

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 18.09.2026 Öffentlichkeitsstatus öffentlich
Dezernat VI	Amt FB 64	

INFORMATION

I0320/26

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	29.09.2026	nicht öffentlich
Gesundheits- und Sozialausschuss	14.10.2026	öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	15.10.2026	öffentlich
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	26.11.2026	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	09.12.2026	öffentlich
Stadtrat	21.01.2027	öffentlich

Thema: Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung der Stadtverwaltung zur Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld-Ost

Über die Erkenntnisse der vom 27. Mai bis 27. Juli 2026 stattgefundenen Online-Bürgerbeteiligung zu den erfolgten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld-Ost möchte die Verwaltung wie folgt informieren.

Bei dieser Gelegenheit wird ebenfalls über Erkenntnisse aus der zwischenzeitlich durchgeführten Beteiligung von mit den Maßnahmen entlang des Straßenzugs Große Diesdorfer Straße auf verschiedene Weise fachlich verbundenen Dienststellen, Unternehmen sowie sonstiger Interessenträger berichtet.

Zunächst wird über die Erkenntnisse aus der Online-Bürgerbeteiligung (siehe Anlage 1) informiert:

Ziel der öffentlichen Befragung war es, die Akzeptanz und Praxistauglichkeit der erfolgten Maßnahmen in der Großen Diesdorfer Straße (GDS) zu bewerten sowie eine fundierte Grundlage für künftige Entscheidungen zu Vorhaben in vergleichbaren Straßenräumen zu erhalten.

Der Abschnitt der GDS zwischen Adelheidring und Europaring war nach einem Unfall mit Todesfolge im Jahr 2015 mit einer Ad hoc - Markierungslösung ausgestattet worden. Zwischenzeitlich haben sich Vorschriften und ganz generell der Blick auf den Verkehrsraum geändert. Auf Basis eines Beschlusses des Stadtrates zum Antrag A0166/23 (Beschluss-Nr. 6095-078(VII)24) hat die Verwaltung die Möglichkeiten einer kostenbewussten, dennoch wirkungsvollen und leicht verständlichen Markierungslösung geprüft, weiterentwickelt, umfangreich in der Verwaltung abgestimmt und auf dieser Basis verschiedene Teilmaßnahmen im Straßenraum realisiert.

Hintergrund der Befragung sind die Beratungen in den Ausschüssen zum *Antrag A0066/26 Abbau der Protected Bikelane auf der Gr. Diesdorfer Straße* sowie der dazugehörigen *Stellungnahme S0225/26*.

Die Bürgerbeteiligung wurde über das Beteiligungsportal Sachsen-Anhalt durch Mitarbeiter der Landeshauptstadt (LH) Magdeburg erarbeitet und veröffentlicht. Es wurde ausführlich über verschiedene Kanäle darauf aufmerksam gemacht. Im Zeitraum vom 27. Mai bis 27. Juli haben insgesamt 2.778 Personen an der Online-Bürgerbeteiligung teilgenommen. Hiervon wohnen rd. 25 % im Stadtquartier (Nahumfeld), rd. 28 % wohnen in Stadtfeld-Ost.

Rd. 32 % benutzen die GDS täglich, weitere rd. 38 % benutzen die GDs mehrfach in der Woche. Rd. 2.000 Befragte sind in der GDS mit dem Fahrrad unterwegs, rd. 950 Personen sind zu Fuß unterwegs. Rd. 1.750 Personen befahren die GDS mit dem Kraftfahrzeug, rd. 900 Menschen sind Nutzer des ÖPNV. Mehrfachnennungen waren möglich.

