

Drucksache 0160/26

Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg

Mobilität in Magdeburg
Fachdienst - Verkehrsplanung

ottostadt magdeburg

SACHSEN-ANHALT #moderndenken

Förderung durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt aus dem Programm Sachsen-Anhalt REGIO

Inhaltsübersicht

1. Anlass und Ziele

2. Beratungsfolge der DS0160/26

3. Wesentliche Ergebnisse der Konzeption

4. Vorstellung der Beschlusspunkte

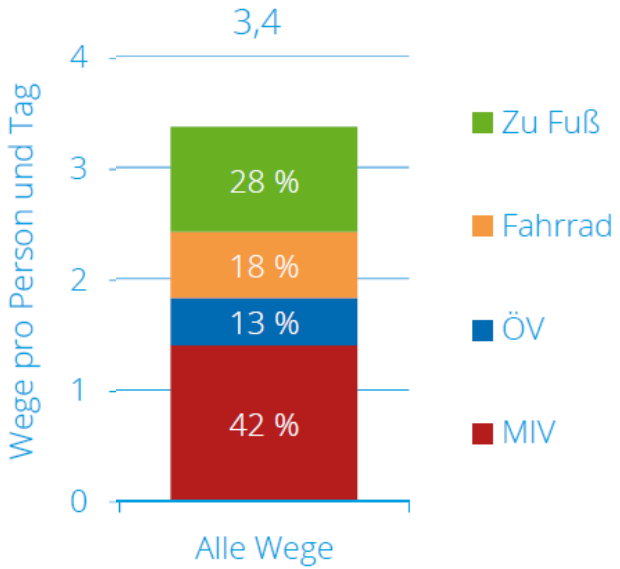
1. Anlass und Ziele

1.

„14 getötete Radfahrer über einen 10-Jahres-Zeitraum 2012 bis 2022“



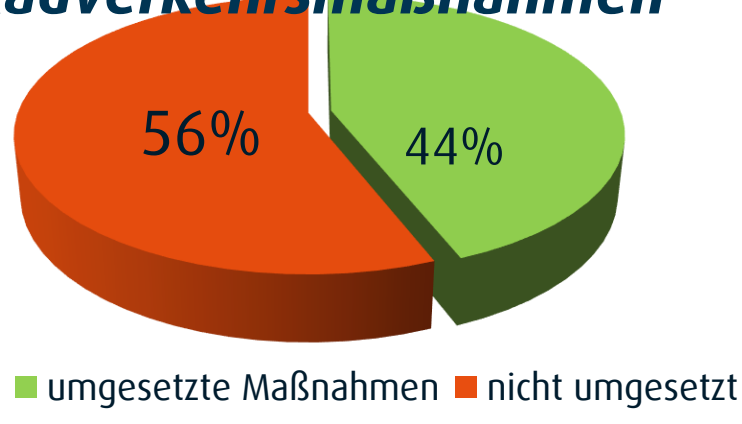
„stagnierender Radverkehrsanteil“



SrV Erhebungsdurchgang 2023

„konstant bleibend hohe Zahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung bei ca. 500 Unfälle pro Jahr“

„schleppende Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen“



Umsetzungsstand bisheriger Radverkehrskonzeption aus 2003

1.

Politische Handlungsgrundlage

- Aufstellungsbeschluss: Stadtratsbeschluss zur DS0102/23 vom 26.06.2023 (SR-Beschluss Nr. 5719-067(VII)23)
- Stadtratsbeschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030*plus*) (SR-Beschluss Nr. 1399-046(VII)22

Ziele

- mehr Verkehrssicherheit mit Ziel „Vision Zero“
- Steigerung der Fahrradnutzung im Alltag
- Konzeption als **Leitbild** und **Handlungsgrundlage** für die Verwaltung zur Planung und Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet Magdeburg

2. Beratungsfolge der DS0160/26

2. Beratungsfolge DS0160/26

15.09.2026
Dienstberatung Oberbürgermeisterin

15.10.2026
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, 1. Lesung

25.11.2026
Finanz- und Grundstücksausschuss

26.11.2026
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, 2. Lesung

03.12.2026
Stadtrat

3. Wesentliche Ergebnisse der Konzeption

3.

