

Große Diesdorfer Straße, Abschnitt Stadtfeld Ost – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vom September 2025**Zwischenbilanz 2026: Beteiligung Interessenträger und Dienststellen mit Bitte um Stellungnahme** (in der Reihenfolge des Posteingangs)

Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Geschützter Radfahrstreifen „Protected Bike Lane“, Abtrennung mittels aufragender Leitschwellen aus weichem Kunststoff	„Leipziger Kombispur“ Mischspur Kfz- und Radverkehr vor dem Knoten (Abbieger gemischt)	Ladebereich (neue Regelung, Verkehrszeichen 230 StVO)	ergänz. Anmerkung
Interessenträger / Dienststelle				
ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt <u>Tenor:</u> ADAC spricht zum gegenwärtigen Zeitpunkt gegen einen vorzeitigen Rückbau der PBL aus. Testphase soll wie vorgesehen bis 2027 ausgeschöpft werden, um belastbare Daten zu erheben und auszuwerten. Vorzeitige Beendigung der Pilotmaßnahme sei aus verkehrsfachlichen Gründen derzeit nicht begründet. Verkehrssicherheit muss an erster Stelle stehen. Eine leistungsfähige u. sichere Verkehrsinfrastruktur muss die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen; keine Bevorzugung eines einzelnen Verkehrsmittels, sondern einer Verkehrsführung, die Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Verständlichkeit und Praxistauglichkeit möglichst gut miteinander verbindet.	befürwortet die Einrichtung der PBL, bisher positive Einschätzung; Verkehrssicherheit soll weiterhin an erster Stelle stehen, belastbare Betrachtung erst über ausreichend langen Zeitraum möglich; Vergleich mit Situation vor Einführung der PBL wird empfohlen; für abschließende Bewertung ist entscheidend, ob neue Verkehrsführung zu relevanten Veränderungen des Verkehrsablaufs führt. von Bedeutung: - Verkehrsmenge, Verkehrsverteilung - Rückstaulänge, Wartezeiten - Reisezeiten Kfz-Verkehr - Auswirkungen auf Straßenbahnverk. - Erreichbarkeit Grundstücke und Betriebe - mögl. Verlagerungen auf umlieg. Straßen Beachtung d. betrieblichen Robustheit bei dauerhafter Einführung	bisherige vorliegende Erkenntnisse liefern positive Hinweise hinsichtlich Verkehrssicherheit Folgende Fragen können aus Sicht des ADFC im weiteren Verlauf relevant werden: - Wie bewerten die unterschiedl. Verkehrsteilnehmer die neue Verkehrsführung? - Welche Konflikte entstehen an der Leipz. Kombispur zwischen Rad- und Kfz-Verkehr? - Wie entwickelt sich das Unfall- und Konfliktgeschehen über einen ausreichend langen Zeitraum?	Einrichtungen von Ladebereichen sei für viele Verkehrsteilnehmende neu und bedarf einer adäquaten Öffentlichkeitsarbeit, eine engmaschige Kontrolle durch FB 32 wurde angemahnt	Anregung einer ergebnisoffenen und transparenten Evaluation bei Verkehrsfluss, Verkehrsverlagerungen, betriebl. Praxistauglichkeit Akzeptanz und den Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer bestehen noch offene Fragen
Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz (Amt 37) <u>Tenor:</u> Bisher sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Einsatzdienstes des Amts 37 im Bereich der GDS festgestellt worden. Eine statistische Auswertung der Auswirkung der Maßnahmen in der GDS ist derzeit nicht möglich.				GDS ist eine hilfsfrist-relevante Straße; reibungsloser Verkehrsfluss sollte in dieser Kategorie von Straßen unbedingt sichergestellt werden.