Im Zuge der Online-Bürgerbeteiligung wurde insbesondere zu nachfolgenden zwei Kernbestandteilen um eine persönliche Bewertung gebeten:

- 1) **geschützter Radfahrstreifen** (auch als *Protected Bikelane* bezeichnet) im Abschnitt zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Arndtstraße (siehe Anlage 2)
- 2) **„Leipziger Kombispur“** (Mischspur in zwei Zufahrten des Knotens GDS / Gerhart-Hauptmann-Straße (siehe Anlage 3))

Für folgende drei Aspekte zu vorgenannten zwei Bestandteilen wurden hierbei eine Bewertung erbeten:

- **Sicherheitsempfinden, jeweils je Verkehrsart**
- **Verkehrliche Gesamtwirkung**
- **Befürwortung einer dauerhaften Einrichtung der Detaillösung**

Darüber hinaus wurde zur flankierende Maßnahme „**Ladebereiche in den Seitenstraßen** der GDS“ um eine Bewertung gebeten.

Detaillierte Beschreibung ausgewählter Parameter aus der Bürgerbeteiligung

1) geschützter Radfahrstreifen

- **Sicherheitsempfinden**

Rd. 71 % der radfahrenden Teilnehmer bewerten ihr Sicherheitsempfinden beim Benutzen der jeweils einen Spur des geschützten Radfahrstreifens zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Arndtstraße als sicher ein. Rd. 7 % der Radfahrer bewerten ihr eigenes Sicherheitsempfinden als unsicher in diesem Abschnitt. Weitere rd. 7 % schätzen die Situation für sie als unverändert ein, rd. 15 % haben keine Meinung zu diesem Aspekt.

Rd. 56 % der Zu-Fuß-Gehenden fühlt sich auf den Gehwegen in Höhe der Geschützten Radfahrstreifen sicher, rd. 5 % fühlt sich unsicher. Rd. 18 % sieht es unverändert, rd. 21 % haben keine Meinung hierzu.

Rd. 49 % der autofahrenden Teilnehmer fühlen sich bei der Benutzung der Kfz-Fahrbahn sicher, rd. 21 % fühlen sich unsicher. Rd. 12 % sehen ihr Sicherheitsempfinden unverändert, rd. 18 % haben keine Meinung hierzu.

- **Verkehrliche Gesamtwirkung**

Hinsichtlich der verkehrlichen Gesamtwirkung, die aus den Parametern Verkehrsfluss, Übersichtlichkeit und Konfliktsituation ermittelt wird, haben rd. 71 % der Teilnehmer eine positive Einschätzung hierzu. Rd. 24 % haben eine negative Gesamteinschätzung eingebracht. Rd. 4 % stehen dieser Thematik neutral gegenüber, rd. 1 % haben keine Meinung.

- **Befürwortung einer dauerhaften Einrichtung**

Die beiden neu eingeführten „geschützten Radfahrstreifen“ im Abschnitt der GDS zwischen der Gerhart-Hauptmann-Straße und der Arndtstraße werden von einer deutlichen Mehrheit von rd. 77 % aller Teilnehmer an der Bürgerbeteiligung zum dauerhaften Beibehalt befürwortet. Rd. 21 % stehen dieser Verkehrsführung ablehnend gegenüber.

2) „Leipziger Kombispur“

- **Sicherheitsempfinden**

Rd. 32 % der radfahrenden Teilnehmer geben ihr Sicherheitsempfinden beim Benutzen der zwei Straßenabschnitte mit dieser ortsangepassten Mischspur als sicher an. Rd. 31 % der Radfahrer bewerten ihr eigenes Sicherheitsempfinden als unsicher. Diese Einschätzungen bedürfen im weiteren Verlauf vertiefender Aufmerksamkeit. Ggf. bestehen Erläuterungsbedarfe zur spezifischen Lösung mit ihrer Wirkweise und dem erzielbaren Schutzniveau.

Für die Zu-Fuß-Gehenden Teilnehmer an der Bürgerbeteiligung stellt sich die Bewertung wie folgt dar:

rd. 32 % fühlen sich mit dieser Lösung sicher, rd. 8 % als unsicher. Für 33 % ist die Situation unverändert, 26 % haben keine Meinung hierzu.

Für die autofahrenden Bürgerbeteiligung-Teilnehmer ergab die Auswertung Folgendes:

Rd. 29 % fühlen sich mit dieser Lösung sicher, rd. 27 % bewerten ihr Empfinden als unsicher. Für 23 % ist ihr Sicherheitsempfinden unverändert, rd. 21 % haben keine Meinung hierzu.