Aufstellung eines Radzielnetzes mit Verbindungsfunktionsstufen für den Alltagsradverkehr mit einer Netzlänge von 425 km

Radverkehrs-infrastruktur

- Mängelanalyse = Abweichung zu Qualitätsstandards
- Aufzeigen der Handlungsbedarfe durch Einteilung in Maßnahmenkategorien

Fahrradparken

- Bestandskataster und Bedarfsermittlung an 173 Standorten (quantitativ)
- Zielsetzungen für den Ausbau definiert (qualitativ)

Wegweisung

- Bestandskataster (103 km Strecke mit Wegweisung)
- Wegweisungskonzept nach dem Knotenpunktsystem (künftig: 173 km Strecke mit Wegweisung)

➢ Einordnung **aller** Streckenmaßnahmen in Umsetzungshorizonte

4. Vorstellung der Beschlusspunkte

4. Vorstellung der Beschlusspunkte

BP 1 ***Radzielnetz*** *als Leitbild*

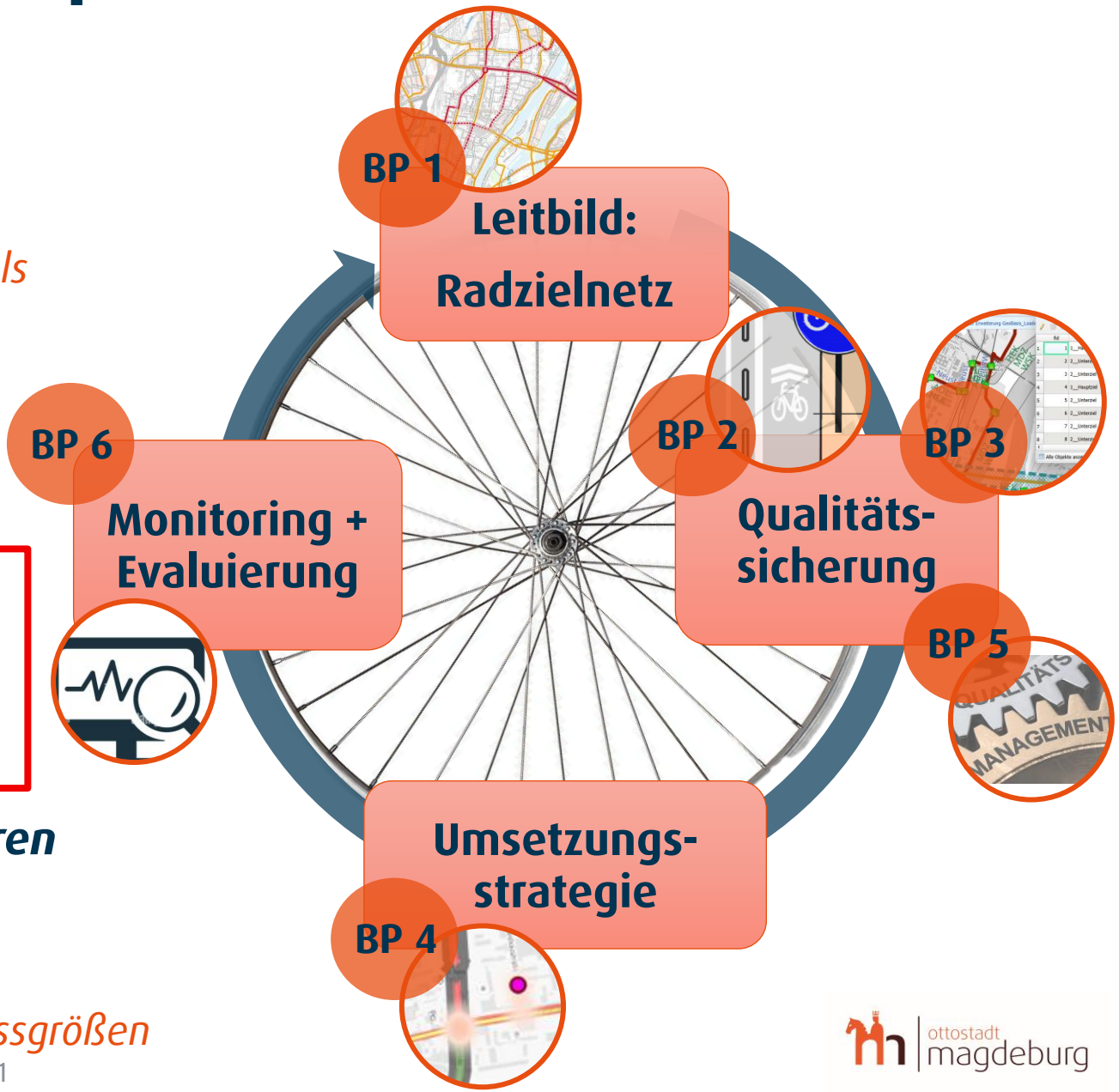
BP 2 ***Qualitätsstandards und Musterlösungen*** *als verbindlicher Planungsmaßstab*