Polizeirevier Magdeburg	Bei der fast täglichen Befahrung der Großen Diesdorfer Straße fällt auf, dass der [„normale“] Radfahrstreifen sowie die Protected Bike Lane sehr gut durch die Radfahrer angenommen und genutzt werden. Es können so gut wie keine Radfahrer mehr auf den Gehwegen festgestellt werden. Was aber auch auffällt, ist, dass noch einige Fahrzeugführer (PKW / LKW) den Radfahrstreifen im Bereich Zufahrt zum Parkplatz Lidl schon ab Beginn Europaring zum Abbiegen nutzen. Teilweise werden auch die Radfahrstreifen im Bereich der Annastraße und im Bereich Gerhart-Hauptmann-Straße bis Adelheidring überfahren. Am Auffälligsten sind jedoch die Überfahrten ab der Liebermannstraße in Richtung Europaring. Hier wird der Radfahrstreifen regelmäßig als zweite Fahrspur genutzt. Was sicherlich auch die MVB festgestellt hat, dass die Fahrten der Straßenbahn im Bereich der Einspurigkeit nicht mehr so flüssig erfolgen wie früher. Man sieht es des Öfteren, dass die Straßenbahn hinter dem Linksabbieger warten muss, da Kreuzungspunkte nicht schnell genug geräumt werden. Bauliche Gegebenheit: Auffällig war, dass in den Wintermonaten die Leitschwellen durch Schnee bedeckt waren. Da sie nicht zu erkennen waren, wurden diese mehrfach durch den Winterdienst angefahren. Dies kann sicherlich der Straßenbaulastträger bestätigen. Eventuell sollte hier über das Aufstellen von Pollern nachgedacht werden. Es wurde auch festgestellt, dass der Fahrbereich der Protected Bike Lane nicht durch den Winterdienst beräumt wurde. Selbst mit Einsetzen des Tauvorganges lag der Schnee im Bereich der Verkehrsanlage am längsten. Diese Problematik muss mit dem Winterdienst ausgewertet und verbessert werden.	Es kann beobachtet werden, dass die Radfahrer mit der Verhaltensweise der Leipziger Kombispur umgehen können. Daher wird diese auch gut genutzt. Auffällig ist aber, dass die Kombispur durch Fahrzeugführer (PKW / LKW) zum Vorbeifahren an einem an der Kreuzung wartenden Linksabbieger verbotswidrig genutzt wird. Verkehrsunfälle in diesem Zusammenhang sind noch nicht bekannt geworden.	Hierzu muss man deutlich sagen, dass die Ladebereiche nahezu überhaupt <u>nicht genutzt</u> werden. Täglich stehen Paket-zusteller wie Amazon, DHL, Hermes etc. auf den Radfahrstreifen. Auch die Protected Bike Lane wird regelmäßig zur Paket-zustellung überfahren und als Parkfläche genutzt. Teilweise fahren Paket-zusteller sogar in der Protected Bike Lane von Haus zu Haus. Auch die Anlieferung der Gewerbe (Edeka etc.) erfolgt ausschließlich unter Nutzung der Radverkehrsflächen, als Parkmöglichkeit. Hier muss definitiv nachgebessert werden bzw. die Ahndung der Ordnungswidrigkeiten intensiviert werden. Die Problematik wird innerhalb des Polizeireviers Magdeburg an die betreffenden Bereiche weitergeleitet.	Unfallzahlen für die letzten 3 Jahre, jeweils zum Stichtag 29.07., da dies das Datum aus der Verkehrsrechtlichen Anordnung ist: Zeitraum: 2023 – 2024 Insges. 5 Verkehrsunfälle Zeitraum: 2024 – 2025 Insges. 7 Verkehrsunfälle Zeitraum: 2025 – 2026 Insges. 2 Verkehrsunfälle Insgesamt kann anhand der Unfallzahlen festgestellt werden, dass diese sich zum letzten Betrachtungshorizont verringert haben. Seit dem 01.06.2026 gab es in dem Bereich der Großen Diesdorfer Straße keine weiteren Verkehrsunfälle, an denen Radfahrer beteiligt waren.
---------------------------------------	---	---	---	---

