



otto fördert radverkehr otto fährt fahrrad otto macht konzepte

Radverkehrskonzeption

Anlage 1

Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Radverkehrskonzeption Landeshauptstadt Magdeburg

Auftraggeberin: **Landeshauptstadt Magdeburg**
Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung
(Fachdienst 64.4 Verkehrsplanung)
An der Steinkuhle 6; 39128 Magdeburg

Auftragnehmerin: Planungsgemeinschaft Verkehr; **PGV-Alrutz GbR**
Adelheidstraße 9b; D - 30171 Hannover
Telefon: 0511 220601-80
Mail: info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de



2:OST Verkehrsplanung Michael Haase
Bergmannstraße 40; 01309 Dresden
Telefon: 0351 – 3127 4073
Mail: michael.haase@2ost.de
www.2ost.de



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



Design-Gruppe
Ricklinger Straße 3b; 30449 Hannover
Telefon: 0511 – 3882239
Mail: g.sonderhuesken@design-gruppe.com
www.design-gruppe.com



Bearbeitung: **Heike Prahlow (PGV-Alrutz GbR), Projektleitung**
Sabrina Perlitius (PGV-Alrutz GbR), stellv. Projektleitung
Tim Bott (PGV-Alrutz GbR)
Alexandra Böttcher (PGV-Alrutz GbR)
Enrico DeCastro (PGV-Alrutz GbR)
Niels Brünink (PGV-Alrutz GbR)
Jonas Göber (PGV-Alrutz GbR)
Ronja Meier (PGV-Alrutz GbR)
Michael Haase (2:OST Verkehrsplanung)
Anette Quast (TOLLERORT entwickeln&beteiligen)
Karina Meißner (TOLLERORT entwickeln&beteiligen)
Sina Rohlwing (TOLLERORT entwickeln&beteiligen)
Gisela Sonderhüsken (Design-Gruppe)



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

Die Aufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg wird durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt aus dem Programm Sachsen-Anhalt REGIO gefördert.

Hannover, im Februar 2026

Der Anlagenband 1 zur Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg umfasst das Fahrradstraßenkonzept (Seite 1 bis 27) sowie den darauf aufbauenden Gestaltungsleitfaden Fahrradstraßen (Seite 28 bis 43).

Im Fahrradstraßenkonzept werden zunächst die rechtlichen und fachlichen Grundlagen zur Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen dargestellt. Darauf aufbauend erfolgt eine gutachterliche Bewertung geeigneter Straßenabschnitte und Trassen im Stadtgebiet. Es wird aufgezeigt, welche Strecken aus fachlicher Sicht für die Einrichtung von Fahrradstraßen und/oder Fahrradzonen in Betracht kommen.

Der anschließende Gestaltungsleitfaden Fahrradstraßen konkretisiert die Empfehlungen zur verkehrsrechtlichen Anordnung und gestalterischen Ausführung. Neben Hinweisen zur Beschilderung, Markierung und Querschnittsgestaltung werden typische Anwendungsfälle dargestellt und in Form von Musterlösungen veranschaulicht. Der Leitfaden dient als praxisorientierte Grundlage für eine einheitliche und qualitätsgesicherte Umsetzung im Stadtgebiet.



Konzept für Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Inhalt Konzept für Fahrradstraßen und Fahrradzonen

1	Einleitung.....	2
1.1	Hintergrund & Zielstellung des Fahrradstraßenkonzepts	2
1.2	Begriffserklärung: Fahrradstraße & Fahrradzone	3
1.3	Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr	6
1.4	Ausgangslage im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg	7
1.5	In Planung befindliche Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt Magdeburg.....	9
2	Vorgehensweise und Prüfkriterien	9
3	Analyse: Bestehende Überlegungen zu Fahrradstraßen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg.....	11
3.1	Verwaltungsinterner Vorschlag zu Fahrradstraßen/ Fahrradzonen	11
3.2	Empfohlene Fahrradstraßen aus der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen (RSV)	13
4	Analyse: Potenzielle Fahrradstraßen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg.....	14
4.1	Fahrradstraßen nach Prüfkriterien	14
4.1.1	Potenzielle Verbindungen auf Hauptradverkehrsnetz	14
4.1.2	Potenzielle Verbindungen im Schulumfeld	16
4.2	Alternative Verbindungen zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen	17
4.3	Online-Beteiligung	19
5	Handlungsempfehlungen und Umsetzung	21
5.1	Priorisierung und Umsetzungshorizont	21
5.2	Umsetzung und Grobkostenschätzung	21
5.3	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit Fahrradstraße	22
A	Anhänge.....	24

1 Einleitung

1.1 Hintergrund & Zielstellung des Fahrradstraßenkonzepts

Für die Landeshauptstadt Magdeburg wurde die Radverkehrskonzeption (RVK) aus dem Jahr 2003 mit dem Ziel, die Fahrradnutzung in Magdeburg zu steigern und somit neben den städtischen Klimazielen, auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen, aktualisiert und fortgeschrieben. Ein wichtiger Bestandteil bei der Förderung des Radverkehrs bilden dabei Fahrradstraßen und perspektivisch auch Fahrradzonen, die sowohl für Hauptverbindungen als auch für die Feinerschließung innerhalb von Stadtteilen und Quartieren genutzt werden können.

Fahrradstraßen und Fahrradzonen spielen innerhalb eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes eine besondere Rolle. Sie bieten die Möglichkeit, den Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen auf verkehrsamen Straßen sicher und attraktiv zu führen und gleichzeitig Stadtteile sowie wichtige Ziele direkt zu erschließen. Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO 2020) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO 2021) wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen deutlich erleichtert. So ist nun beispielsweise der Nachweis, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellt, nicht mehr zwingend erforderlich. Fahrradstraßen dürfen nun auf folgenden Straßen eingerichtet werden:

- Straßen mit einer **hohen** oder **zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte**,
- Straßen mit einer hohen **Netzbedeutung** für den Radverkehr **oder**
- Straßen mit lediglich **untergeordneter Bedeutung** für den **Kfz-Verkehr**.

Auf dieser Grundlage sollen in der Landeshauptstadt Magdeburg geeignete Straßenabschnitte aufgezeigt werden. Neben einer textlichen Herleitung der konzeptionellen Grundlagen erfolgt eine kartografische Darstellung der geeigneten Trassen für Fahrradstraßen und Fahrradzonen.

Angaben zur Gestaltung von Fahrradstraßen der Landeshauptstadt befinden sich im separaten Gestaltungsleitfaden Fahrradstraßen. In diesem sind u.a. wichtige Empfehlungen zu den Querschnittsbreiten, den Beschilderungen und Markierungen, dem ruhenden Verkehr sowie zum Beginn und Ende einer Fahrradstraße zu finden. Zudem befinden sich im Anhang des Leitfadens drei Musterlösungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen.

Dieses Konzept zeigt auf, welche Straßenabschnitte und Trassen sich für die Einrichtung von Fahrradstraßen und/oder Fahrradzonen aus Gutachtersicht eignen.

1.2 Begriffserklärung: Fahrradstraße & Fahrradzone

Fahrradstraße

Für die Erläuterungen zum Element Fahrradstraßen sei an dieser Stelle auf den Erläuterungsbericht zur Radverkehrskonzeption (Kapitel 4.1.2) und auf Kapitel 1 des Gestaltungsleitfadens verwiesen.

Fahrradzonen werden untenstehend definiert.

Fahrradzonen sind mit der Novelle der StVO im April 2020 eingeführt und mit der Novelle der VwV-StVO im November 2021 in den rechtlichen Details näher geregelt worden. In den vorliegenden Kommentaren zur StVO sind diese Änderungen der VwV-StVO allerdings noch nicht vertieft besprochen worden.

Fahrradzonen werden bereits in § 39 StVO, Verkehrszeichen und in § 45 StVO, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtung, behandelt. Bei § 45 StVO steht ein umfangreicher Absatz zu Fahrradzonen (vgl. Text im grauen Kasten). Dieser Absatz ist weitgehend inhaltsgleich mit den Ausführungen zu Tempo 30-Zonen, während die Verkehrsregelungen für die Verkehrsteilnehmenden annähernd inhaltsgleich mit denen der Fahrradstraße sind. In Fahrradzonen gilt grundsätzlich die Rechts-vor-Links-Regelung, außerdem soll das Verkehrszeichen als Fahrbahnmarkierung regelmäßig wiederholt werden.

§ 39 StVO

„... (1b) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Fahrradzonen (Zeichen 244.3) zu rechnen.“

§45 StVO (1i)

„Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte, Fahrradzonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.“



Abb. 1-1: Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.3 StVO) und „Ende einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.4 StVO)

Fahrradzonen werden mit Zeichen 244.3 Beginn einer Fahrradzone beschildert, VZ 244.4 bezeichnet das Ende einer Fahrradzone. Wie in Fahrradstraßen gilt nach § 45 StVO Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit, das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt, Elektrokleinstfahrzeuge sind grundsätzlich erlaubt, anderer Verkehr ist aber nur mit Zusatzzeichen zugelassen.

So sind die Vorgaben in mehreren Punkten identisch mit denen zu Tempo 30-Zonen, jedoch besteht die klare Aussage, dass Fahrradzonen sich nicht mit Tempo 30-Zonen überschneiden dürfen.

Nach den VwV-StVO soll in Fahrradzonen auf Schräg- und Senkrechtparken grundsätzlich verzichtet werden (Ausnahmen sind also nicht vollständig ausgeschlossen). Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll aber erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingengt werden. Zusätzlich zu den Ausführungen der VwV-StVO für Fahrradzonen gelten für diese auch die Aussagen der VwV-StVO zu Tempo 30-Zonen.

In den rechtlichen Vorgaben gibt es keine Vorgaben zu den Fahrbahnbreiten oder konkrete Zahlen zum Kfz-Verkehrsaufkommen, außer der Aussage, dass eine geringe Bedeutung für Kfz-Verkehr bestehen soll.

Vergleich zwischen Fahrradstraße und Fahrradzone

Für Verkehrsteilnehmende sind die Regelungen in Fahrradstraßen und Fahrradzonen nahezu gleich, in beiden ist anderer Fahrzeugverkehr nur dann erlaubt, wenn er ausdrücklich zugelassen wird, es gilt Tempo 30, das Nebeneinanderfahren ist erlaubt, besondere Rücksicht und ggf. geringere Geschwindigkeiten werden von anderen Fahrzeugen gefordert.

Für die Einrichtung sowohl von Fahrradstraßen als auch von Fahrradzonen ist die besondere (oder qualifizierte) Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9, Satz 3 StVO nicht erforderlich.

In beiden soll auf Schräg- und Senkrechtparkstände verzichtet werden, wobei es bei Fahrradstraßen mit „sollte“ weicher formuliert ist.

Einengungen der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen werden bei beiden ausdrücklich angesprochen.

Bedeutsam ist, dass Fahrradzonen, Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen sich gegenseitig ausschließen. Ein Straßenabschnitt kann also jeweils nur einer dieser Verkehrsregelungen unterliegen.

Unterschiede kann es in der Vorfahrtregelung geben. In Fahrradstraßen kann die Rechts-vor-Links-Regelung gelten, aber auch die Vorfahrt der Fahrradstraße. In Fahrradzonen muss grundsätzlich die Rechts-vor-Links-Regelung bestehen. Die

Formulierung „grundsätzlich“ bedeutet in der juristischen Verwendung, dass in begründeten Fällen Ausnahmen möglich sind, diese werden aber nicht näher erläutert.

Fahrradstraßen	Fahrradzonen
Verbindungsfunktion / Linie	Erschließungsfunktion / Fläche
wichtige Radverkehrsachse, hohe Netzbedeutung, integraler Netzbestandteil	keine besondere Netzfunktion erforderlich
auch außerorts	nur innerorts
keine Tempo 30-Zone	keine Tempo 30-Zone
klassifizierte Straßen und Vorfahrtstraßen nicht ausgeschlossen	keine klassifizierte Straßen und Vorfahrtstraßen
untergeordnete Bedeutung für Kfz-Verkehr	geringe Bedeutung für Durchgangsverkehr
hohe Fahrraddichte	hohe Fahrraddichte
keine besondere Gefahrenlage erforderlich	keine besondere Gefahrenlage erforderlich

Abb. 1-2: Gegenüberstellung Fahrradstraße/ Fahrradzone

Definition Fahrradzonen der Landeshauptstadt Magdeburg

Zur Einrichtung von möglichen Fahrradzonen in der Landeshauptstadt Magdeburg, hat der Fachbereich Stadtplanung und Vermessung bereits am 28.05.2020 eine „Beschreibung von zwei Fahrradzonen“ herausgegeben.

In dem vorliegenden Dokument werden **Fahrradzonen** als „ein kleinräumiges zusammenhängendes **Netz von Fahrradstraßen**“ bezeichnet. Diese Zonen bestehen aus mehreren Straßenabschnitten, die bereits Fahrradstraßen sind (Goethestraße) oder dazu umgestaltet werden sollen. Dabei wird nicht nur auf Verkehrsberuhigung geachtet, sondern auch auf bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur (z. B. Belagsverbesserung, Übergangsgestaltung).

Die beschriebenen Fahrradzonen der Landeshauptstadt sind jedoch **nicht gleichzusetzen** mit den **rechtlich definierten Fahrradzonen** gemäß Straßenverkehrsordnung, sondern verstehen sich hier als planerisches Instrument zur flächigen Radverkehrsförderung in der bestehenden Stadtstruktur.

