden in die Prüfung auch Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit einbezogen.

Das vorliegende Konzept für Fahrradstraßen und -zonen enthält im Ergebnis erste Empfehlungen, welche Straßen sich grundsätzlich für eine Ausweisung als Fahrradstraße eignen.

Fahrradstraßen übernehmen damit eine wichtige Funktion im innerstädtischen Hauptnetz sowie in der Anbindung an regionale Pendlerachsen.

Der Einsatz auf Strecken mit Linienbusverkehr ist grundsätzlich möglich, bedarf jedoch einer vertieften Einzelfallprüfung. Vorliegende Erkenntnisse und Praxisbeispiele zeigen jedoch, dass eine Kombination von Fahrradstraße und Linienbusverkehr grundsätzlich möglich und sinnvoll ist.

Der Gestaltungsleitfaden gewährleistet eine einheitliche, verständliche und qualitätsgesicherte Ausgestaltung mit hohem Wiedererkennungswert. Die sukzessive Prüfung und Umsetzung auf dieser konzeptionellen Grundlage stellt sicher, dass vorhandene Potenziale systematisch erschlossen werden und einheitliche Qualitätsstandards eingehalten werden. Die regelmäßige Berichterstattung ermöglicht eine kontinuierliche Fortschreibung und Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen.

1.4.5. Umsetzung des Wegweisungskonzeptes:

⁵ Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO 2025) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO 2024).

⁶ vgl. I0337/20 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg

Die Verwaltung wird beauftragt, das Wegweisungskonzept nach dem Knotenpunktsystem umzusetzen. Dazu erfolgt zunächst die konkrete Standortplanung, um anschließend das Konzept umsetzen zu können. Das Vorhaben wird nur unter erfolgreicher Fördermitteleinwerbung umgesetzt.

Die Umsetzung des Wegweisungskonzeptes stellt einen wesentlichen Baustein zur Verbesserung der Orientierung, Nutzungsqualität und Attraktivität des Radverkehrs dar. Eine einheitliche und durchgängige Wegweisung erleichtert die Nutzung des Radverkehrsnetzes, macht wichtige Verbindungen sichtbar und stärkt insbesondere den Alltagsradverkehr sowie die Nutzung durch weniger ortskundige Personen.

Das bestehende System aus dem Jahr 2006 (ca. 103 km) ist überwiegend freizeitorientiert, nur teilweise umgesetzt und entspricht hinsichtlich Netzabdeckung, Struktur und Gestaltung nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein alltagsorientiertes Radverkehrsnetz. Zudem weicht die Beschilderung von aktuellen FGSV-Standards ab (u. a. kleinere Zielwegweiser mit 80 x 20 cm, was die Lesbarkeit und Einheitlichkeit zusätzlich einschränkt).

Im Rahmen der Radverkehrskonzeption wurde daher ein neues Wegweisungskonzept entwickelt, das das Netz auf rund 173 km erweitert und konsequent am Alltagsradverkehr ausrichtet. Touristisches Radfahren wird weiterhin integriert, insbesondere überregionale Radrouten wie den Elberadweg. Grundlage bildet ein GIS-gestütztes Bestandskataster.

Das Konzept orientiert sich am FGSV-Standard und sieht Zielwegweiser (100 x 25 cm) mit Entfernungsangaben an allen Entscheidungspunkten vor. Damit wird eine klare, zielorientierte Navigation insbesondere für den Alltagsradverkehr gewährleistet, während touristische Routen ergänzend über entsprechende Logos eingebunden werden. Die Wegweisung konzentriert sich auf relevante Verbindungen im Nebenstraßennetz und integriert auch die geplanten Radschnellverbindungen (ca. 24 km).

Zentrales Element ist die **Einführung eines Knotennummernsystems**, das eine intuitive und flexible Navigation („Radeln nach Zahlen“) ermöglicht und die Anschlussfähigkeit an benachbarte Regionen sicherstellt, in denen entsprechende Systeme bereits umgesetzt sind (Jerichower Land) bzw. umgesetzt werden sollen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Wegweisungskonzeptes wurde ein Kostenrahmen für die Umsetzung von rd. 325.000 € brutto (inkl. Planung), davon rd. 75.000 € für die Standortplanung ermittelt. Für die Standortplanung werden Fördermittel (EFRE) für eine Planung ab 2027 beantragt. Erst im Ergebnis der konkreten Standortplanung werden die genauen Bedarfe und Mengen für Pfosten, Wegweiser, Montage- und Demontageaufwand mit einem Leistungsverzeichnis vorgelegt werden können. Nach Vorliegen der Standortplanung werden für die bauliche Umsetzung der Knotenpunktwegweisung vsl. Fördermittel aus dem Programm Stadt und Land⁷ beantragt. Sowohl die konkrete Standortplanung, als auch die bauliche Realisierung werden nur bei erfolgreicher Fördermitteleinwerbung umgesetzt.