BP 3 ***Datenpflege*** *der aufgebauten GIS-basierten Bestands- und Planungskataster*

BP 4 ***Umsetzungsstrategie***
kurz- und mittelfristige Maßnahmen, Kleinstmaßnahmen, Fahrradstraßen, Fahrradparken, Wegweisung

BP 5 ***Umsetzung Qualitätsmanagementverfahren***

BP 6 ***Berichterstattung und Evaluierung***
nach definierten Zielgrößen, Indikatoren und Messgrößen

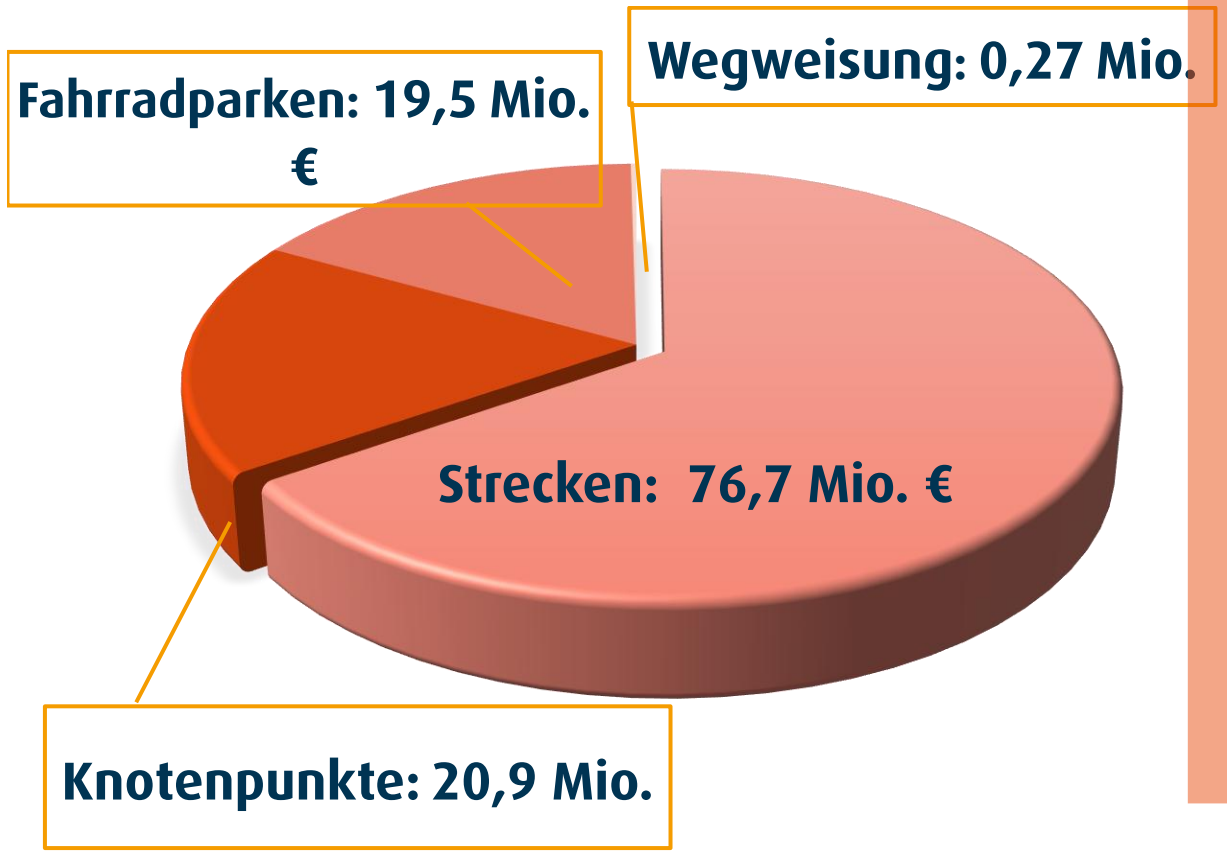


ottostadt magdeburg

4. BP 4 *Umsetzungsstrategie*

Gesamtinvestitionsbedarf Radverkehrsinfrastruktur:

rd. 117 Mio. € (überschlägige Grobkostenschätzung ohne Grunderwerb auf Basis von Maßnahmenkategorien)



Beschluss strukturelle Radverkehrsförderung:

30 € p. EW/a = 7,3 Mio. € pro Jahr

- BP 4.3 Kleinstmaßnahmen
- BP 4.1 Kurzfristige Maßnahmen
- BP 4.2 Mittelfristige Maßnahmen
- BP 4.4 Fahrradstraßen
- BP 4.5 Fahrrad-Wegweisung
- BP 4.6 Fahrradparken

4. BP 4 *Umsetzungsstrategie*

Beschluss strukturelle Radverkehrsförderung = SOLL?

Gesamtinvestitionsbedarf Radverkehrsinfrastruktur: rd. 117 Mio. €

- **Beschluss strukturelle Radverkehrsförderung:**

  30 € p. EW/a = 7,3 Mio. € pro Jahr

*Bei dieser jährlichen Investitionssumme von **7,3 Mio. €** (Eigen- und Fördermittel) wäre theoretisch die Umsetzung **rein rechnerisch in 15 bis 20 Jahren möglich** (ohne Baupreissteigerung).*

PRAXIS: IST (2025; vgl. S0064/26) = SOLL?

Gesamtinvestitionsbedarf Radverkehrsinfrastruktur: rd. 117 Mio. €

- **Umsetzungskontrolle strukturelle Radverkehrsförderung (S0064/26):**

  14 € p. EW/a = 3,4 Mio. € pro Jahr

*Bei dieser jährlichen Investitionssumme von **3,4 Mio. €** (Eigen- und Fördermittel) wäre theoretisch die Umsetzung rein **rechnerisch frühestens in 34 Jahren möglich** (ohne Baupreissteigerung).*