Fachbereich Ordnungsamt (FB32) <u>Tenor:</u> ...die Situation stellt sich im betreffenden Streckenabschnitt seit Umsetzung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen im September 2025 im Wesentlichen unauffällig dar. Im Vergleich zum Zustand vor der Neueinrichtung sind aus der ordnungsbehördlichen Praxis keine signifikanten Veränderungen oder auffälligen Verwerfungen festzustellen. Die im Außendienst registrierten Vorfälle – sowohl hinsichtlich des ruhenden Verkehrs als auch bezüglich allgem. ordnungsrechtlicher Belange – bewegen sich auf einem für vergleichbare innerstädtische Hauptverkehrsachsen typischen Niveau. Gravierende ordnungswidrige Zustände oder akute Gefahrenschwerpunkte sind im Berichtszeitraum nicht hervorgetreten. <u>Fazit:</u> Aus Sicht des ordnungsamtlichen Außendienstes lässt sich derzeit kein gesonderter, ressourcenbindender Überwachungsbedarf über den regulären Dienstbetrieb hinaus ableiten. Die Begleitung der Maßnahmen wird im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten fortgeführt.	Die neuen Führungsformen (Radfahrstreifen / Protected Bike Lane) des Radverkehrs werden nach den bisherigen Eindrücken weitgehend akzeptiert. Ordnungswidriges Halten oder Parken auf den Streifen kommt im Rahmen von kurzzeitigen Liefer- und Ladevorgängen vereinzelt vor, stellt sich jedoch bislang <u>nicht</u> als strukturelles Dauerproblem dar.	Knotenpunktbereiche (Kombispur / indirektes Abbiegen): Das ordnungsbehördliche Handeln konzentriert sich hier vorrangig auf das Freihalten der Sichtachsen und der Einmündungsbereiche. Besondere Störungen der Funktionsfähigkeit dieser Knotenpunkte durch verkehrswidriges Verhalten wurden bislang nicht festgestellt.	Die im Außendienst registrierten Vorfälle ... hinsichtl. des ruhenden Verkehrs ... bewegen sich auf einem für vergleichbare innerstädtische Hauptverkehrsachsen typischen Niveau. Die Ausweisung gesonderter Ladeflächen in den Querstraßen stellt einen zweckmäßigen Ansatz dar. Punktuelle Fehlbelegungen durch den Parkdruck im Quartier kommen vor, bewegen sich jedoch im Rahmen der allgem. städtischen Stellplatzdynamik und werden im Zuge der regulären Kontrolltätigkeiten erfaßt.	
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur (FB 68) <u>Fazit:</u> Wenn das Projekt nach Auswertung der Testphase bestehen bleiben soll, ist eine <u>alternative Lösung</u> zur Vermeidung von Beschädigungen durch den Winterdienst erforderlich. Das installierte System (<i>der PBL</i>) ist aus Sicht der Unterhaltung handhabbar.	FB 68 betrachtet die Umsetzung des geschützten Radweges in der GDS als positiv. Als Radfahrer fühlt man sich nun sicher. Die Einschränkungen für den Kfz-Verkehr sind aus unserer Sicht nicht gravierend, somit akzeptabel. Durch den Winterdienst wurden mehrere Elemente abgerissen, die umgehend repariert wurden (bzw. neue installiert).		Zu eventuellen Einschränkungen von ... Lieferverkehren können wir keine Aussage treffen.	

Städtischer Abfallwirtschaftsbetrieb Magdeburg (SAB) Tenor: Für die Bereiche mit neu eingeführten Radfahrstreifen keine Spiegelung einer Einschätzung zur Verkehrssicherheit.	Stadtreinigung / Winterdienst: die Einrichtung der geschützten Radfahrstreifen führt zu einem erhöhten Personal- und Technikeinsatz und damit zu erhöhten Kosten. Der Radfahrstreifen muss bei der Reinigung wie auch im Winterdienst durch ein zusätzliches Fahrzeug bearbeitet werden. Besonders im Winterdienst ist dies nicht immer zeitgleich umzusetzen, sodass der Radstreifen bei Schneefall durch Einsatzfahrzeuge der Fahrbahn zugeschoben wird und eine Beräumung dann nicht mehr möglich ist. Zudem hat sich gezeigt, dass die Abgrenzung bei Schneefall im Winter durch den Einsatz von Schneepflügen kein Bestand hat.	Straßenreinigung / Winterdienst: im Bereich der Leipziger Kombispur keine Auswirkungen für die Stadtreinigung sowie im Winterdienst; im Bereich des indirekten Linksabbiegens am Knoten GDS / Gerhard-Hauptmann-Straße keine Auswirkungen	Straßenreinigung / Winterdienst: im Bereich der Ladebereiche in mehreren Seitenstraßen keine Auswirkungen	Abfallwirtschaft: Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Leerung der Abfallbehälter oder der Entsorgung von Sperrmüll im Bereich der Großen Diesdorfer Str. ist es erforderlich, den Radfahrstreifen zu befahren. Dabei sind Konflikte und Gefährdungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insbes. mit Radfahrenden und der Straßenbahn, nicht vollkommen ausgeschlossen. Im Rahmen der Abfallsammlung weichen viele Fahrradfahrende seitlich am Müllfahrzeug vorbei auf die verbliebene Fahrbahn aus. Es kommt dann vermehrt zu verbalen Äußerungen gegenüber den Mitarbeitenden der Abfallsammlung.
---	---	--	---	---