Mit Umsetzung werden für die dauerhafte Funktionsfähigkeit eine kontinuierliche Pflege und Aktualisierung einschließlich regelmäßiger Kontrolle und Fortschreibung des Bestandskatasters finanzielle Mittel erforderlich werden, wofür laut gutachterlicher Einschätzung ca. 5–10 % der Investitionskosten jährlich zu kalkulieren sind. Entsprechende Mittel wären dauerhaft bereitzustellen.

1.4.6. Fahrradparken:

Die Verwaltung orientiert sich bei der sukzessiven und gemäß Beschluss zur strukturellen Radverkehrsförderung vorgesehenen Erweiterung der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet an der

⁷ Die Standortplanung ist über das Programm Stadt & Land mit dem ermittelten finanziellen Gesamtumfang nicht förderfähig. Daher wird die Standortplanung gesondert über das EFRE-Programm zur Förderung beantragt und Beschaffung und bauliche Realisierung über das Programm Stadt & Land.

im Rahmen der Radverkehrskonzeption durchgeführten Bedarfsermittlung und bemüht sich hierfür um stetige Fördermitteleinwerbung. Prioritär sind dabei Standorte mit dem größten Bedarf sowie der größten Abweichung zwischen SOLL- und IST-Zustand umzusetzen.

Die bedarfsgerechte Erweiterung von Fahrradabstellanlagen stellt einen zentralen Baustein der Radverkehrsförderung dar und ergänzt die Maßnahmen im fließenden Verkehr um eine leistungsfähige Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr. Sichere, komfortable und ausreichend dimensionierte Abstellmöglichkeiten sind eine wesentliche Voraussetzung für die alltägliche Nutzung des Fahrrads.

Im Rahmen der Radverkehrskonzeption wurde erstmals eine flächendeckende, GIS-gestützte Bedarfsermittlung durchgeführt. Zunächst wurden geeignete Standorte mit Bedarf identifiziert und anschließend deren jeweilige quantitative und qualitative Bedarfe abgeleitet⁸.

Ergebnis bildet die GIS-basierte Bestandsdatenbank mit Angaben zum Bedarf je Standort. Insgesamt wurden 173 Standorte betrachtet. Die Ergebnisse zeigen einen deutlichen Handlungsbedarf: Nur rd. 5 % der Standorte sind bedarfsgerecht ausgestattet, während etwa 72 % qualitativen und/oder quantitativen Handlungsbedarf aufweisen; an rd. 10 % fehlen geeignete Abstellanlagen vollständig und bei 13% der betrachteten Standorte erfolgte keine weitere qualitative Merkmalerfassung. Absolut in Zahlen ausgedrückt besteht an den erhobenen Standorten rechnerisch ein Stellplatzdefizit i.H.v. 11.545 Stellplätzen (entspricht 5.772,5 Fahrradanhängern).

Die vorgesehene priorisierte Umsetzung nach SOLL-IST-Abweichung gewährleistet einen effizienten Mitteleinsatz und eine hohe Wirksamkeit der Maßnahmen. Besondere Schwerpunkte bilden gemäß der gutachterlichen Empfehlung zentrale Versorgungsbereiche sowie Straßenbahn- und SPNV-Haltestellen mit hoher Alltagsrelevanz. Die gutachterlichen Empfehlungen für eine priorisierte Umsetzung werden soweit möglich berücksichtigt, jedoch spielen in der Praxis weitere Faktoren, wie Flächenverfügbarkeiten etc. eine Rolle. Diese werden bei den verwaltungsinternen Abstimmungen für die Standortabstimmungen und Priorisierung berücksichtigt.

Zur Umsetzung ist der entwickelte Gestaltungsleitfaden zur Sicherung einer einheitlichen, nutzerfreundlichen Qualität der Anlagen zu beachten. Das Bestandskataster ist fortlaufend zu pflegen und bildet die Grundlage für Priorisierung, Umsetzung und Qualitätssicherung.

Durch dieses systematische und datenbasierte Vorgehen wird eine zielgerichtete, effiziente und qualitätsgesicherte Weiterentwicklung des Fahrradparkens im Stadtgebiet sichergestellt.