Es wird empfohlen, in der Landeshauptstadt Magdeburg mit der Einrichtung von Fahrradstraßen-Achsen zu beginnen.

Fahrradstraßen sind erfahrungsgemäß für den Radverkehr nützlicher, da der Radverkehr hier an den Knotenpunkten bevorrechtigt werden kann. Fahrradzonen hingegen weisen kaum Unterschiede zu Tempo-30-Zonen auf, es gilt Rechts-vor-Links. Sobald sich die Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt etabliert haben, wird empfohlen, das Thema Fahrradzonen anzugehen. Diese könnten vor allem in Vierteln von Vorteil sein, die noch keine Tempo-30-Zone sind oder in denen fahrradaffines Klientel wohnt.

Eine geeignete Zone könnte nach der Etablierung der Fahrradstraßen in der LH Magdeburg westlich der Schönebecker Straße in Buckau eingerichtet werden (siehe Kapitel 4.2).

1.3 Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfolgt das Ziel, Fahrradstraßen als sichere, kontinuierliche und konfliktarme Routen für den Radverkehr auszubauen. Gleichzeitig besteht die Sorge, dass sich Radverkehr und Linienbusse auf begrenzten Verkehrsflächen gegenseitig behindern könnten und dadurch Qualitätsverluste für beide Verkehrsarten entstehen. Dieser Vorbehalt ist nachvollziehbar, insbesondere in innerstädtischen Bereichen mit engem Straßenquerschnitt.

Erfahrungen aus Städten wie Frankfurt (Main), Münster und Senftenberg sowie eine empirische Untersuchung der TH Wildau zeigt jedoch, dass eine gemeinsame Führung von Linienbusverkehr und Radverkehr in Fahrradstraßen funktionieren kann. Die Auswertung der erhobenen Daten zeigt, dass der Linienbusverkehr in der Regel von Fahrradstraßen profitiert, insbesondere aufgrund des reduzierten Kfz-Verkehrsaufkommens. Zwar können durch den Radverkehr vereinzelt Verzögerungen im Betriebsablauf auftreten, diese sind jedoch insgesamt von geringer Bedeutung. Insgesamt wurde die Kombination von Rad- und Busverkehr als harmonisch bewertet, auch aus der Perspektive der Busfahrenden und der Verkehrsbetriebe.¹

Auch der Entwurf der ERA 202x schließt die Führung von Linienbussen in Fahrradstraßen nicht aus. Insbesondere sieht der Entwurf der ERA 202x die Chance, durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße Störungen des Busbetriebes zu reduzieren und die Betriebsqualität des ÖPNV zu verbessern.

Für die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr sollten folgende Empfehlungen berücksichtigt werden:

- Frühzeitige Abstimmung mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben (MVB)
- Ausreichende Fahrgassenbreite
- Sichere Haltestellenlösungen

Im vorliegenden Fahrradstraßenkonzept werden Straßen, die potenziell als Fahrradstraße geeignet wären, jedoch derzeit Linienbusverkehr aufweisen, zunächst nicht vorgeschlagen. Dies betrifft folgende Straßenzüge:

- Stormstraße, Immermannstraße, Annastraße
- Hugo-Junkers-Allee, Olvenstedter Scheid

¹ Buchmann, L., & Freidank, A. (2024). Fahrradstraßen als Instrument zur Förderung des Umweltverbundes? Eine Untersuchung zum Einfluss von Fahrradstraßen auf den Fuß- und Linienbusverkehr (Masterarbeit, Technische Hochschule Wildau)

- St.-Josef-Straße
- Olvenstedter Chaussee
- Harsdorfer Straße
- Braunschweiger Straße
- Maybachstraße
- Am Hopfengarten

Eine Ausnahme bildet der Neptunweg (Kapitel 3.2). Trotz bestehendem Linienbusverkehr wurde dieser in das Fahrradstraßenkonzept aufgenommen, da er Bestandteil der Radschnellverbindung (RSV) ist und seiner übergeordneten Bedeutung für den Radverkehr daher ein besonderes Gewicht beigemessen wird.

Es wird empfohlen, bei den benannten Straßenzügen zu prüfen, ob eine Umgestaltung zur Fahrradstraße trotz des Linienbusverkehrs möglich ist. Ein erstes lokales Beispiel für die kombinierte Führung von Fahrradstraße und ÖPNV könnte die Nord-Süd-Achse Stormstraße – Immermannstraße – Annastraße – Winkelmannstraße im Stadtteil Stadtfeld Ost sein. Dort bestehen gute Voraussetzungen, sowohl eine leistungsfähige Fahrradstraße als auch eine verlässliche Busführung zu realisieren.

1.4 Ausgangslage im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg

Bestehende Fahrradstraßen Landeshauptstadt Magdeburg

In der Landeshauptstadt Magdeburg wurden bisher zwei Fahrradstraßen ausgewiesen (Stand Mai 2025). Die Goethestraße und der Elisabeth-Eichholz-Weg, westlich der Goethestraße im Stadtteil Stadtfeld Ost sind als Fahrradstraßen beschildert.

Die Fahrradstraße **Goethestraße** besteht aus zwei gegenläufigen Einbahnstraßen mit einer Gesamtlänge von 880 Metern. Sie ist für Anlieger freigegeben und fungiert auch hier als Einbahnstraße. Auf den beiden Einbahnstraßen gibt es beidseitig Längsparken am Fahrbahnrand (ohne Markierung von Sicherheitstrennstreifen und Stellplätzen). Da die Fahrradstraße an den querenden Straßen unterbrochen wird, besteht sie aus mehreren Abschnitten. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Knotenpunkten ist demnach nicht vorhanden. Zu Beginn jedes Abschnitts ist die Fahrradstraße zusätzlich mit einem Piktogramm auf der Fahrbahn versehen.

Im Zuge der Online-Umfrage wurde deutlich, dass die Teilnehmenden unzufrieden mit dem jetzigen Zustand der Fahrradstraßen sind. Bemängelt werden die Knotenpunktbereiche: Es wird gewünscht, dass die Fahrradstraße an den Einmündungen bevorrechtigt wird.

Gutachterlicherseits wird empfohlen, die Fahrradstraße Goethestraße nach dem „Gestaltungsleitfaden Fahrradstraßen“ umzugestalten.

Bei der zweiten Fahrradstraße **Elisabeth-Eichholz-Weg**, welche westlich der Goethestraße anschließt, handelt es sich um eine Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr zwischen der Pestalozzistraße und dem Europaring.

Diese wird in der Online-Beteiligung positiver bewertet. Jedoch macht die fehlende Straßenbeleuchtung die Fahrradstraße in den Abend/- und Morgenstunden und den dunklen Monaten für den Alltagsradverkehr unattraktiv. Durch die Einrichtung von Straßenbeleuchtung könnte die soziale Sicherheit in der Fahrradstraße steigen und somit die Radverkehrsstärke auf dieser Straße erhöht werden.



Abb. 1-3: Bestehende Fahrradstraße, Goethestraße (links), Elisabeth-Eichholz-Weg (rechts)

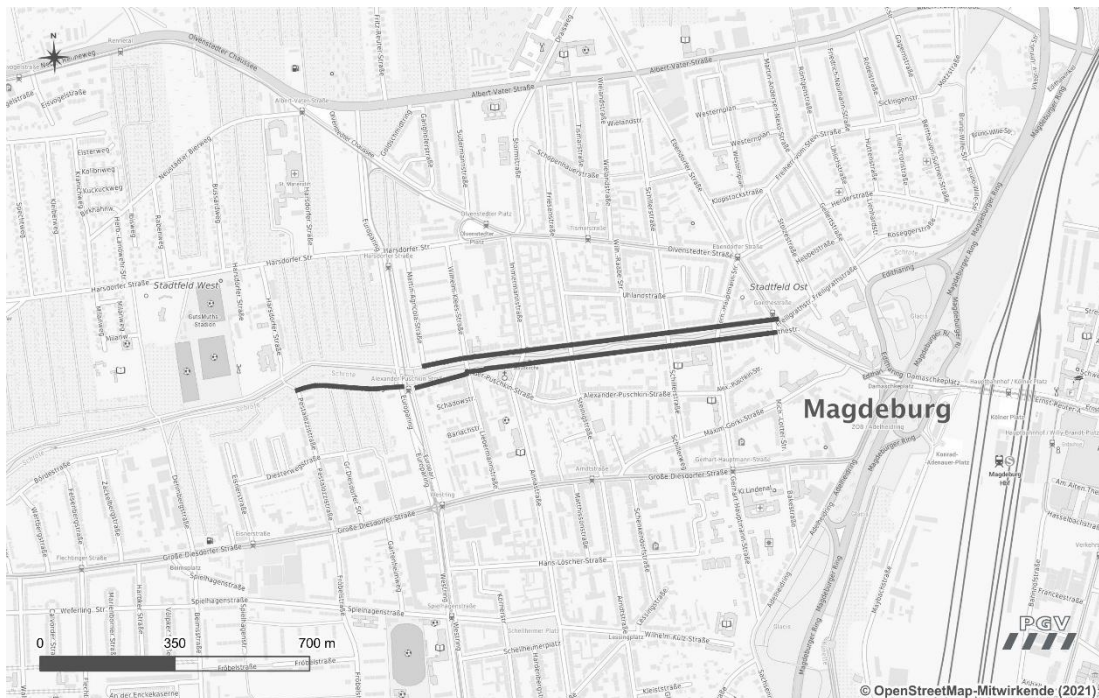


Abb. 1-4: Fahrradstraße Goethestraße und Elisabeth-Eichholz-Weg

1.5 In Planung befindliche Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt Magdeburg

Die Landeshauptstadt Magdeburg plant aktuell drei weitere Fahrradstraßen-Achsen umzusetzen.

Die Siedlung Baumschule soll ab dem Knoten Osterweddingener Chaussee/Thauberg auf einer Strecke von 2 km zu einer Fahrradstraße inkl. Beleuchtung umgestaltet werden.

Am Magdeburger S-Bahnhof Neustadt soll die Gröperstraße zwischen Mittagstraße und Laaßstraße auf einer Länge von 700 m umgestaltet werden. Geprüft wird hierbei die Verlängerung der perspektivischen Ausweisung als Fahrradstraße bis zur Kastanienstraße über die Nachtweide.

Die dritte Fahrradstraßen-Achse, die aus zwei Straßen besteht, soll auf einer Länge von ca. 300 m zwischen Potsdamer Straße und Zetkinstraße in der Struvesstraße und Am Brellin entstehen. Die Realisierung dieses Vorhabens ist für das Jahr 2027 geplant.

Darüber hinaus sind weitere Straßen und Straßenachsen durch Stadtratsbeschlüsse zur Umwandlung in eine Fahrradstraße bzw. Fahrradstraßenachse vorgesehen. Diese werden nachfolgend nachrichtlich angeführt:

- Brandenburger Straße (Beschluss-Nr. 6099-078(VII)24 zu A0175/23),
- Babelsberger und Potsdamer Straße (Beschluss-Nr. 748-026(VII)21) zu A0146/20),
- Am Winterhafen und Seilerweg (Beschluss-Nr. 4046-047(VII)22 zu A0062/22).

2 Vorgehensweise und Prüfkriterien

Dieses Konzept zeigt auf, welche Straßenabschnitte und Trassen der Landeshauptstadt sich für die Einrichtung von Fahrradstraßen gut eignen würden.

Vorhandene Planungen (Kapitel 3)

Bei der Auswahl möglicher Straßen sowie Verbindungen, die zur Ausweisung von Fahrradstraßen in Frage kommen, wurden zunächst vorhandene Planungen, Konzeptionen und Untersuchungen mit Bezug zum Radverkehr gesichtet und bereits vorhandene Hinweise zum Thema Fahrradstraßen und -zonen geprüft und teilweise mit in das Fahrradstraßenkonzept übernommen.

Die folgenden beiden Konzeptionen beinhalten bereits Überlegungen zu Fahrradstraßen.

- „Beschreibung von zwei Fahrradzonen“, verwaltungsinterner Vorschlag zu Fahrradstraßen/ Fahrradzonen des Amtes 61, Abteilung 61.41. (Kapitel 3.1)

- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg (Kapitel 3.2)

Fahrradstraßen basierend auf dem Radverkehrsnetz (Kapitel 4)

Neben den Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, die über Erschließungsstraßen geführt werden, empfiehlt der Entwurf der neuen ERA 2X auch, wichtige innerörtliche Hauptverbindungen des Radverkehrs sowie Strecken mit besonderer Bedeutung für den Schülerradverkehr als Fahrradstraßen auszubauen.

Mithilfe der nachfolgenden Prüfkriterien, die in Kapitel 4.1 näher erläutert werden, wurden wichtige Verkehrsachsen des Radverkehrsnetzes ausgewählt, die sich als Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt Magdeburg eignen würden:

- Verbindungen im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen für den Radverkehr.
- Verbindungen im Radverkehrsnetz, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr oder auf einer mangelhaften Radverkehrsanlage geführt wird und die Kfz-Verkehrsbelastung vergleichsweise gering ist.
- Verbindungen im direkten Schulumfeld bzw. wichtige Verbindungen zur Anbindung von Schulstandorten.

Verbindungen mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen im Bestand (z. B. großzügig dimensionierte Radverkehrsanlagen im Seitenraum) wurden dagegen aus der Vorauswahl ausgeschlossen.

Neben der Suche mit Hilfe der Prüfkriterien wurden im Kapitel 4.2 auch alternative, parallele Verbindungen zu von Kfz-Verkehr stark belasteten Straßen analysiert und in das Fahrradstraßenkonzept mit aufgenommen.