4. Umsetzungsstrategie

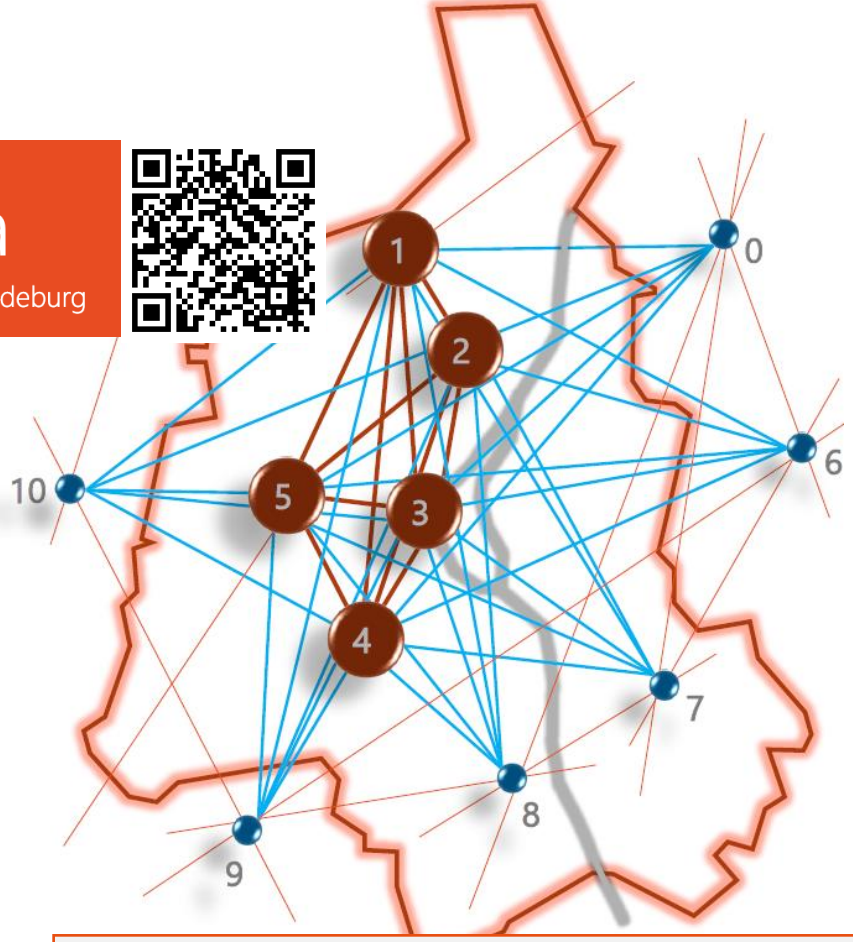
BP 4.1 Kurzfristige Maßnahmen

JuMoMa
Junge Mobilität in Magdeburg

Aktueller Stand: Antragsstellung

Jahr	2027				2028				2029				2030				2031			
Quartal	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
AP 0 Projektmanagement und Berichtswesen							ZB				ZB				ZB					EB
AP 1 – Barleber Straße zwischen Ziolkowskistraße bis Klosterwuhne																				
AP 2 – Nachtweide zwischen Schöppensteg bis Gröperstraße																				
AP 3 – Albert-Vater-Straße / Walther-Rathenau-Straße, Querung Höhe Krökentor																				
AP 4 – Salzmannstraße Umgestaltung des Straßenraumes																				
AP 5 – Westring (Ostseite) Radverkehrsanlage zwischen Liebknechtstraße und Gr. Diesdorfer Straße																				

https://www.magdeburg.de/JuMoMaJungeMobilitätinMagdeburg



Gesamtsumme: 6,1 Mio. €

Förderung: 5,5 Mio. €

Eigenmittel LH MD*: 567 t€

*Kooperationsprojekt mit dem DIFU inkl. wissenschaftlicher Begleitforschung

ottostadt magdeburg

4. Umsetzungsstrategie

BP 4.2 Mittelfristplanung 2030 bis 2035

Verwaltungsvorschlag:
Maßstab für den Ansatz wäre der Beschluss zur strukturellen Radverkehrsförderung

Handlungsauftrag:
Erstellung einer abgestimmten Prioritätenliste für die Mittelfristplanung

Kriterien der Maßnahmenauswahl

- Berücksichtigung der gutachterlich als **dringlich priorisierten**

  Streckenabschnitte (45% des Radzielnetzes [38 Mio.€])
- **Berücksichtigung aller Handlungsfelder**: Strecken- und Knotenpunktmaßnahmen, Fahrradstraßen, Fahrradparken
- **Prio: Netzlücken** schließen **und Verbindungen mit hohem Potential**: Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Investitionsvolumen (nach Beschluss zur strukturellen Radverkehrsförderung):