Gemäß den gutachterlich ermittelten Kostensätzen für die Herstellung von Fahrradstellplätzen liegen diese je nach Anlage zwischen 250 € (Anlehnbügel auf befestigter Fläche) und 11.000 € pro Stellplatz (vollautomatische Anlage inkl. baulicher Hülle und Nebenarbeiten). Im investiven Haushalt werden jährlich 35.000 € für die Umsetzung weiterer Fahrradstellplätze im Stadtgebiet veranschlagt. Im Jahr 2025 konnten hiermit 207 Fahrradanhänger [FAB] durch FB 68 und dem Eb KGm installiert werden (Vgl. I0062/26 – Anlage 1). Dies entspricht 414 weiteren Stellplätzen (2 Stellplätze je Anlehnbügel). Wenn mit Beschlusspunkt 4 aus dem Beschluss zur strukturellen Radverkehrsförderung mit 500 neuen Fahrradabstellanlagen die Stellplatzzahl gemeint ist, konnte somit im Jahr 2025 dieser Beschlusspunkt zu 82% erfüllt werden.

Angesichts des gutachterlich bezifferten Gesamtinvestitionsbedarfs i.H.v. rd. 20 Mio. € im Themenfeld Fahrradparken um den definierten Zielausbaustandard im gesamten Stadtgebiet zu erreichen und im Hinblick auf die geforderten 500 FAB pro Jahr gemäß Beschluss zur strukturellen Radverkehrsförderung, wäre eine zügigere Umsetzung und höhere Umsetzungsquote vsl. nur unter Einwerbung von Fördermitteln möglich. Die Verwaltung bemüht sich daher stetig um entsprechende Fördermitteleinwerbung.

⁸ Bedarfsermittlung erfolgte je nach Standort erhebungsbasiert, auf Basis vorhandener Strukturdaten oder basierend auf dem Entwurf der Fahrradabstellplatzsatzung.

1.5. Umsetzung des Qualitätsmanagementverfahrens und Stärkung der organisatorischen Strukturen zur Radverkehrsförderung:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der gutachterlichen Empfehlungen ein verbindliches Qualitätsmanagementverfahren für die Radverkehrsplanung und -umsetzung zu entwickeln, einzuführen und dauerhaft anzuwenden.

Das Verfahren umfasst insbesondere standardisierte Abläufe für Planung, Umsetzung, Betrieb, Evaluation und Fortschreibung von Maßnahmen sowie die Sicherstellung definierter Qualitätsstandards.

Die organisatorischen und ggf. personellen Strukturen im Bereich Radverkehr sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Hierzu zählen insbesondere die Einrichtung einer koordinierenden Funktion (Radverkehrsbeauftragte bzw. Radverkehrsbeauftragter) sowie die Überprüfung und Anpassung der personellen Ausstattung im Team Radverkehr.

Die Umsetzung der Radverkehrskonzeption erfordert neben infrastrukturellen Maßnahmen ein systematisches Qualitätsmanagement sowie geeignete organisatorische Rahmenbedingungen innerhalb der Verwaltung. Zentrale Voraussetzung hierfür ist die Etablierung eines systematischen und zeitgemäßen Qualitätsmanagements.

Bisherige Verfahren wurden eingestellt und entsprechen teilweise nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik⁹.

Vor diesem Hintergrund ist ein verbindliches Qualitätsmanagementverfahren zu entwickeln, das alle Phasen der Maßnahmenumsetzung – von Planung über Realisierung bis hin zu Betrieb, Evaluation und Fortschreibung– strukturiert abbildet. Ziel ist eine durchgängige Anwendung definierter Qualitätsstandards sowie eine nachvollziehbare und einheitliche Vorgehensweise. Für eine zielführende und dauerhafte Qualität ist eine gesicherte Unterhaltung der Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der personellen und materiellen Voraussetzungen erforderlich.

Ein solches Verfahren schafft Transparenz, erhöht die Planungssicherheit, verbessert die Effizienz und stärkt die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit. Erfahrungen aus dem Bundesprojekt AcceleRAD sind hierbei zu berücksichtigen.

Gleichzeitig erfordern die steigenden Anforderungen an Planung, Umsetzung, Fördermittelakquise, Datenmanagement und Öffentlichkeitsarbeit klare Zuständigkeiten und ausreichende personelle Ressourcen. Die Stärkung einer koordinierenden Funktion im Sinne eines Radverkehrsbeauftragten sowie die Prüfung einer ggf. erforderlichen bedarfsgerechten Weiterentwicklung der personellen Ausstattung im Team Radverkehr sind daher zentrale Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung.

1.6. Berichterstattung und Evaluierung

Die Verwaltung wird beauftragt, den Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption sowie den Zielerreichungsgrad in einem regelmäßigen Turnus (mindestens alle zwei Jahre) zu berichten.

Die Evaluierung erfolgt auf Grundlage der im Rahmen der Radverkehrskonzeption entwickelten Methodik auf Basis der aus dem VEP 2030plus abgeleiteten Ziele mit definierten Indikatoren, Messgrößen sowie Bewertungsmaßstäben und ist fortlaufend weiterzuentwickeln.