Auch einzelne Straßen, die auf den Hinweisen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung basieren, wurden in die Konzeption der Fahrradstraßen und -zonen aufgenommen (Kapitel 4.3).

Das vorliegende Konzept für Fahrradstraßen und -zonen enthält erste Empfehlungen, welche Straßen sich grundsätzlich für eine Ausweisung als Fahrradstraße eignen. Darüber hinaus ist es möglich, dass sich weitere Straßen im Stadtgebiet als geeignet erweisen, auch wenn sie derzeit nicht Bestandteil des definierten Radverkehrsnetzes sind – beispielsweise Straßen im unmittelbaren Schulumfeld.

Grundsätzlich können auch Straßen mit einem hohen Kfz-Aufkommen für die Einrichtung einer Fahrradstraße infrage kommen. Voraussetzung ist jedoch, dass geeignete verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen werden, um die Verkehrsstärken auf das empfohlene Maß zu reduzieren. Dies kann etwa durch modale Filter, die Einrichtung von Einbahnstraßensystemen oder weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen erfolgen.

Die potenziellen Fahrradstraßen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg, die Teil des Radverkehrsnetzes sind, wurden mit dem Fahrrad befahren und erfasst. Dabei wurden auch die Eindrücke vor Ort in die weiteren Auswahlüberlegungen einbezogen.

3 Analyse: Bestehende Überlegungen zu Fahrradstraßen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg

3.1 Verwaltungsinterner Vorschlag zu Fahrradstraßen/ Fahrradzonen

Im Rahmen der „Beschreibung von zwei Fahrradzonen“ der LH Magdeburg wurden zwei potenzielle Fahrradzonen in Form von mehreren Fahrradstraßen im Stadtteil Stadtfeld-Ost vorgeschlagen.

Die im vorliegenden Dokument vom 28.05.2020 beschriebenen zwei Fahrradzonen werden als „ein kleinräumiges zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen“ beschrieben. Diese zwei Zonen sollen die bestehende Fahrradstraße in der Goethestraße erweitern und ein durchgängiges, sicheres Netz für Radfahrende schaffen. Zudem soll die Verbindungsqualität zwischen der Olvenstedter Straße (bzw. Albert-Vater-Straße) und der Liebknechtstraße verbessert werden. Die beiden vorgeschlagen Zonen der Abteilung 61.41 sollen im Ergebnis die Attraktivität des Radverkehrs steigern und das Radverkehrsnetz verdichten.

Das Fahrradstraßenkonzept für den Stadtteil Stadtfeld Ost ist mit der Vorgabe entstanden, dass möglichst keine Eingriffe in historische Pflasterbeläge stattfinden. Die erste vorgeschlagene Zone bezieht sich auf das Gebiet nördlich der Großen Diesdorfer Straße, die zweite auf das Gebiet südlich der Großen Diesdorfer Straße.

Für die erste, nördlich der Großen Diesdorfer Straße gelegene Zone, schlägt das vorliegende Konzept folgende Straßen vor:

- Olvenstedter Chaussee (zwischen Europaring und Sudermannstraße)
- Olvenstedter Platz (zwischen Sudermannstraße und Harsdorfer Straße)
- Wilhelm-Klees-Straße (zwischen Harsdorfer Straße und Goethestraße)
- Alexander-Puschkin-Straße (zwischen Goethestraße und Annastraße)
- Annastraße (zwischen Goethestraße und Große Diesdorfer Straße)
- Gerhart-Hauptmann-Straße (zwischen Olvenstedter Straße und Große Diesdorfer Straße)

Für die zweite Zone, die südlich der Großen Diesdorfer Straße liegt, benennt das Fahrradstraßenkonzept Stadtfeld-Ost folgende Straßen:

- Annastraße (zwischen Große Diesdorfer Straße und Schellheimer Platz)
- Schellheimer Platz
- Spielhagenstraße (zwischen Schellheimer Platz und Westring)
- Wilhelm-Külz-Straße (zwischen Schellheimer Platz und Sachsenring)
- Gerhart-Hauptmann-Straße (zwischen Große Diesdorfer Straße und Adelheidring)

- Adelheidring/Sachsenring (zwischen Auf-/Abfahrt Magdeburger Ring und Kleine Straße)
- Kleine Straße (zwischen Sachsenring und Liebknechtstraße)

Auf der Ost-West Verbindung Wilhelm-Külz-Straße (Zone 2) wurde bereits die Fahrdynamik für den Radverkehr durch den Einbau von ebenen Pflasterstreifen verbessert.

Nicht alle durch den verwaltungsinternen Vorschlag benannten Straßen, welche zu Fahrradstraßen ausgebaut werden sollen, sind Teil des durch die Radverkehrskonzeption aufgestellten Zielnetzes. Straßenzüge, die nicht Teil des Zielnetzes sind, sowie Straßen, auf denen Linienbusse verkehren (siehe Kapitel 1.3), wurden nicht übernommen.

Folgende Straßenzüge wurden aus dem Fahrradstraßenkonzept für den Stadtteil Stadtfeld Ost der LH Magdeburg übernommen:

Ost-West-Verbindung:

- Wilhelm-Külz-Straße – Schellheimerplatz (Nord) – Spielhagenstraße:
Neben der Goethestraße und der Großen Diesdorfer Straße (beide RIN II) wichtige Ost-West-Verbindung (RIN III) zwischen Altstadt, Hauptbahnhof und den westlichen Stadtteilen (Stadtfeld Ost und West). Besonders attraktiv bei der Umsetzung der perspektivischen Brücke über die Gleisanlagen (Kulturbrücke).

Nord-Süd-Verbindung:

- Gerhart-Hauptmann-Straße – Adelheidring – Kleine Straße:
Als Wichtige Nord-Süd Achse vom Wilhelmstädter Platz in Stadtfeld Ost über die Glacis-Anlagen zur Liebknechtstraße und Schlachthof.

Straßenabschnitte die in das Fahrradstraßenkonzept übernommenen wurden (mit der Angabe „Von – Bis“):

Straßenname	Von	Bis
Adelheidring/ Sachsenring	Auf-/Abfahrt Magdeburger Ring	Kleine Straße
Gerhart-Hauptmann-Straße	Olvenstedter Straße	Adelheidring
Kleine Straße	Sachsenring	Liebknechtstraße
Schellheimer Platz	Körnerstraße	Wilhelm-Külz-Straße
Spielhagenstraße	Schellheimer Platz	Westring
Wilhelm-Külz-Straße	Schellheimer Platz	Sachsenring

Abb. 3-1: Übersicht Abschnitte, die in das Fahrradstraßenkonzept übernommen wurden

3.2 Empfohlene Fahrradstraßen aus der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen (RSV)

In der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg, welche 2020 durch team red Deutschland GmbH für die Landeshauptstadt Magdeburg erstellt wurde, wurden mehrere Abschnitte empfohlen, die im Zuge einer Radschnellverbindung (RSV) als Fahrradstraßen ausgebaut werden könnten.

Bis auf die Straßen Klostergraben, Bernhard-Kellermann-Straße und Virchowstraße liegen diese Abschnitte auf dem abgestimmten Radverkehrsnetz der Landeshauptstadt Magdeburg. Dennoch wurden alle in der Machbarkeitsstudie empfohlenen Fahrradstraßen in das Konzept aufgenommen. Dies gilt auch für die Neptunstraße, auf der Linienbusverkehr stattfindet.

Folgende Straßen wurden durch die Machbarkeitsstudie RSV als Fahrradstraßen empfohlen und in das Fahrradstraßenkonzept übernommen (mit der Angabe „Von – Bis“):

- **Bahnhofstraße:** Begin Fußgängerzone → Keplerstraße
- **Brandenburger Straße:** Stresemannstraße → Ernst-Reuter-Allee
- **Brauereistraße:** Karl-Schmidt-Straße → Wegeverbindung Brauereistraße - Coquistastraße
- **Brüderstraße:** Schmidtstraße → Morgenstraße
- **Finkensteig:** Neuer Renneweg → Vogelbreite
- **Geißlerstraße:** Leibnizstraße → Harnackstraße
- **Greifenhagener Straße:** Klosterhof → Repkowstraße
- **Gröperstraße:** Laaßstraße → Letzlinger Straße
- **Harnackstraße:** Geißlerstraße → Sternstraße
- **Hektorweg:** Pallasweg → Neptunweg
- **Hettstedter Straße:** Sandbreite → Schanzenweg
- **Karl-Schmidt-Straße:** Begin Tempo 30-Zone → Martinstraße
- **Keplerstraße:** Bahnhofstraße → Leibnizstraße
- **Klostergraben:** Am Hopfengarten → Schilfbreite
- **Koppelanger:** Barleber Chaussee → Krähenstieg
- **Krähenstieg:** Barleber Straße → Poller; Abzweig KGV Koppelanger → Koppelanger
- **Kranichweg:** Vogelbreite → Neustädter Bierweg
- **Kreuhorststraße:** Repkowstraße → L 51 Alt Salbke
- **Leibnizstraße:** Keplerstraße → Geißlerstraße
- **Mindenstraße**
- **Morgenstraße:** Brüderstraße → Mittagstraße
- **Neptunweg²:** Hektorweg → Leipziger Chaussee
- **Pallasweg:** SWV Pallasweg → Hektorweg
- **Porsestraße:** Coquistastraße → Warschauer Straße

² Neptunweg mit Linienbusverkehr.

- **Rennebogen:** SWV Bruno-Beye-Ring Westseite → Rennebogen
- **Repkowstraße:** Greifenhagener Straße → Kreuzhorststraße
- **Rollenhagenstraße:** Telemannstraße → Telemannstraße (Sackgasse)
- **Schmidtstraße:** K 1170 Kastanienstraße → Brüderstraße
- **Schrotebogen:** Am Seeufer → Barleber Straße
- **SWV³ Bruno-Beye-Ring Westseite:** SWV Sternbogen → Rennebogen
- **SWV Klosterwuhne - Salvador-Allende-Straße:** Breitenänderung → Salvador-Allende-Straße
- **SWV Rollenhagenstraße:** Rollenhagenstraße → Lüneburger Straße
- **Telemannstraße:** Agnetenstraße → Rollenhagenstraße
- **Virchowstraße:** Mindenstraße → Erzbergerstraße
- **Vogelbreite:** Finkensteig → Kranichweg
- **Wegeverbindung Brauereistraße - Coquiststraße**

4 Analyse: Potenzielle Fahrradstraßen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg

4.1 Fahrradstraßen nach Prüfkriterien

4.1.1 Potenzielle Verbindungen auf Hauptradverkehrsnetz

Um potenzielle Fahrradstraßen ausfindig zu machen, wurden im ersten Schritt gezielt nach Verbindungen im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen für den Radverkehr gesucht, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr oder auf einer mangelhaften Radverkehrsanlage geführt wird und die Kfz-Verkehrsbelastung vergleichsweise gering ist.

Als Datengrundlage für die Verkehrsbelastung dient das von der LH Magdeburg bereitgestellte Verkehrsmodell mit Verkehrsstärken (Hochrechnung) aus dem Jahr 2015.

Bei der Findung von potenziellen Fahrradstraßen auf dem Radverkehrsnetz (Zielnetz) wurden folgende Prüfkriterien angewandt:

- Die Abschnitte befinden sich auf dem Hauptradverkehrsnetz (RIN II) des Zielnetzes der LH Magdeburg.
- Die Verkehrsstärke beträgt maximal 3.000 Kfz/24 h ($DTV \leq 3.000 \text{ Kfz/24 h}$).
- Straßen, auf denen der Radverkehr bereits im Mischverkehr geführt wird oder die Breite der vorhandenen Radverkehrsanlage zu gering ist.