- rd. **36,5 Mio. €** (7,4 Mio. €/a) für einen **5-Jahres-Zeitraum** mit Maßnahmen untersetzen
- **Achtung: inkl. Fördermittel**

4. BP 4.2 Mittelfristplanung 2030 bis 2035

Klarstellung

BP 4.2 zielt auf eine Abstimmung der FB 64 und 68 bzgl. der Prioritäten- und Maßnahmenlisten zur Radverkehrsförderung inhaltlicher Art und ***Berücksichtigung der Prioritäten lt. RVK****.*

Der Planungsansatz wäre abzustimmen*.* ***Grundsatz- und Variantenentscheidungen von Einzelmaßnahmen werden nach wie vor dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt*** *(vgl. Änderungsantrag CDU/ FDP Stadtratsfraktion zur DS 0160/26 vom 24.11.2026)*

Beschluss strukturelle Radverkehrsförderung = SOLL?

- **Beschluss strukturelle Radverkehrsförderung:**
  30 € p. EW/a = 7,3 Mio. € pro Jahr

→ **5-Jahres-Planung Maßnahmen zur Radverkehrsförderung: rd. 36,5 Mio. €**

PRAXIS: IST (2025; vgl. S0064/26) = SOLL?

- **2025 umgesetzte Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (S0064/26):**
  14 € p. EW/a = 3,4 Mio. € pro Jahr

→ **5-Jahres-Planung Maßnahmen zur Radverkehrsförderung: rd. 17 Mio. €**

4. Umsetzungsstrategie

BP 4.3 Kleinstmaßnahmen

Regelmäßige Prüfung zu Möglichkeiten der Umsetzung von Kleinstmaßnahmen mit jährlicher Berichterstattung

- Bordabsenkungen und Grundstückseinfahrten
- Durchlassbreiten (Poller)
- Bevorrechtigung Radverkehr an geeigneten Knoten
- Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr
- Ergänzung von Beleuchtung
- Beseitigung von Hindernissen
- Herstellung nutzbarer Breiten durch Grünpflege
- Gefahrstellen ruhender Verkehr
- **bei Nicht-Finanzierbarkeit aus lfd. Haushalt**
  - > **gesonderter Stadtratsbeschluss**







Sichtbare Verbesserung mit geringem finanziellen und personellen Aufwand zur Erhöhung