- **Verkehrliche Gesamtwirkung**

Hinsichtlich der verkehrlichen Gesamtwirkung, die aus den Parametern Verkehrsfluss, Übersichtlichkeit und Konfliktsituation ermittelt wird, haben rd. 38 % der Teilnehmer eine positive Bewertung abgegeben. Rd. 33 % haben eine negative Gesamteinschätzung eingebracht. Rd. 22 % stehen dieser Thematik neutral gegenüber.

- **Befürwortung einer dauerhaften Einrichtung**

Rd. 47 % aller Teilnehmer befürworten den dauerhaften Beibehalt der Leipziger Kombispur. Rd. 38 % befürworten dies nicht. Rd. 15 % haben keine Meinung hierzu.

Ergänzende Einordnung der Bürgerbeteiligungsergebnisse zur Leipziger Kombispur

Zur „Leipziger Kombispur“ sei zum näheren Verständnis darauf hingewiesen, dass diese spezifische Ausführung sich als Sonderlösung für beengte stadträumliche Straßensituationen anbietet und genau für solche Situationen sinnvoll sein kann.

Die bei dieser Lösung angewendete Mischspur stellt einen Kompromiss dar, der die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Zielen eines möglichst guten Schutzniveaus für Radfahrerinnen

und Radfahrer zusammenführt. Im konkreten Fall kann die Straßenbahn von dieser Lösung profitieren, da rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge aus der Gleistrasse heraus in die benachbarte Abbiegespur geführt werden.

Der etwas geringere Zustimmungswert unter den Teilnehmern der Bürgerbeteiligung ist die nachvollzieh-bare Folge aus der Kompromiss-Situation. Dies ist durchaus verständlich mit Blick auf das etwas geringere Schutzniveau für Radfahrer im Vergleich zu einem autofreien Radfahrstreifen bzw. einer sonstigen separat geführten Radverkehrsanlage.

Eine grundsätzlich denkbare Alternative zur „Leipziger Kombispur“ würde sämtliche, also auch die abbiegenden Kraftfahrzeugverkehre in der Gleistrasse der Straßenbahn belassen. Dies würde für Radfahrende ggf. ein höheres Schutz- und Komfortniveau ermöglichen. Daraus könnten sich zumindest unter den radfahrenden Teilnehmern höhere Zustimmungswerte ergeben. Allerdings würde diese Variante der Verkehrsführung eine höhere Beeinträchtigung insbesondere des Straßenbahnverkehrs zur Folge haben.

Eine andere Alternative wäre mit einem noch geringeren Schutzniveau für Radfahrer verbunden durch Zusammenführung von Geradeaus- & Rechtsabbiegespur des Kfz-Verkehrs mit gemeinsamer Führung des Geradeaus- & Rechtsabbiegeverkehrs für Radfahrer.

Dies bedeutet: in der rechten Spur, wo (auch) die Radfahrer geführt werden, wären bei dieser Alternative mehr Kraftfahrzeuge mit entsprechender Auswirkung auf Komfort und Sicherheitsgefühl auf Seiten der Radfahrer. Die Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmer wäre mit dieser Lösung absehbar noch geringer.

Insofern ist der mit der Online-Bürgerbeteiligung ermittelte Zufriedenheitswert zur Kompromisslösung der „Leipziger Kombispur“ noch als vergleichsweise gut einzustufen.

3) Ladebereiche

Zur Detaillösung des Ladebereichs gemäß Verkehrszeichen 230 StVO war für die Verwaltung eine überraschende Erkenntnis, dass für rd. 45 % der Bürgerbeteiligung-Teilnehmer diese Lösung unbekannt und nur für 15 % bekannt war. Rd. 39 % haben keine Aussage hierzu gemacht.

Rd. 53 % der Teilnehmer an der Bürgerbeteiligung haben die Ladebereiche, obwohl sie gut erkennbar und leicht erreichbar jeweils am Beginn bzw. am Ende mehrerer Seitenstraßen angeordnet sind, bisher noch nicht benutzt.