Folgende Straßen (mit der Angabe Von - Bis) wurden als potenzielle Fahrradstraßen nach den Prüfkriterien im Hauptradnetz (RIN II) identifiziert:

- **Brandenburger Straße:** Stresemannstraße → Ernst-Reuter-Allee;
- **Brauereistraße:** Karl-Schmidt-Straße → Wegeverbindung Brauereistraße – Coquiststraße

³ SWV = Selbstständige Wegeverbindung

- **Brüderstraße:** Schmidtstraße → Morgenstraße
- **Finkensteig:** Neuer Renneweg → Vogelbreite
- **Friedrich-Aue-Straße:** Birkenallee → St.-Josef-Straße
- **Geißlerstraße:** Leibnizstraße → Harnackstraße
- **Greifenhagener Straße:** Klosterhof → Repkowstraße
- **Gröperstraße:** Nachtweide → Agnetenstraße
- **Harnackstraße:** Geißlerstraße → Planckstraße
- **Hegewiesenweg:** L 48 Agrarstraße → Lebersdorfer Straße
- **Hettstedter Straße:** Sandbreite → Schanzenweg
- **Karl-Schmidt-Straße:** Sandbreite → Martinstraße
- **Klosterwuhne:** K 1170 Kastanienstraße → Haus Nr. 26
- **Koppelanger:** Barleber Chaussee → Krähenstieg
- **Krähenstieg:** Barleber Straße → Koppelanger
- **Kranichweg:** Vogelbreite → Harsdorfer Str.
- **Kreuzhorststraße:** Repkowstraße → L 51 Alt Salbke
- **Langefelder Weg:** Lorenzweg → Robert-Koch-Straße
- **Lebersdorfer Straße:** Hegewiesenweg → Birkenallee
- **Leibnizstraße:** Keplerstraße → Geißlerstraße
- **Lerchenwuhne:** SWV Am Schäferbrunnen → Lorenzweg
- **Maxim-Gorki-Straße:** Olvenstedter Straße → L 49 Große Diesdorfer Straße
- **Morgenstraße:** Brüderstraße → Mittagstraße
- **Nachtweide:** Wasserkunststraße → Gröpenstraße
- **Olvenstedter Grund:** Roggengrund → Olvenstedter Chaussee
- **Porsestraße:** Schönebecker Straße → Warschauer Straße
- **Rennebogen:** Rennebogen (Supermarkt) → SWV Bruno-Beye-Ring Westseite
- **Repkowstraße:** Greifenhagener Straße → Kreuzhorststraße
- **Roggengrund:** Olvenstedter Grund → Roggengrund (nach Westen)
- **Rollenhagenstraße:** Telemannstraße → Telemannstraße (Sackgasse)
- **Schmidtstraße:** Kastanienstraße → Brüderstraße
- **Schrotebogen:** SWV Salvador-Allende-Straße - Schrotebogen → Barleber Straße
- **Stresemannstraße:** Otto-von-Guericke-Straße → Brandenburger Straße
- **SWV Bruno-Beye-Ring Westseite:** SWV Sternbogen → Rennebogen
- **SWV Klosterwuhne - Salvador-Allende-Straße**
- **SWV Rollenhagenstraße:** Rollenhagenstraße → Lübecker Straße
- **SWV Salvador-Allende-Straße - Schrotebogen**
- **Telemannstraße:** Agnetenstraße → Rollenhagenstraße
- **Vogelbreite:** Finkensteig → Kranichweg
- **Wegeverbindung Brauereistraße – Coquiststraße**

4.1.2 Potenzielle Verbindungen im Schulumfeld

Um die Schulwege sicherer zu gestalten, bieten sich Verbindungen im direkten Schulumfeld bzw. wichtige Verbindungen zur Anbindung von Schulstandorten für die Einrichtung von Fahrradstraßen an.

Zu diesem Zweck wurden im zweiten Schritt neben Streckenabschnitten des Hauptradverkehrsnetz (RIN II) auch Abschnitte mit RIN-Kategorie III und IV mit eibezogen und Straßen im Umfeld von Schulen untersucht, um festzustellen, ob diese als Fahrradstraßen eingerichtet werden können.

Bei der Findung von potenziellen Fahrradstraßen im Schulumfeld wurden folgende Prüfkriterien angewandt:

- Straßen im Schulumfeld, auf denen (potenzieller) Schulverkehr stattfindet.
- Der Abschnitt befindet sich auf dem Radverkehrsnetz (RIN II - IV).
- Die Verkehrsstärke beträgt maximal 3.000 Kfz/24 h ($DTV \leq 3.000$ Kfz/24 h, Verkehrsmodell (Hochrechnung) aus 2015).
- Der Radverkehr wird im Bestand im Mischverkehr geführt.

Zusätzlich zu den durch die Prüfkriterien ermittelten potenziellen Fahrradstraßen wird der Ausbau der Straße **Nachtweide** als Fahrradstraße empfohlen. An dieser Straße befinden sich drei Schulen in unmittelbarer Nähe, was zu viel Schulverkehr führt. Entlang der Nachtweide gibt es jedoch keine sicheren Radverkehrsanlagen und die Führungsform ändert sich abschnittsweise.

Es wird daher empfohlen, die Nachtweide als Fahrradstraße auszubauen. Da die Verkehrsstärken mit 4.500 bis 6.500 Kfz/24 h zu hoch sind, wird dringend empfohlen, den Kfz-Verkehr vor der Schule durch Verkehrsregulierende Maßnahmen wie Modale Filter oder ein Einbahnstraßensystem einzudämmen.

Folgende Straßen (mit der Angabe Von - Bis) wurden als potenzielle Fahrradstraßen im Schulumfeld auf dem Radverkehrsnetz identifiziert:

- **Am Brellin:** Potsdamer Straße → SWV Am Brellin - Friedrich-Ebert-Straße
- **An der Kälberweide:** Seestraße → Rohrdommelweg
- **An der Steinkuhle:** Zufahrtsstraße Wolfgang-Lakenmacher-Halle → An der Steinkuhle (Tempo 30-Zone)
- **Babelsberger Straße:** Seestraße → Simonstraße
- **Brandtstraße:** Friedrich-Ebert-Straße → Mühlweg
- **Brauereistraße:** Karl-Schmidt-Straße → Wegeverbindung Brauereistraße - Coquiststraße
- **Carl-Krayl-Ring:** Neuer Rennweg → Moosgrund
- **Coquiststraße:** Karl-Schmidt-Straße → Porsestraße
- **Gerhart-Hauptmann-Straße:** Große Diesdorfer Straße → Adelheidring
- **Grenzweg:** SWV Moosgrund → Rosengrund
- **Herrmann-Hesse-Straße:** Parkplatz Supermarkt → Neptunweg

- **Hettstedter Straße:** Sandbreite → Schanzenweg
- **Johannes-Kirsch-Straße:** Froser Straße → Peter-Paul-Straße
- **Karl-Schmidt-Straße:** Martinstraße → Sandbreite
- **Klostergraben:** SWV Klostergraben → Am Hopfengarten
- **Klusdamm:** K 1227 Pechauer Platz → Menzer Straße
- **Lorenzlust:** Lorenzweg → Am Neustädter Feld
- **Lorenzweg:** Lorenzlust → Übergang in Mischverkehr
- **Lutherstraße:** Fichtestraße → Klausenerstraße
- **Moosgrund:** Moosgrund Stichstraße → Carl-Krayl-Ring
- **Mühlweg:** Brandtstraße → Pfeifferstraße
- **Nachtweide:** Gröperstraße → K 1170 Schöppensteg
- **Olvenstedter Grund:** Roggengrund; → Olvenstedter Chaussee
- **Peter-Paul-Straße:** Johannes-Kirsch-Straße → Hohefortestraße
- **Porsestraße:** Warschauer Straße → Coquiststraße
- **Potsdamer Straße:** Simonstraße → Am Brellin
- **Roggengrund:** Olvenstedter Grund → Roggengrund (nach Westen)
- **Rosengrund:** Olvenstedter Chaussee → Grenzweg
- **Seestraße:** An der Kälberweide → Babelsberger Straße
- **SWV Klostergraben:** Leipziger Chaussee → Klostergraben
- **SWV Moosgrund:** Moosgrund → Grenzweg
- **SWV Sachsenring - Wilhelm-Külz-Straße:** Sachsenring → Wilhelm-Külz-Straße
- **Thiemestraße:** Karl-Schmidt-Straße → Schönebecker Straße
- **Wilhelm-Külz-Straße:** SWV Sachsenring - Wilhelm-Külz-Straße → Winckelmannstraße
- **Wittenberger Straße:** Wittenberger Platz → Froser Straße
- **Zufahrtsstraße Wolfgang-Lakenmacher-Halle:** An der Steinkuhle → Lorenzweg

4.2 Alternative Verbindungen zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen

Fahrradstraßen können auch parallel zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen eingerichtet werden und bieten so eine gute Alternative.

B 1: Neuer Rennweg – Olvenstedter Chaussee – Albert-Vater-Straße

Ein gutes Beispiel für eine Route, die parallel zu stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen als Fahrradstraße ausgebaut werden könnte, ist die Ost-West-Achse Bundesstraße B 1.

Im Abschnitt Neuer Rennweg – Olvenstedter Chaussee – Albert-Vater-Straße zwischen dem Carl-Krayl-Ring und An der Steinkuhle bietet sich ein nördlicher Alternativweg auf kaum befahrenen Nebenstraßen zwischen Kleingartenanlagen an.

Radfahrende könnten hier auf den Straßen Renneweg – Rennetal – An der Steinkuhle zwischen den Stadtteilen Olvenstedt und Alte Neustadt sowie der Altstadt abseits des Straßenlärms der Hauptverkehrsstraße B 1 pendeln.



Abb. 4-1: Potenzielle Fahrradstraße Renneweg – Rennetal – An der Steinkuhle

Niendorfer Straße, Lüttgen-Ottersleben

Die Niendorfer Straße verläuft im Stadtteil Ottersleben von der Halberstädter Chaussee aus stadtauswärts in Richtung Hohendodeleben. Der Straßenquerschnitt der Niendorfer Straße weist keine Radverkehrsanlage auf und hat teilweise außerörtlichen Charakter. Parallel dazu verläuft die Lüttgen-Ottersleben-Straße, die abseits des Durchgangsverkehrs durch Klein Ottersleben nördlich entlang des Amtsgartens Ottersleben führt. Auch diese Nebenstraße eignet sich für die Einrichtung einer Fahrradstraße und wurde in das Konzept aufgenommen.

Schönebecker Straße, Buckauer Engpass

Ein weiteres gutes Beispiel für eine parallele Route zu stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen ist die Schönebecker Straße. Sie ist eine wichtige Nord-Süd-Achse im Magdeburger Stadtteil Buckau und stark vom Kfz-Verkehr belastet (DTV rund 22.000 Kfz/24h). Auch die Straßenbahn wird auf dieser Straße geführt.

Die Hauptverkehrsstraße verläuft zwischen der Budenbergstraße und der Thiemstraße in einem Bogen in östlicher Richtung. Der direkte Weg, der ebenfalls den Straßennamen Schönebecker Straße trägt und „Buckauer Engpass“ genannt wird, verläuft parallel durch ein Wohngebiet. Der 290 Meter lange Abschnitt eignet sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Dies würde die wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und den südlichen Stadtteilen stärken, die Attraktivität des Radverkehrs im Stadtteil Buckau erhöhen und zugleich eine Alternative zur fehlenden Radverkehrsanlage auf der Schönebecker Straße in Richtung Süden bieten.

Weitere potenzielle Fahrradstraßen im Radverkehrsnetz dieses Wohngebiets sind die Thiemstraße und die Karl-Schmidt-Straße im Umkreis der Erich-Kästner-Schule. Perspektivisch kann bei der Etablierung der vorgeschlagenen Fahrradstraßen in diesem Wohngebiet zwischen Budenbergstraße, Schönebecker Straße, Martinstraße und Karl-Schmidt-Straße eine Fahrradzone eingerichtet werden.

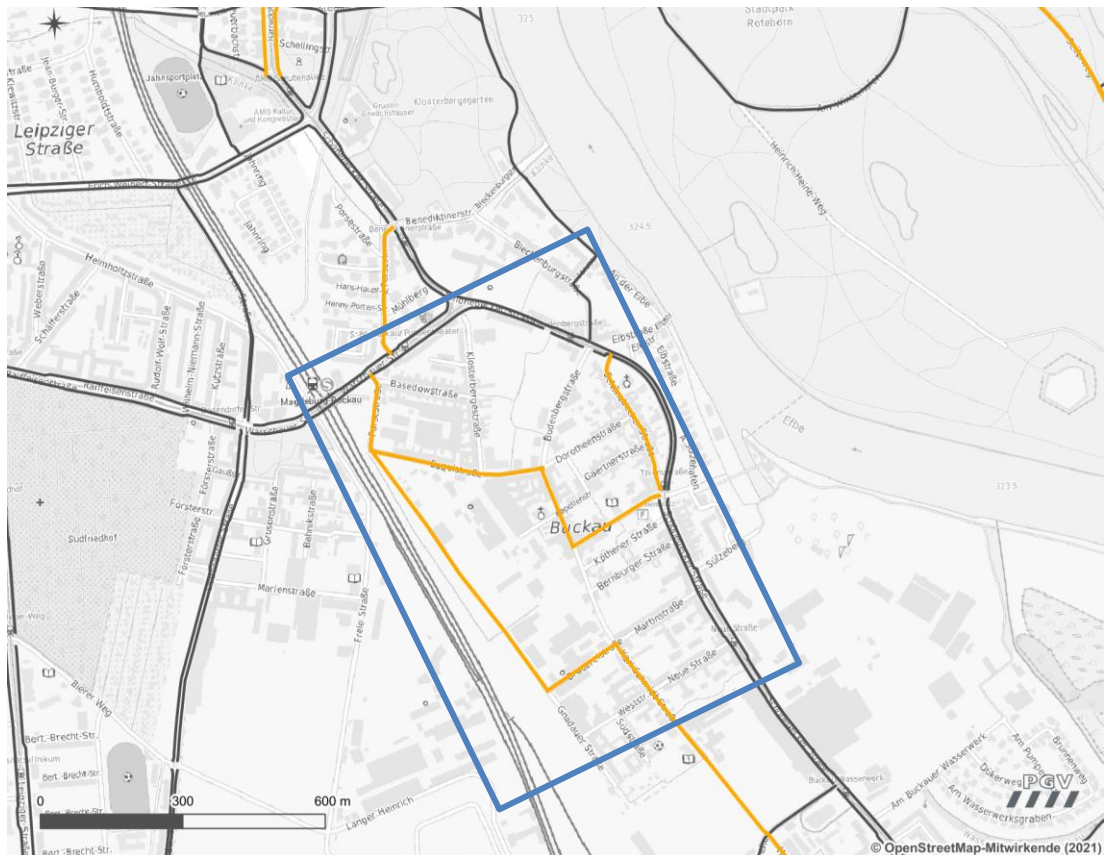


Abb. 4-2: Potenzielle Fahrradstraße Schönebecker Straße und potenzielle Fahrradzone (blau)

4.3 Online-Beteiligung

Im Rahmen der Online-Beteiligung zur Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg wurden insgesamt 2.043 Beiträge von 606 Teilnehmenden eingereicht. Zu diesen Beiträgen wurden zusätzlich 739 Kommentare abgegeben. Außerdem wurden 9.116 Likes als Zustimmung zu den einzelnen Kommentaren vergeben. Unter den Beiträgen finden sich auch Wünsche zum Ausbau mehrerer Straßen zu Fahrradstraßen. Diese Beiträge wurden wiederum von anderen Teilnehmenden gelikt.

