



Stellungnahme zur Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg

Gemeinsame Stellungnahme ADAC/ADFC:

Der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V. nimmt gemeinsam mit dem ADFC Magdeburg zur Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg wie folgt Stellung:

Die Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption stellt den Investitionsstau im Radverkehr dar und legt langfristige Gestaltungsrichtlinien und Prioritäten fest. Sie schafft den institutionellen Rahmen, um die Lebensqualität, die Verkehrssicherheit sowie die öffentliche Haushaltslage in Magdeburg nachhaltig zu verbessern.

Der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V. sowie der ADFC Magdeburg empfehlen dem Rat der Landeshauptstadt Magdeburg, der Drucksache zu Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption zuzustimmen.

Rolle des Radverkehrs:

Der Radverkehr stellt eine wichtige Säule der Alltagsmobilität in Magdeburg dar. Derzeit fahren im Jahresdurchschnitt ca. 43.000 Menschen täglich mit dem Rad in der Stadt. Mit einem Radverkehrsanteil von 18% am Gesamtverkehr bleibt Magdeburg jedoch hinter vergleichbaren Städten zurück.

Wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen: Je komfortabler und sicherer der Radverkehr gestaltet ist, desto geringer ist der Anreiz, für kurze Strecken das Auto zu nutzen. Die Folgekosten eines hohen Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im urbanen Raum sind langfristig deutlich höher als die Investitionen in die Modernisierung und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Auch für Autofahrende gilt: Je zufriedener Menschen zu Fuß, mit dem Rad oder im ÖPNV unterwegs sind, desto entspannter, sicherer und flüssiger gestaltet sich auch der Kfz-Verkehr.

Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur sind daher nachhaltig wirksame Investitionen, die zugleich zur Entlastung der öffentlichen Haushalte und des Autoverkehrs beitragen können.

Status quo:

Die Bestandsaufnahme, in der von den beauftragten Büros vorgelegten Radverkehrskonzeption ist alarmierend: 86 Prozent des Radverkehrsnetzes in Magdeburg befinden sich in einem Zustand, der nicht den baulichen Mindeststandards sicherer und flüssiger Radverkehrsführung entspricht. 34 Prozent der identifizierten Maßnahmen wurden mit der fachlich höchsten Prioritätsstufe bewertet. Gleichzeitig wird für 45 Prozent der aus dem Bericht resultierenden Maßnahmen ein kurzfristiger Handlungsbedarf gesehen. Das ist nicht nur eine Bestandsaufnahme, das ist ein Hilferuf der Experten. Der Investitionsstau beim Radverkehr ist gigantisch. Hier wurde in den letzten Jahren vieles versäumt, was sich nun in den Zahlen der Radverkehrskonzeption zeigt.

Umverteilung von Verkehrsraum:

Stellungnahme zur Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg

Der verfügbare Verkehrsraum ist begrenzt und kann nur einmal verteilt werden. Aus unserer Sicht ist es daher unumgänglich, einzelne Verkehrsarten auf bestimmten Strecken gezielt zu priorisieren. Dort, wo der motorisierte Individualverkehr eine hohe Bedeutung hat, tritt der Radverkehr zwangsläufig in den Hintergrund. Im Vorrangnetz für den Radverkehr hingegen ist diesem ein tatsächlicher Vorrang einzuräumen und er ist in der Planung entsprechend zu bevorzugen. Ein Großteil des Radverkehrsnetzes liegt mit 32 Prozent oder 177 km im Mischverkehr. Die verstärkte und konsequente Einrichtung von Fahrradstraßen nach den Standards der neuen Radverkehrskonzeption kann hierbei eine zentrale Rolle spielen. Dafür braucht es klare Kennzeichnungen und bauliche Maßnahmen, die gemeinsame Führung von Radverkehr und MIV sicher gestalten. Gleichzeitig werben wir dafür, dass der Mischverkehr so organisiert wird, dass insbesondere auf Schulwegen Tempo 30 zum Einsatz kommt. Auf Hauptverkehrsstraßen für den MIV sollte jedoch eine Trennung der Verkehrsträger anvisiert werden.

Radverkehrsanlagen sind so zu führen und zu gestalten, dass die Wahrscheinlichkeit von Alleinunfällen durch Straßenbahnschienen, Oberflächenschäden oder fehlenden Borsteinabsenkungen minimiert wird.

Auswirkungen für den Autoverkehr/MIV

Aus Sicht von ADAC und ADFC bedeutet dieser gemeinsame Ansatz, dass beide Verkehrsgruppen profitieren können – und dies bei vergleichsweise moderatem Mitteleinsatz, wenn man die Gesamtmaßnahmen auf 62,8 Mio. Euro, davon 42,3 Mio. Euro im kurzfristigen, hochpriorisierten Bedarf schätzt. Im Vergleich zu anderen Verkehrsinvestitionen sind das geringe Ausgaben, die nicht nur einen hohen Wirkungsgrad für Sicherheit und Verkehrsfluss versprechen, sondern auch mit einem erheblichen Prozentsatz durch verschiedene Programme förderfähig sind.

Dem ADAC als Vertreter des motorisierten Individualverkehrs ist bewusst, dass es an einzelnen Stellen zu Einschränkungen für den Kfz-Verkehr kommen wird, da sich die priorisierten Maßnahmen für den Radverkehr nicht ohne Auswirkungen auf andere Verkehrsarten umsetzen lassen. Wir erwarten daher, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um diese Einschränkungen an anderer Stelle auszugleichen. Dies kann beispielsweise durch eine verstärkte Förderung der Elektromobilität oder die Schaffung zusätzlicher Quartiersgaragen erfolgen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen und auch die Sofortmaßnahmen, die es zu priorisieren gilt, sind alternativlos und stellen zugleich nur einen ersten Schritt dar. In den kommenden Jahren wird es darauf ankommen, insbesondere die dringendsten Problemstellen auf einen zeitgemäßen Ausbaustandard zu bringen, um das Radverkehrsnetz insgesamt leistungsfähig zu machen und zusätzliche Nutzergruppen für den Radverkehr zu gewinnen.

Berücksichtigung des Fußverkehrs:

Wir begrüßen ausdrücklich, dass alle Maßnahmen so zu planen sind, dass keine Einschränkungen für den Fußverkehr als grundlegende Form der Mobilität entstehen. Dies ist insbesondere für die



Stellungnahme zur Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg

jüngsten und ältesten Verkehrsteilnehmenden von großer Bedeutung und trägt wesentlich zu einem ausgewogenen und gesunden Verkehrsmix in Magdeburg bei.

Fazit:

ADAC und ADFC appellieren gemeinsam dafür, das vorliegende Konzept umzusetzen, um die Landeshauptstadt Magdeburg langfristig verkehrssicher und konkurrenzfähig zu machen. Rein wirtschaftlich gesehen, können heute die Weichen für ein neues Miteinander im Straßenverkehr gelegt werden, welche sich positiv auf alle Verkehrsarten auswirkt. Hierbei sollten nicht nur die politischen Akteure an einem Strang ziehen, sondern auch in der Stadtverwaltung ein neues Denken implementiert werden. Die aktuelle Krise in den Energiepreisen zeigt, wie wichtig eine resiliente und nachhaltige Stadtentwicklung ist.

ADAC und ADFC empfehlen die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept mit einem konkreten und messbaren Zeitplan für die Umsetzung einzelner Maßnahmen innerhalb der nächsten Jahre zu versehen. Nur durch eine stringente Umsetzung der Maßnahmenliste wird die Netzkonzeption ihre Wirkung entfalten können.