Diese Ladebereiche, die sowohl für Fahrzeuge von Paketdiensten und sonstigem Lieferservice als auch für Privatfahrzeuge mit Ein- und Ausladevorgängen vorgesehen sind, sollen das Falschparken bzw. das ordnungswidrige Abstellen von solchen Lieferfahrzeugen im Bereich der Radverkehrsanlagen in der GDS verhindern helfen, indem sie nähräumliche attraktive und gut erreichbare Alternativen anbieten.

Die Einordnung von Lieferzonen nach früherer Ausschierungsart bzw. Ladebereichen nach der neuen Möglichkeit gemäß StVO hat sich in anderen Städten bewährt. Lieferzonen bzw. Ladebereiche werden in vielen Kommunen im Zusammenhang mit der Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Fahrbahn, insbesondere von Geschützten Radfahrstreifen und von Radfahrstreifen, zum Einsatz gebracht. In Magdeburg sollte die Wirkweise dieses verkehrsrechtlichen Steuerungsinstruments von Seiten der Verwaltung noch besser kommuniziert werden, so die Erkenntnis.

Eine vertiefende Auswertung der Erkenntnisse aus der Online-Bürgerbeteiligung wurden in einer Präsentation aufbereitet, siehe Anlage 1.

Gleichzeitig erfolgte eine Beteiligung von Interessenverbänden, Dienststellen und involvierten Unternehmen mit Bitte um Einschätzung zu den Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr.

Ergebnisse der im August 2026 durchgeführten Beteiligung von Dienststellen, involvierten Interessenträgern sowie Eigenbetrieben und Unternehmen

Folgende Dienststellen, Interessenträger, Eigenbetriebe und Unternehmen wurden um Stellungnahme gebeten (siehe Anlage 4):

- Polizeirevier Magdeburg (Stellungnahme vom 09.09.2026 liegt vor)
- Fachbereich Ordnungsamt (FB 32) (Stellungnahme vom 08.09.2026 liegt vor)
- Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz (Amt 37) (Stellungnahme vom 08.09.2026 liegt vor)
- Untere Straßenverkehrsbehörde (FD 68.6)
- Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur (FB 68) (Stellungnahme vom 15.09.2026 liegt vor)
- ADFC Regionalverband Magdeburg
- ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt (Stellungnahme vom 04.09.2026 liegt vor)
- Gemeinwesenarbeit (GWA) Stadtfeld-Ost
- Geschäftsstraßenmanagement Stadtfeld-Ost
- Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB)
- Städtischer Abfallwirtschaftsbetrieb Magdeburg (SAB) (Stellungnahme vom 22.09.2026 liegt vor)

Eine Übersicht der bereitgestellten Stellungnahmen ist der Anlage 5 beigelegt.

Schlussfolgerungen

Die Verwaltung wird – auf Basis der vorliegenden Ergebnisse und Stellungnahmen – die zweijährige Testphase bis zum IV. Quartal 2027 fortsetzen. Zum Ende der Testphase wird erneut eine Befragung von Bürgern sowie von involvierten Dienststellen, Interessenträgern und Unternehmen erfolgen. In Verbindung mit der Auswertung von aktuellen Verkehrszählungen für einen Vorher-Nachher-Vergleich wird die Verwaltung eine umfassende Evaluation der Maßnahme durchführen und anhand der Erkenntnisse dem Stadtrat eine Beschlussvorlage in Form einer Drucksache zur weiteren Vorgehensweise vorlegen.

Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung

Anlagen

Anlage 1 – Präsentation zu den Erkenntnissen aus der Online-Bürgerbeteiligung

Anlage 2 – geschützter Radfahrstreifen

Anlage 3 – Leipziger Kombispur

Anlage 4 – Schreiben des Beigeordneten VI an verschiedene Dienststellen und Interessenträger

Anlage 5 – Stellungnahmen von Dienststellen und Interessenträgern zu den Maßnahmen in der Großen Diesdorfer Straße