Folgende Straßen wurden von den Teilnehmenden am häufigsten als potenzielle Fahrradstraßen genannt:

- **Sternbrücke (20 Likes):**
Die Sternbrücke zum Stadtpark ist bereits für den Kfz-Verkehr gesperrt. So wird die Sternbrücke laut einem Kommentar heute schon als „einzig echte

Fahrradstraße genutzt“. Anfang 2025 wurde die Sternbrücke übergangsweise jedoch für den Kfz-Verkehr wieder freigegeben. In der Online Beteiligung wurde sich daher gewünscht, dass die Sternbrücke nicht „für die Umleitung des Autoverkehrs zum Nachteil des Rad- und Fußgängerverkehr“ erhalten muss und generell als Fahrradstraße eingerichtet werden soll.

- **Röntgenstraße** (5 Likes):
In der Onlinebeteiligung wird sich über den ruhenden Verkehr und die restlich zur Verfügung stehenden Straßenraum negativ geäußert. Als Lösung wird hier die Einführung einer Fahrradstraße, welche eine Neuordnung des Parkraums mit sich bringt, gesehen.
- **Ottenbergstraße und Schifferstraße** (2 Beiträge, 5 und 4 Likes):
Die Ottenbergstraße und Schifferstraße sind nicht Teil des abgestimmten Radverkehrsnetzes. Die Online-Beiträge sehen in den beiden Straßen jedoch eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr als Alternative zu der im Radverkehrsnetz befindlichen, stärker durch den Kfz-Verkehr belasteten Rogätzer Straße.
- **Bahnhofstraße** (2 Beiträge, je 3 Likes):
Die Bahnhofstraße würde sich laut der Online-Beteiligung auch als Fahrradstraße eignen und wäre eine Alternative zur Otto-von-Guericke-Straße. Die Bahnhofstraße wurde bereits im Kapitel 3.2 abschnittsweise als Fahrradstraße empfohlen.

Die benannten Fahrradstraßen wurden geprüft und kommen – bis auf die Sternbrücke – als potenzielle Fahrradstraßen infrage. Die Sternbrücke wird nicht in das Konzept aufgenommen, da sie bereits vom Kfz-Verkehr befreit ist und eine Ausweisung als Fahrradstraße keinen großen Vorteil für den Radverkehr bringen würde.

Die Ottenbergstraße und die Schifferstraße sind zwar kein Teil des abgestimmten Radverkehrsnetzes der Landeshauptstadt, wurden von den Befragten jedoch als wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr benannt. Daher sind sie als potenzielle Fahrradstraßen im Konzept vorgesehen.

Im Anhang befindet sich eine Übersichtskarte im A0-Format, die alle empfohlenen sowie die sich bereits in Planung befindlichen Fahrradstraßen zeigt.

Ebenfalls im Anhang befindet sich eine Tabelle mit allen empfohlenen Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt. Sie enthält Angaben zu Beginn und Ende, der Länge sowie der Grobkostenschätzung der einzelnen Fahrradstraßenabschnitte.

5 Handlungsempfehlungen und Umsetzung

5.1 Priorisierung und Umsetzungshorizont

Zur Einschätzung der Notwendigkeit der Umsetzung einzelner Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts wurden den Maßnahmen des Gesamtkonzepts jeweils Prioritäten zugeordnet. Alle streckenbezogenen Maßnahmen sind einer Priorität zugeordnet. Diese sind im Gesamtbericht nachzulesen, die Prioritäten je Streckenabschnitt befinden sich in der dazugehörigen Datenbank.

Allen streckenbezogenen Maßnahmen, auch den Fahrradstraßen, wird ein Umsetzungshorizont zugeordnet, der sich nach der Priorität und der Netzkategorie nach RIN richtet. Weitere Informationen zur Herleitung der Umsetzungshorizonte sind dem Gesamtbericht zu entnehmen, die jeweiligen Umsetzungshorizonte je Streckenabschnitt befinden sich in der Datenbank.

Zusammenhängende Fahrradstraßen, die außerhalb des abgestimmten Radverkehrsnetzes liegen, sollen dennoch mit beachtet werden. Auch diese bringen Vorteile für den Radverkehr. Folgende potenzielle Fahrradstraßen-Achsen befinden sich nicht auf dem Abgestimmten Netz:

- Bernhard-Kellermann-Straße – Klostergraben (RSV; Kapitel 3.2)
- Keplerstraße (RSV, Kapitel 3.2)
- Struvestraße (Planung Fahrradstraßen LH MD, Kapitel 1.5)
- Virchowstraße – Mindenstraße (RSV, Kapitel 3.2)
- Schifferstraße – Ottenbergstraße (Online-Beteiligung, Kapitel 4.3)

5.2 Umsetzung und Grobkostenschätzung

Bei der Umsetzung von Fahrradstraßen ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass die vorgeschlagenen Straßen häufig aufgrund bestimmter Probleme ausgewählt wurden. In der Online-Beteiligung wurden insbesondere Konflikte zwischen Radfahrenden, Kfz-Verkehr und Fußverkehr sowie Mängel am Fahrbahnbelag als zentrale Problempunkte genannt.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße kann diese Konflikte teilweise reduzieren, etwa durch die rechtliche Vorrangstellung des Radverkehrs, geordneten ruhenden Verkehr oder eindeutige Fahrbahnmarkierungen oder eine entsprechende Beschilderung. Sie ersetzt jedoch nicht alle erforderlichen Maßnahmen. In vielen Fällen ist eine Kombination mit weiteren verkehrsplanerischen oder baulichen Maßnahmen sinnvoll, beispielsweise:

- punktuelle Fahrbahninstandsetzungen oder Belagsverbesserungen,
- verkehrsberuhigende Maßnahmen an Knotenpunkten oder Einmündungen,
- Anpassungen der Licht- und Sichtverhältnisse,
- sichere Zufahrt zur Fahrradstraße für den Radverkehr,

- ergänzende Informations- und Aufklärungsmaßnahmen für Verkehrsteilnehmende.

Die Kosten für die Einrichtung einer Fahrradstraße hängen stark von der Bestandssituation ab. Bei Straßenabschnitten, in denen bereits Straßenschäden bestehen, können zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden, wie etwa punktuelle Ausbesserungen oder eine vollständige Fahrbahnerneuerung, was die Gesamtkosten entsprechend erhöht.

Die Grundausstattung einer innerstädtischen Fahrradstraße, wie im Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen beschrieben, umfasst in der Regel die verkehrsrechtliche Beschilderung sowie alle empfohlenen Markierungen, wie Randmarkierungen, Sicherheitstrennstreifen zum Parken und flächige Einfärbungen in den Einmündungsbereichen. Für diese Standardausstattung kann man mit durchschnittlich etwa 50 Euro pro laufendem Meter Fahrradstraße rechnen.

Darüber hinaus beeinflusst die Anzahl der Kreuzungen, Einmündungen und Knotenpunkte auf der Strecke die Kosten. Je mehr Schnittstellen mit dem übrigen Straßenverkehr vorhanden sind, desto höher ist der Bedarf an zusätzlicher Beschilderung, Bodenmarkierungen und gegebenenfalls weiteren baulichen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Dies sollte bei der Kostenschätzung berücksichtigt werden.

5.3 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit Fahrradstraße

Für die erfolgreiche Einführung von Fahrradstraßen ist eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit von besonderer Bedeutung. Ziel ist es, die in Magdeburg weitgehend neue Führungsform für den Radverkehr und die damit verbundenen Regelungen, wie z. B. die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, für alle Verkehrsteilnehmenden transparent zu machen.

Folgende Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit sollten in Betracht gezogen werden:

- **Informationsflyer:** Erklärung, warum die Fahrradstraße eingerichtet wird, welche Regeln gelten und wo die Fahrradstraße verläuft (Kartenausschnitt). Kontaktdaten für Rückfragen sollten enthalten sein.
- **Beilage in der Tages- oder Wochenpresse:** Vermittlung vergleichbarer Inhalte wie im Flyer, um eine größere Zielgruppe zu erreichen.
- **Straßenbanner und/oder Plakate:** Aufmerksamkeit für die neue Fahrradstraße erzeugen und die wichtigsten Regeln plakativ kommunizieren.
- **Türanhänger:** Kurz und knapp Informationen direkt an Anwohnende im Umfeld der Fahrradstraße vermitteln (z. B. an Haustüren, abgestellte Fahrräder oder Kfz).

- **Digitale Medien:** Nutzung von Websites, Social-Media-Kanälen und Newslettern zur Information über Einführung, Verlauf und Regelungen der Fahrradstraße.
- **Öffentliche Veranstaltungen:** Fahrradtouren oder kleine Eröffnungsfeste zur symbolischen Inbetriebnahme der Fahrradstraße und zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.
- **Infostand:** Kurz vor und nach der Einrichtung der Fahrradstraße, um direkt zu informieren und erste Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu erhalten.

Durch eine Kombination dieser Maßnahmen wird sichergestellt, dass alle Verkehrsteilnehmenden frühzeitig über die Einrichtung der Fahrradstraße informiert sind und die Regeln verstanden werden, wodurch Akzeptanz und Verkehrssicherheit gefördert werden.

A Anhänge

- Übersichtskarte Potenzielle Fahrradstraßen (A0) als separates Dokument



- Tabelle mit allen potenziellen Fahrradstraßen:

Straßenname	Von	Bis	Länge in Meter	Grobkosten-schätzung in € (50 €/ lfm)
Adelheidring	Sachsenring	B 71 Magdeburger Ring	370	18.500
Am Brellin	Potsdamer Straße	SWV Am Brellin - Friedrich-Ebert-Straße	140	7.000
An der Kälberweide	Seestraße	Rohrdommelweg	450	22.500
An der Steinkuhle	Robert-Koch-Straße	Zufahrtsstraße Wolfgang-Lakenmacher-Halle	940	47.000
Babelsberger Straße	Seestraße	Simonstraße	290	14.500
Bahnhofstraße	Beginn Fußgängerzone	Hallische Straße	1.040	52.000
Bernhard-Kellermann-Straße	Salbker Straße	Schilfbreite	390	19.500
Brandenburger Straße	Ernst-Reuter-Allee	Stresemannstraße	240	12.000
Brandtstraße	Friedrich-Ebert-Straße	Mühlweg	80	4.000
Brauereistraße	Karl-Schmidt-Straße	Wegeverbindung Brauereistraße - Coquiststraße	170	8.500
Brüderstraße	Schmidtstraße	Morgenstraße	90	4.500
Carl-Krayl-Ring	Neuer Rennweg	Moosgrund	60	3.000
Coquiststraße	Porsestraße	Karl-Schmidt-Straße	360	18.000
Finkensteig	Neuer Rennweg	Vogelbreite	320	16.000
Friedrich-Aue-Straße	Birkenallee	St.-Josef-Straße	550	27.500
Geißlerstraße	Leibnizstraße	Harnackstraße	100	5.000
Gerhart-Hauptmann-Straße	Olvenstedter Straße	Adelheidring	980	49.000
Greifenhagener Straße	Repkowstraße	Klosterhof	70	3.500
Grenzweg	SWV Moosgrund	Rosengrund	60	3.000
Gröperstraße	Nachtweide	Agnetenstraße	490	24.500
Harnackstraße	Geißlerstraße	Sternstraße	440	22.000
Hegewiesenweg	L 48 Agrarstraße	Lebersdorfer Straße	160	8.000
Hektorweg	Neptunweg	Pallasweg	510	25.500
Herrmann-Hesse-Straße	Herrmann-Hesse-Straße (Abzweigung)	Neptunweg	670	33.500
Hettstedter Straße	Sandbreite	Schanzenweg	250	12.500
Johannes-Kirsch-Straße	Froser Straße	Peter-Paul-Straße	120	6.000
Karl-Schmidt-Straße	Martinstraße	Sandbreite	690	34.500
Keplerstraße	Bahnhofstraße	Leibnizstraße	330	16.500
Kleine Straße	Liebkechtstraße	Sachsenring	330	16.500
Klostergraben	Schilfbreite	Am Hopfengarten	950	47.500
Klosterwuhne	K 1170 Kastanienstraße	Haus Nr. 26	710	35.500