Im Rahmen der Evaluierung wird das Radzielnetz regelmäßig und bei Bedarf auf Anpassungserfordernisse überprüft. Hierzu entwickelt die Verwaltung ein standardisiertes Netzänderungsverfahren mit definierten Prüfschritten, Zuständigkeiten, Beteiligungsstrukturen und Dokumentationsanforderungen.

⁹ z.B. auf Basis des Sicherheitsaudits nach den Empfehlungen für das Sicherheitsaudit für Straßen [ESAS 2002]

Die regelmäßige Berichterstattung und Evaluierung ist ein zentraler Bestandteil einer wirksamen Steuerung der Radverkehrsförderung und eng mit dem Qualitätsmanagement verknüpft.

Ausgehend von den Zielen des VEP 2030plus wurden für die Radverkehrskonzeption konkrete, messbare Zielgrößen mit zugehörigen Indikatoren und Messgrößen definiert. Diese bilden die Grundlage für ein systematisches Monitoring des Umsetzungsfortschritts und des Zielerreichungsgrades.

Die bisherige Datenlage war durch uneinheitliche Strukturen geprägt und ließ keine belastbaren Aussagen zu Entwicklungen und Zielerreichung zu. Der Aufbau eines konsistenten Datenmanagements sowie klar definierter Zielgrößen stellt daher eine wesentliche Voraussetzung für eine strukturierte und steuerbare Radverkehrsförderung dar.

Die Evaluierung ermöglicht eine transparente Darstellung der Entwicklung des Radverkehrs sowie einen regelmäßigen Vorher-Nachher-Vergleich zentraler Kennzahlen. Damit können Zielerreichungsgrade ermittelt werden, Abweichungen von Zielwerten frühzeitig erkannt und hinsichtlich ihrer Ursachen bewertet werden. Dadurch wird eine gezielte Nachsteuerung von Maßnahmen ermöglicht und zukünftige Wirkungskontrollen können effektiv gestaltet werden.

Voraussetzung hierfür ist eine konsistente Datengrundlage. Die im Rahmen der Konzeption aufgebauten Datenbanken (u. a. Infrastruktur, Wegweisung, Fahrradparken) sind daher kontinuierlich zu pflegen und fortzuschreiben. Auch die Verfügbarkeit personeller und finanzieller Ressourcen ist in die Bewertung einzubeziehen.

Zugleich ist die Radverkehrsplanung als dynamischer Prozess zu verstehen. Veränderungen in Rahmenbedingungen können Anpassungen des Radverkehrsnetzes erforderlich machen. Hierfür ist ein formalisiertes Netzänderungsverfahren zu entwickeln, das klare Zuständigkeiten, standardisierte Prüfschritte sowie transparente Entscheidungs- und Dokumentationsstrukturen definiert.

Durch die Verknüpfung von Monitoring, Evaluierung und Fortschreibung wird sichergestellt, dass die Radverkehrskonzeption kontinuierlich weiterentwickelt und langfristig wirksam umgesetzt wird.

Anlagen

1. Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg (2026)

- 1.1. Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg (2026) - Erläuterungsbericht
- 1.2. Musterlösungen für den Radverkehr
- 1.3. Übersichtsplan Dauerzählstellen
- 1.4. Übersichtsplan Radverkehrsnetz (Zielnetz)
- 1.5. Konzept Wegweisungsnetz
- 1.6. Tabelle Qualitäts- und Mindeststandards LH Magdeburg
- 1.7. Plan Umsetzungsstrategie – Übersicht Streckenabschnitte

2. Anlagenband 1 Fahrradstraßen und Fahrradzonen

- 2.1. Anlage 1 Fahrradstraßen und Fahrradzonen mit Konzept und Gestaltungsleitfaden
- 2.2. Musterlösungen für Fahrradstraßen
- 2.3. Plan Potenzielle Fahrradstraßen

3. Anlagenband 2 Fahrradparken

- 3.1. Anlage 2 Fahrradparken mit Konzept und Gestaltungsleitfaden
- 3.2. Plan Fahrradparken Bedarfsermittlung, Zielsetzung, Größenklasse und Ausbaustufen
- 3.3. Plan Fahrradparken Handlungsbedarfe

4. Weitere Pläne:

- 4.1. Plan Radverkehrsnetz nach RIN-Kategorien
- 4.2. Plan Knoten und querungsbezogene Maßnahmen
- 4.3. Plan Handlungsbedarfe
- 4.4. Plan Einstufung Umsetzungshorizont
- 4.5. Plan Prioritäten aus Gründen der Verkehrssicherheit
- 4.6. Plan streckenbezogene Maßnahmen

5. Stellungnahmen

- 5.1. Stellungnahme des ADAC und ADFC

6. Klimarelevanzprüfung

- 6.1. Ergebnis der Klimarelevanzprüfung