Straßenname	Von	Bis	Länge in Meter	Grobkosten- schätzung in € (50 €/ lfm)
Kludamm	Pechauer Platz	Menzer Straße	1.620	81.000
Koppelanger	Barleber Chaussee	Krähenstieg	40	2.000
Krähenstieg	Koppelanger	Barleber Straße	650	32.500
Kranichweg	Vogelbreite	Harsdorfer Straße	400	20.000
Kreuzhorststraße	Repkowstraße	L 51 Alt Salbke	70	3.500
Langefelder Weg	Robert-Koch-Straße	Lorenzweg	430	21.500
Lebersdorfer Straße	Hegewiesenweg	Birkenallee	290	14.500
Leibnizstraße	Keplerstraße	Geißlerstraße	490	24.500
Lerchenwuhne	SWV Am Schäferbrunnen	Lorenzweg	400	20.000
Lorenzlust	Lorenzweg	Am Neustädter Feld	500	25.000
Lorenzweg	Lorenzlust	Übergang Mischverkehr	270	13.500
Lutherstraße	Fichtestraße	Klausenerstraße	650	32.500
Lüttgen-Ottersleben	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	780	39.000
Maxim-Gorki-Straße	L 49 Große Diesdorfer Straße	Olvenstedter Straße	1.350	67.500
Mindenstraße	Stresemannstraße	Virchowstraße	210	10.500
Moosgrund	Carl-Krayl-Ring	Moosgrund Stichstraße	170	8.500
Morgenstraße	Brüderstraße	Mittagstraße	230	11.500
Mühlweg	Brandtstraße	Pfeifferstraße	260	13.000
Nachtweide	K 1170 Kastanienstraße	Mittagstraße	2.010	100.500
Neptunweg	Hermann-Hesse- Straße	Leipziger Chaussee	1.030	51.500
Olvenstedter Grund	Olvenstedter Chaussee	Roggengrund	390	19.500
Ottenbergstraße	Moldenstraße	Stendaler Straße	470	23.500
Pallasweg	SWV Pallasweg	Hektorweg	100	5.000
Peter-Paul-Straße	Johannes-Kirsch- Straße	Hohefortestraße	140	7.000
Rennebogen	Rennebogen (nach Westen)	SWV Bruno-Beye- Ring Westseite	200	10.000
Rennetal	Olvenstedter Chaussee	Robert-Koch-Straße	1.200	60.000
Renneweg	SWV Renneweg	Olvenstedter Chaussee	530	26.500
Repkowstraße	Greifenhagener Straße	Kreuzhornstraße	450	22.500
Roggengrund	Olvenstedter Grund	Roggengrund (nach Westen)	110	5.500
Rollenhagenstraße	Telemannstraße	SWV Rollenhagenstraße	80	4..000

Straßenname	Von	Bis	Länge in Meter	Grobkosten- schätzung in € (50 €/ lfm)
Röntgenstraße	B 1 Albert-Vater- Straße	Freiherr-vom-Stein- Straße	240	12.000
Rosengrund	Olvenstedter Chaussee	Grenzweg	190	9.500
Schellheimerplatz	Annastraße	Körnerstraße	160	8.000
Schifferstraße	Wittenberger Platz	Moldenstraße	410	20.500
Schmidtstraße	K 1170 Kastanienstraße	Brüderstraße	620	31.000
Schönebecker Straße (west)	Schönebecker Straße	Thiemsstraße	310	15.500
Schrotebogen	Barleber Straße	SWV Salvador- Allende-Straße - Schrotebogen	430	21.500
Seestraße	Babelsberger Straße	An der Kälberweide	180	9.000
Siedlung Baumschule	L 50 Osterweddingener Chaussee	Gemeindegrenze	2.540	127.000
Spielhagenstraße	Körnerstraße	Westring	120	6.000
Stresemannstraße	Otto-von-Guericke- Straße	Brandenburger Straße	150	7.500
Struvestraße	Zetkinstraße	Am Brellin	160	8.000
SWV Bruno-Beye-Ring Westseite	SWV Sternbogen	Rennebogen	50	2.500
SWV Klostergraben	Leipziger Chaussee	Klostergraben	30	1.500
SWV Klosterwuhne - Salvador-Allende-Straße	Klosterwuhne	Salvador-Allende- Straße	360	18.000
SWV Moosgrund	Moosgrund	Grenzweg	70	3.500
SWV Renneweg	Renneweg	Neuer Renneweg	50	2.500
SWV Rollenhagenstraße	Rollenhagenstraße	Lüneburger Straße	60	3.000
SWV Sachsenring - Wilhelm- Külz-Straße	Sachsenring	Wilhelm-Külz-Straße	40	2.000
SWV Salvador-Allende-Straße - Schrotebogen	Schrotebogen	Breitenänderung	100	5.000
Telemannstraße	Agnetenstraße	Rollenhagenstraße	470	23.500
Thiemestraße	Karl-Schmidt-Straße	Schönebecker Straße	210	10.500
Virchowstraße	Mindenstraße	Erzbergstraße	150	7.500
Vogelbreite	Finkenstieg	Kranichweg	680	34.000
Wegeverbindung Brauereistraße - Coquiststraße	Brauereistraße	Coquiststraße	630	31.500
Wilhelm-Külz-Straße	Winckelmannstraße	SWV Sachsenring - Wilhelm-Külz-Straße	460	23.000
Wittenberger Straße	Wittenberger Platz	Froser Straße	190	9.500
Zufahrtsstraße Wolfgang- Lakenmacher-Halle	An der Steinkuhle	Lorenzweg	300	15.000
Gesamt			37.420 m	1.871.000 €



Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen

Inhalt Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen

1	Einleitung.....	30
2	Gestaltung	31
2.1	Regelung und Beschilderung	31
2.2	Markierung und Erkennbarkeit	32
2.3	Querschnittsbreiten	33
2.4	Regelung an Einmündungen und Knotenpunkten	35
2.5	Beginn und Ende von Fahrradstraßen	37
2.6	Ruhender Verkehr.....	37
2.7	Bauliche und verkehrsorganisatorische Details	38
B	Anhänge - Musterlösungen	40

1 Einleitung

Fahrradstraßen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrskonzeption für Magdeburg. Sie gelten als wichtiger Baustein auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Mobilität und werden immer beliebter.

Es handelt sich um Verkehrsflächen, die dem Radverkehr vorbehalten sind oder auf denen der Radverkehr Vorrang hat. In diesen Straßen ist das Nebeneinanderfahren mit dem Fahrrad ausdrücklich erlaubt. Andere Verkehrsmittel wie Autos oder Motorräder dürfen die Fahrradstraße nur benutzen, wenn sie durch Zusatzzeichen zugelassen sind. Radfahrende dürfen weder behindert noch gefährdet werden und Autos müssen sich dem Tempo des Radverkehrs anpassen. In Fahrradstraßen darf höchstens Tempo 30 gefahren werden.

Solche Straßen schaffen sowohl Verkehrssicherheit als auch Komfort für den Radverkehr und tragen dazu bei, das Fahrrad als attraktive Alternative zum Auto zu etablieren. Deshalb ist ein einheitliches Design besonders wichtig, um die Wiedererkennbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Regelung für alle Verkehrsteilnehmende zu erleichtern. Fahrradstraßen sollen Radfahrenden eine besondere Qualität bieten und einen Mehrwert gegenüber der Nutzung von „normalen“ Tempo-30-Straßen gewährleisten.

Gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) entsteht eine Fahrradstraße allein durch die Beschilderung mit den Zeichen 244.1 (Beginn) und 244.2 (Ende). Weitere Markierungen sind nicht verpflichtend. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass eine reine Beschilderung häufig keinen ausreichenden Nutzen für den Radverkehr entfaltet. Für eine gute Erkennbarkeit, eine klare Führung, eine sichere Gestaltung von Knotenpunkten sowie zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Kfz-Geschwindigkeiten (bei Freigabe des Kfz-Verkehrs) sind ergänzende Markierungen, Beschilderungen und Gestaltungsmaßnahmen, wie in diesem Leitfaden dargestellt, sinnvoll und fachlich geboten, auch wenn sie nicht zwingend vorgeschrieben sind.

Der Leitfaden trifft Aussagen zu **Markierungen und Beschilderungen**, zu **baulichen Details** sowie zu Regelungen an **Knotenpunkten** im Verlauf der Fahrradstraßen und am **Beginn** bzw. **Ende** der Straßen. Grundlage sind insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt 06) und der Entwurf der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 202x (ERA 202x). Berücksichtigt wurden auch die neuen verkehrsrechtlichen Anforderungen an Fahrradstraßen gemäß der StVO-Novelle von 2020 (einschließlich der VwV-StVO von 2021).

Im **Konzept für Fahrradstraßen** (Kapitel 1.1) wird erläutert, welche Straßen sich in der Landeshauptstadt Magdeburg für die Einrichtung von Fahrradstraßen eignen würden.

2 Gestaltung

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit von Fahrradstraßen in Magdeburg dienen spezielle Markierungselemente, die im Sinne eines Corporate Designs auch die Wiedererkennung für alle Verkehrsteilnehmenden fördern. Im Anhang finden sich drei Musterlösungen.

2.1 Regelung und Beschilderung

Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen. Auf diesen gelten gegenüber sonstigen Straßen besondere Verkehrsregeln. Die Wichtigsten Regelungen der StVO und VwV-StVO zu Fahrradstraßen sind folgende:

- Nur Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) sind grundsätzlich zugelassen. Es sei denn das andere Verkehrsarten durch Zusatzschilder freigegeben sind.
- Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Fahrzeuge.
- Der Radverkehr hat Vorrang: Kfz dürfen Radfahrende weder behindern noch gefährden.
- Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist explizit erlaubt.

Das Verkehrszeichen 244.1 für Fahrradstraßen wird in der Schildergröße 2 (900 mm * 600 mm) eingesetzt. Soll Kfz-Verkehr zugelassen werden, erfolgt dies durch die Zusatzschilder „Anlieger frei“ (1020-30) oder „Kraftfahrzeugverkehr frei“ (bewährtes Kombinationsschild) (s. Abb. 2-1). Die Zulassung für anderen Fahrzeugverkehr kann in beide Richtungen oder in nur einer Richtung erfolgen.



Abb. 2-1: Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 (Beginn/ Ende Fahrradstraße) und Zusatzschilder zur Freigabe motorisierten Verkehr

Fahrradstraßen sind verkehrsrechtlich nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen, da der Regelungsgehalt von Fahrradstraßen (z. B. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden, streckenbezogene Anordnung) nicht mit der Zonenregelung kompatibel ist. Die Tempo 30-Zone wird deshalb jeweils an Knotenpunkten mit der Fahrradstraße ausgewiesen bzw. aufgehoben. Dadurch wird auch die Einführung einer Vorfahrtregelung im Zuge der Fahrradstraße erleichtert.

2.2 Markierung und Erkennbarkeit

Das bisher bereits in der Goethestraße eingesetzte Fahrradstraßen-Piktogramm (Verkehrszeichen 244.1) wird in seiner Gestaltung beibehalten, jedoch in einer größeren Ausführung (Breite 2,00 m und Höhe 3,00 m). Der Einsatz des Piktogramms erfolgt jeweils zu Beginn/Ende der Fahrradstraße, an verkehrswichtigen Einmündungen sowie bei längeren Streckenabschnitten ohne Knotenpunkt etwa alle 100 bis 200 m. Das Piktogramm wird bei Fahrbahnen ohne mittlere Leitlinie jeweils mittig angeordnet.

Fahrradstraßen können in Längsrichtung durchgängig und beidseitig mit einer Randmarkierung (Begleitlinie) versehen werden (Ausführung unterschiedlich, s. Abb. 2-2). Diese dient der Verdeutlichung der Führung der Fahrradstraße, ersetzt aber keine verkehrsrechtlich erforderliche Markierung. Breitere Straßenräume können optisch eingeengt werden und die Markierungen somit der Geschwindigkeitsreduzierung der Kfz dienen.



Abb. 2-2: Beidseitige Begleitlinie (Randmarkierung; links: Singen, rechts: München)

Im Verlauf von Radschnellverbindungen (RSV) sollte jeweils auf der Innenseite der Begleitlinie ein durchgehender grüner Schmalstrich markiert werden, um den Verlauf der Radschnellverbindung zu verdeutlichen. Dieser besitzt informelle und gestalterische Funktion. In Knotenpunkten soll der grüne Schmalstrich fortgesetzt werden. Es wird empfohlen, die grüne Begleitlinie im bevorrechtigten Knotenpunktbereich parallel zur weißen Breitstrichlinie als unterbrochenen Schmalstrich (0,5/0,2) zu markieren.

Zudem sind im Verlauf von RSV in regelmäßigen Abständen (i.d.R. 200 bis 300 m innerorts, 500 bis 1.000 m außerorts) RSV-Piktogramme in Anlehnung an das Verkehrszeichen Radschnellweg (VZ 350.1) aufzubringen. Weitere Empfehlungen sind den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) zu entnehmen. Empfohlen wird für Fahrradstraßen innerhalb von RSV in der LH Magdeburg eine Kombination aus weißem unterbrochenem Breitstrich und grüner Begleitlinie (s. Abb. 2-3).

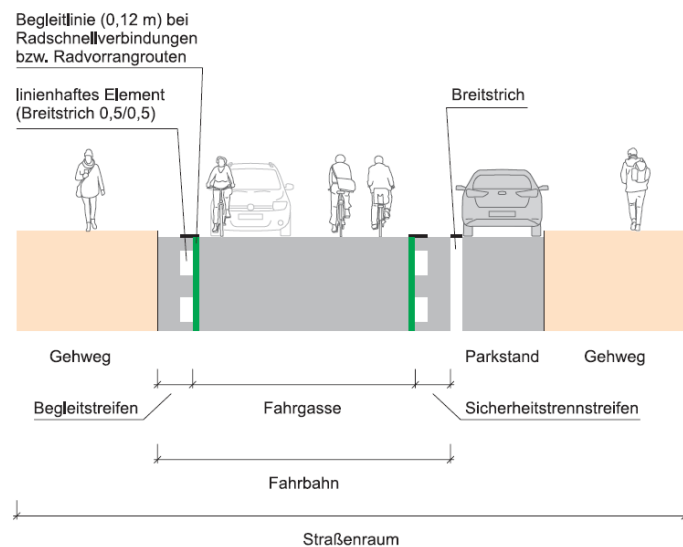


Abb. 2-3: Linienhafte Markierung einer Fahrradstraße innerhalb einer Radschnellverbindung
(Quelle: Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis. Hrsg.:
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr)

2.3 Querschnittsbreiten

Die nutzbare und anzustrebende Fahrbahnbreite für Fahrradstraßen hängt von verschiedenen Faktoren ab und sollte je nach Örtlichkeit angepasst werden.

- Kfz-Freigabe und Kfz-Verkehrsmenge
- Linienbusverkehr
- Radverkehrsaufkommen
- Ausbaustandards

Die **nutzbare Fahrbahnbreite von** Fahrradstraßen soll bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von über 1.500 Kfz/24h **zumindest 4,10 m** betragen. Dies ermöglicht, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende zwei ebenfalls nebeneinander fahrenden Radfahrenden begegnen können. Ebenso können einzelne Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen. Dies gilt auch, wenn Kfz-Verkehr nur in einer Richtung geführt wird. Fahrradstraßen ohne Kfz-Verkehr können auch eine geringe Fahrgassenbreite aufweisen, mindestens jedoch 3,00 m.

Für die LH Magdeburg werden in Abhängigkeit des Kfz-Verkehrsaufkommens folgende Empfehlungen für die Breiten von Fahrradstraßen gegeben. Die genannten Kfz-Verkehrsstärken können erreicht werden, indem der Durchgangsverkehr reduziert wird (siehe Kapitel 2.7).

Verkehrsstärke (Kfz/24h)	Breite nach Ausbaustandard
ohne Kfz-Verkehr	≥ 3,00 m (BASIS) ≥ 3,00 m (RVR) ≥ 4,00 m (RSV)
< 1.500 Kfz/24h	≥ 3,00 m (BASIS) ≥ 4,10 m (RVR) ≥ 4,60 m (RSV)
> 1.500 Kfz/24h	≥ 4,10 m (BASIS) ≥ 4,60 m (RVR) ≥ 5,00 m (RSV)

Tab. 2-1: Qualitätsstandards Fahrradstraßen für LH Magdeburg nach Verkehrsstärken und Ausbaustandard

Soll bei starkem Radverkehr (i.d.R. > 2.000 Radfahrten/ Tag) gewährleistet werden, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen können, ist eine nutzbare Breite von 5,00 m erforderlich. Dies ist vor allem im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten anzustreben (siehe Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Magdeburg).

Größere nutzbare Fahrbahnbreiten als 5,00 m kommen nur in Ausnahmefällen zum Einsatz (z.B. bei Linienbusbetrieb im Begegnungsverkehr), da andernfalls auch höhere Geschwindigkeiten von Kfz sowie aus Sicherheitsaspekten eher unerwünschte Überholvorgänge von Radfahrenden durch Kfz begünstigt werden.

Um dies zu verhindern, sollten geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen entsprechend RASt angewandt werden.

So wird bei Fahrbahnbreiten von mehr als 5,00 m, ein mittlerer Pflasterstreifen (≥ 1,00 m) empfohlen. Die beiden Fahrstreifen sollten jeweils ≥ 2,00 m, bei Linienbusverkehr je ≥ 3,00 m breit sein (s. Abb. 2-4 und Musterblatt F3).



Abb. 2-4: Mittlerer Pflasterstreifen in Fahrradstraße (Senftenberg)

Sofern in den Fahrradstraßen geparkt wird, sind **Sicherheitstrennstreifen** zu markieren (Breitstrich 0,50 m/ 0,50 m). In der Regel sollten diese 0,75 m breit sein. Die Sicherheitstrennstreifen sind nicht Teil der nutzbaren Fahrbahnbreite. Bei nur vereinzelt parkenden Fahrzeugen kommt kein rechnerischer Sicherheitsraum zur Anwendung.

Weitere Angaben zu den empfohlenen Querschnittsbreiten sind den künftig erscheinenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zu entnehmen.

2.4 Regelung an Einmündungen und Knotenpunkten

Im Zuge von Hauptrouten des Radverkehrs, oder bei streckenhaft hohem Radverkehrsaufkommen, wird eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber einmündenden und kreuzenden Straßen empfohlen.

Die Vorfahrtregelung soll einheitlich und deutlich ausgestaltet werden. Insbesondere die Wartepflicht für die einmündenden Straßen ist eindeutig zu kennzeichnen. Neben der vorfahrtregelnden Beschilderung erhält die Fahrradstraße im Einmündungsbereich in der Regel eine flächige rote Beschichtung. In dieser sind Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen zu markieren (s. Abb. 2-5 und Musterblatt F1).

In den einmündenden Straßen kann zur besseren Aufmerksamkeit der einbiegenden Kfz auch eine Teilaufpflasterung (Gehwegüberfahrt) hergestellt werden. Diese kann für Knotenpunkte vorgesehen werden, bei denen aufgrund der örtlichen Verhältnisse (unübersichtliche Situation) besondere Maßnahmen angebracht sind. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Fahrradstraße an dem Knotenpunkt abbiegt und dadurch eine abknickende Vorfahrt entsteht (s. Musterblatt F1 und F2).

Eine **Rechts-vor-Links-Regelung** kommt nur bei Fahrradstraßen im Nebennetz des Radverkehrs in Betracht, wenn sich zwei Fahrradstraßen kreuzen oder wenn für eine Bevorrechtigung nicht vermeidbare ungünstige Voraussetzungen vorliegen, z. B. aufgrund schlechter Sicht durch Bebauung. Zu prüfen ist eine bauliche Anhebung der gesamten Kreuzungsfläche, um angepasste Geschwindigkeiten zu fördern.

An **signalisierten Knotenpunkten** werden Fahrradstraßen, sofern flächenmäßig möglich, mit einem zulaufenden Schutz- oder Radfahrstreifen („Vorbeifahrstreifen“) ausgestattet, dessen Länge unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse entsprechend der Kfz-Staulänge zur Spitzenstunde gewählt wird. In untergeordneten Knotenzufahrten mit längerer Rot- als Grünphase wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) markiert, dessen Tiefe in Abhängigkeit vom Radverkehrsaufkommen mindestens 5 m beträgt. Die Fahrstreifenbreite mit Schutzstreifen soll dann mindestens 3,75 m und in der Gegenrichtung 2,75 m betragen.

An den **Schnittstellen zweier Fahrradstraßen** soll jeweils die Fahrradstraße im Zuge der höherrangigen Radroute Vorrang erhalten. Für die untergeordnete Fahrradstraße wird keine flächige Roteinfärbung vorgenommen. Bei gleichrangigen Fahrradstraßen gilt eine Rechts-vor-Links-Regelung. Die Roteinfärbung wird kreuzförmig vorgenommen.

Bei allen Knotenpunkten ist das **Freihalten von Sichtfeldern**, insbesondere auch durch Unterbinden des Parkens in den erforderlichen Sichtdreiecken (ggf. auch baulich wie z. B. durch Gehwegnasen) unter Sicherheitsaspekten von besonderer Bedeutung.



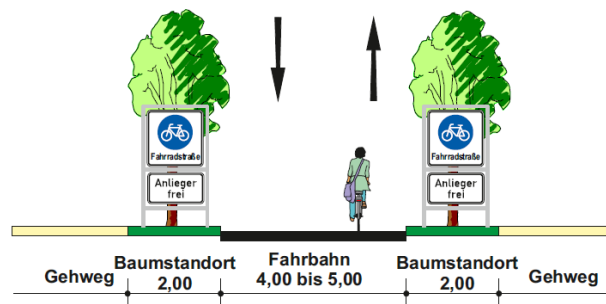
Abb. 2-5: Ausbildung eines Einmündungsbereichs (Hannover, Kleefelder Straße)

2.5 GESAMTBEGINN UND ENDE VON FAHRRADSTRAßEN

Beginn und Ende von Fahrradstraßen sollten so ausgebildet werden, dass der besondere Charakter der Straße betont wird. Dies ist vor allem wichtig, wenn die Fahrradstraße von einer Hauptverkehrsstraße abzweigt. Neben der im Kapitel 2.1 beschriebenen Beschilderung kann eine Einengung der Fahrbahn Beginn bzw. Ende der Fahrradstraße hervorheben. Zur Verdeutlichung dient eine flächige Roteinfärbung der Einengung. Kann keine wirksame Einengung der Fahrbahn vorgenommen werden, erfolgt nur die Rotmarkierung.

Darüber hinaus können die Ein- und Ausfahrbereiche von Fahrradstraßen auch als „Torsituation“ gestaltet werden. Fahrradstraßen mit großen Breiten können durch die Aufstellung beidseitiger Beschilderung eingeengt werden und Geschwindigkeiten von Kfz reduziert werden. Die Fläche hinter den Schildern kann z.B. für Baumstandorte oder Fahrradabstellanlagen genutzt werden (s. Abb. 2-6).

Querschnitt Einfahrt in Fahrradstraße (Einengung)



Querschnitt Einfahrt in Fahrradstraße Fahrradabstellanlagen

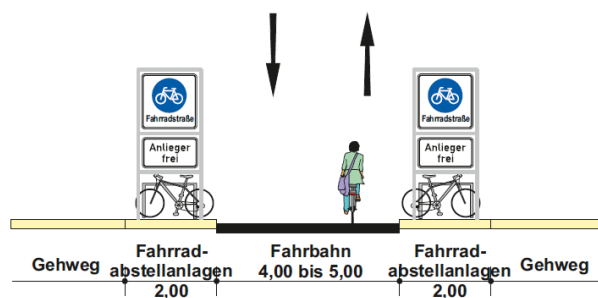


Abb. 2-6: Zufahrten zur Fahrradstraße mit Torsituation

2.6 Ruhender Verkehr

Ein- und Ausparkvorgänge sowie Dooring-Unfälle stellen ein erhebliches Unfallrisiko für den Radverkehr dar. Fahrradstraßen, die für den Kfz-Verkehr zugelassen sind, sollten daher möglichst ohne Stellplätze für den ruhenden Verkehr angelegt werden.

Wenn auf den ruhenden Verkehr in einer Fahrradstraße nicht verzichtet werden kann, sollte dieser baulich oder markierungstechnisch geordnet werden. Neben den Parkständen sollte, wie im Kapitel 2.3 beschrieben, stets ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m markiert werden. Bei Neubaumaßnahmen kann dieser

Sicherheitstrennstreifen auch baulich kenntlich gemacht werden. So kann beispielsweise durch ein anderes Material wie z.B. Pflaster der Sicherheitstrennstreifen dargestellt werden oder die Kernfahrbahn in einer anderen Asphaltfarbe dargestellt werden und der Sicherheitstrennstreifen andersfarbig oder als Pflaster ausgeführt werden.

Auf Schräg- und Senkrechtparken sollte nach VwV-StVO in Fahrradstraßen verzichtet werden.

2.7 Bauliche und verkehrsorganisatorische Details

Erhält eine Fahrradstraße über einen längeren Streckenabschnitt Vorrang sind Maßnahmen zu prüfen, die die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam reduzieren können. Hierzu zählen auch **Verkehrslenkungsmaßnahmen**, wie z.B.

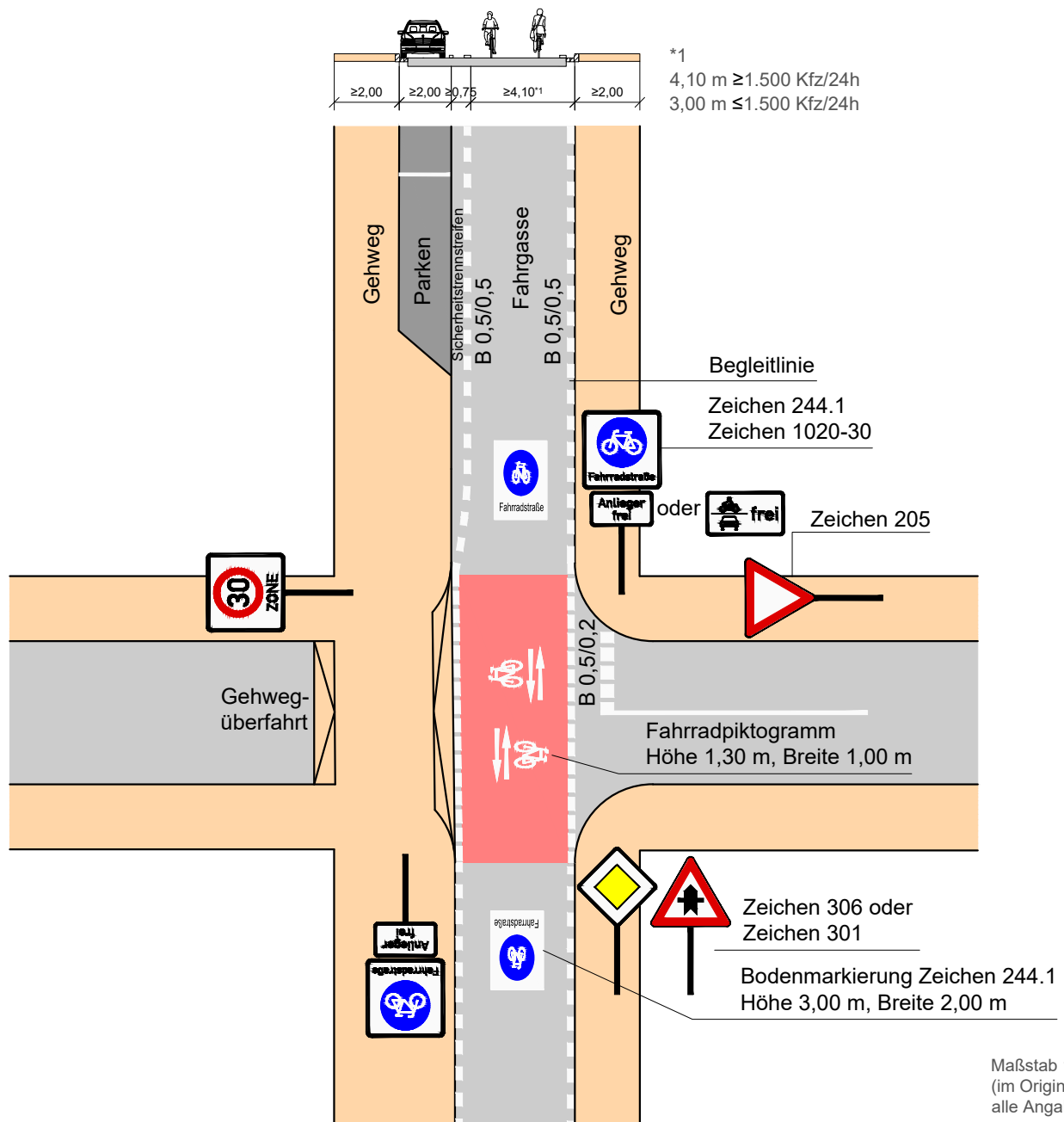
- Fahrtrichtungsgebote durch Verkehrszeichen 209 bis 214 StVO,
- Einbahnstraßenregelungen,
- Diagonalsperren (s. Abb. 2-7),
- Sackgassen,
- Ein- oder Ausfahrtverbote („Velopforten“),
- Durchfahrtverbote, ggf. nur für einzelne Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw),
- Reduzierung der Stellplatzangebote zur Verringerung von Parksuchverkehr,
- Alternative Führungen mit höherer Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr anbieten.



Abb. 2-7: Diagonalsperre (Hannover, Edenstraße)

Der **Fahrbahnbelag** muss in einem verkehrssicheren Zustand sein und besteht in der Regel aus Asphalt. Pflasterbeläge können ausnahmsweise in Straßenabschnitten mit besonderem städtebaulichem Anspruch verwendet werden, wenn sie einen hohen Fahrkomfort und entsprechende Sicherheit für den Fahrradverkehr ermöglichen (ebene Betonsteine ohne Fasse bzw. in Ausnahmefällen Natursteine mit ebener, griffiger Oberfläche).

A Anhänge - Musterlösungen



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

- VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
- RAST 06, Kapitel 6.1, 6.2
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

Anwendungsbereiche:

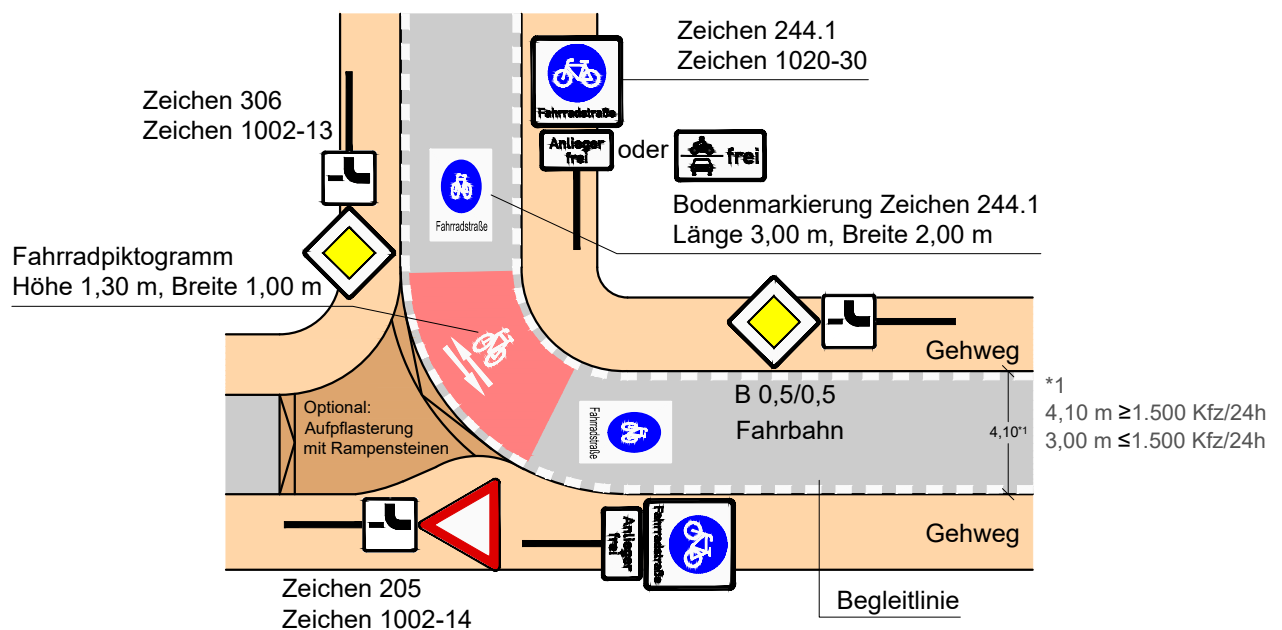
- Fahrradstraßen (hier mit zugelassenem Kfz-Verkehr) insbesondere im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs oder bei streckenhaft hohem Radverkehrsaufkommen bevorzugen.
- Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden.
- Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone und Anlieger frei in der Fahrradstraße.

Besonderheiten:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
- Die weiße Markierung (Begleitlinie) ist Teil der Fahrgasse.
- Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs einzuplanen (z.B. Einengungen der Fahrbahn).
- Einsatz von Modalen Filtern als flankierende Elemente, um die Kfz-Belastung wirksam zu senken.
- Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges sind zu empfehlen.
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.
- Wenn in Fahrradstraßen Parken zugelassen ist, sollte Längsparken angeordnet werden. Das Parken ist mit einem Sicherheitstrennstreifen von $\geq 0,75$ m abzugrenzen.
- Radschnellverbindungen erhalten zur Verdeutlichung ergänzend eine grüne ununterbrochene Schmalstrichmarkierung innenliegend zur unterbrochenen weißen Breitstrich-Linie. Zudem sind im Verlauf von RSV in regelmäßigen Abständen (i.d.R. 200 bis 300 m innerorts, 500 bis 1.000 m außerorts) RSV-Piktogramme in Anlehnung an das Verkehrszeichen Radschnellweg (VZ 350.1) aufzubringen. In Knotenpunkten wird die grüne Linie parallel zum weißen Breitstrich als unterbrochener Schmalstrich (0,5/0,2) markiert. (Verweis auf Kapitel 2.2, S. 32)

Bearbeitet: SP, AB

Stand: Februar 2026



Maßstab 1 : 250
(im Original A4)
alle Angaben in m

Regelungen:

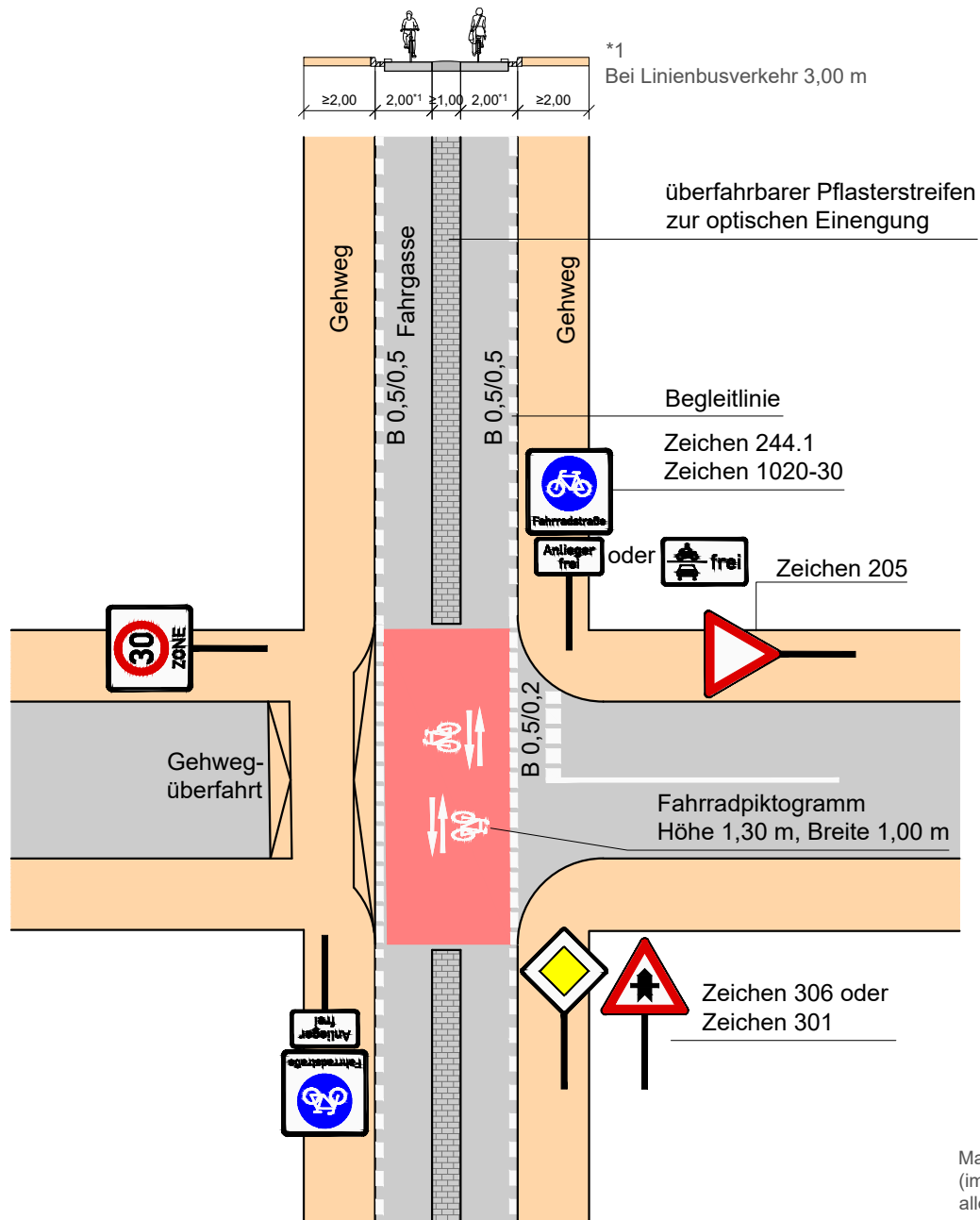
- VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
- RAST 06, Kapitel 6.1, 6.2
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen (hier mit zugelassenem Kfz-Verkehr) insbesondere im Zuge von Hauptrouten des Radverkehrs oder bei streckenhaft hohem Radverkehrsaufkommen bevorzugen.
- Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden.
- Hier beispielhaft Anlieger frei in der Fahrradstraße.

Besonderheiten:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
- Die weiße Markierung (Begleitlinie) ist Teil der Fahrgasse.
- Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges sind zu empfehlen.
- Radschnellverbindung erhalten zur Verdeutlichung ergänzend eine grüne ununterbrochene Schmalstrichmarkierung innenliegend zur unterbrochenen weißen Breitstrich-Linie. Zudem sind im Verlauf von RSV in regelmäßigen Abständen (i.d.R. 200 bis 300 m innerorts, 500 bis 1.000 m außerorts) RSV-Piktogramme in Anlehnung an das Verkehrszeichen Radschnellweg (VZ 350.1) aufzubringen. In Knotenpunkten wird die grüne Linie parallel zum weißen Breitstrich als unterbrochener Schmalstrich (0,5/0,2) markiert. (Verweis auf Kapitel 2.2, S. 32)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.



Regelungen:

- VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
- RAST 06, Kapitel 6.1, 6.2
- ERA 202x (Entwurf 03/2025)

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen (hier mit zugelassenem Kfz-Verkehr) insbesondere im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs oder bei streckenhaft hohem Radverkehrsaufkommen bevorzugen.
- Fahrradstraßen mit einer größeren Fahrbahnbreite als 5,00 m.
- Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden.
- Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone und Anlieger frei in der Fahrradstraße.

Besonderheiten:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
- Die weiße Markierung (Begleitlinie) ist Teil der Fahrgasse.
- Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs einzuplanen (z.B. Einengungen der Fahrbahn).
- Einsatz von Modalen Filtern als flankierende Elemente, um die Kfz-Belastung wirksam zu senken.
- Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges sind zu empfehlen.
- Radschnellverbindungen erhalten zur Verdeutlichung ergänzend eine grüne ununterbrochene Schmalstrichmarkierung innenliegend zur unterbrochenen weißen Breitstrich-Linie. Zudem sind im Verlauf von RSV in regelmäßigen Abständen (i.d.R. 200 bis 300 m innerorts, 500 bis 1.000 m außerorts) RSV-Piktogramme in Anlehnung an das Verkehrszeichen Radschnellweg (VZ 350.1) aufzubringen. In Knotenpunkten wird die grüne Linie parallel zum weißen Breitstrich als unterbrochener Schmalstrich (0,5/0,2) markiert. (Verweis auf Kapitel 2.2, S. 32)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versehen.

Bearbeitet: SP, AB

Stand: Februar 2026