- ➢ *Verkehrssicherheit*
- ➢ *Netzdurchlässigkeit*
- ➢ *Nutzungsqualität*







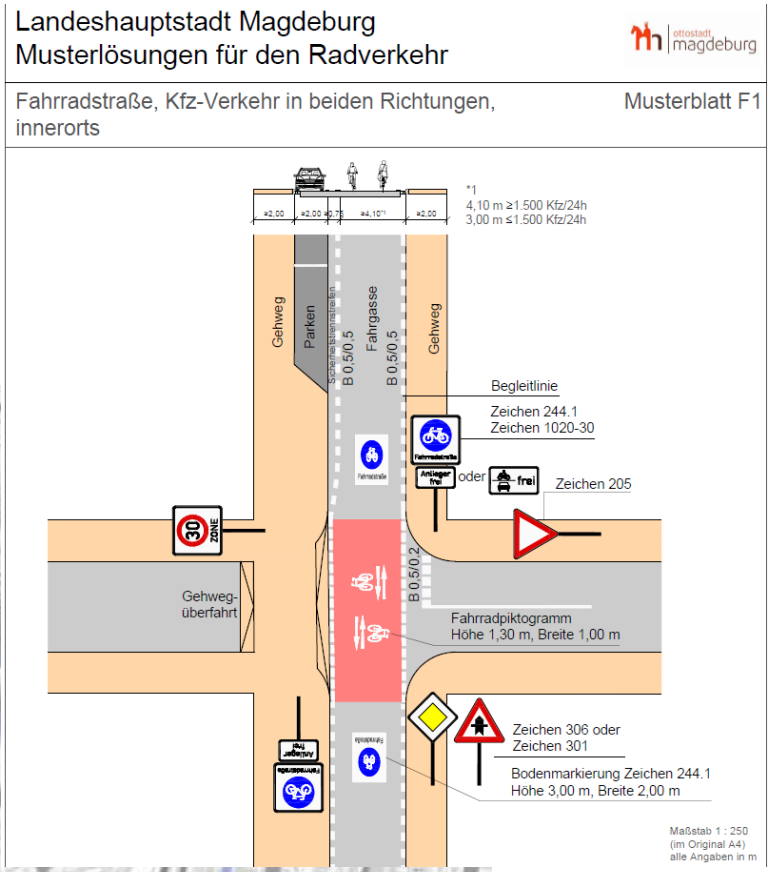
4. Umsetzungsstrategie

BP 4.4 Fahrradstraßen

Prüfung der Umwandlung der im Fahrradstraßenkonzept enthaltenen Straßen zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden und Musterlösung mit jährlicher Nachweisführung

- sukzessive Prüfung der Machbarkeit und Vorbereitung der Umsetzung auf konzeptioneller Grundlage
- **bei nicht Finanzierbarkeit aus lfd. Haushalt > gesonderter Stadtratsbeschluss**
- **Qualitätssicherung und Wiedererkennungswert durch Umsetzung nach Musterlösungen**
- regelmäßige Berichterstattung und Evaluierung





4. Umsetzungsstrategie

BP 4.5 Fahrrad-Wegweisung

Umsetzung des Wegweisungskonzeptes nach dem Knotenpunktsystem

- 2027: zunächst **konkrete Standortplanung (konsumtiv)** mit EFRE-Fördermitteln Ergebnis: Leistungsverzeichnis zur Ausschreibung der Bauleistungen

  Gesamtausgaben 2027 - 2028: 120 t€, dv. 70 t€ Förderung

- 2028: Einholung Stadtratsbeschluss und Umsetzung bei erfolgreicher Fördermitteleinwerbung

- 2028 ff.: kontinuierliche Pflege und Instandhaltung



4. Umsetzungsstrategie

BP 4.6 Fahrrad-Parken

Quantitative und qualitative Verbesserung des Angebots gemäß durchgeführter Bedarfsermittlung

- Umsetzung im Einklang mit bestehender Beschlusslage zur strukturellen Radverkehrsförderung nach Bedarfsermittlung RVK
  + Gestaltungsleitfaden Fahrradparken

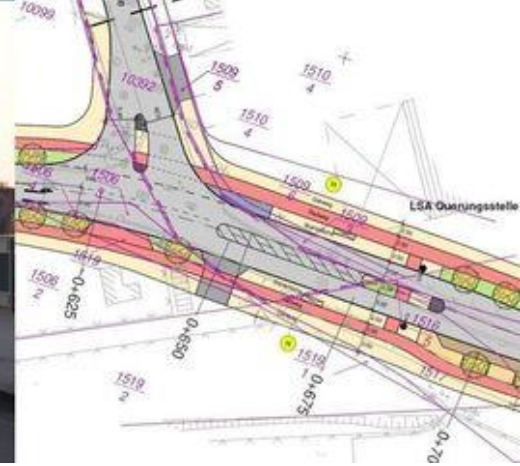
- strukturelle Radverkehrsförderung: 500 FAB/a <> 207 = 414 Stellplätze in 2025 (Vgl. S0064/26)

- **Investitionsvolumen 2025: 35 t€ (Vgl. S0064/26)**
- **größere Anlagen** (Parkhäuser, Sammelschließanlagen): **stetige Prüfung von Fördermittelverfügbarkeiten und -einwerbung, Einholung Grundsatz- und Finanzierungsbeschluss**









Mobilität in Magdeburg
Fachdienst - Verkehrsplanung

Information und Kontakt!

Landeshauptstadt Magdeburg

Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung

Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung

Fachdienst 64.4 Verkehrsplanung

Tim Schneider (Projektleitung) +49 (391) 540 5354
tim.schneider@spa.magdeburg.de

Mareike Quantz (SB Radverkehr) +49 (391) 540 5375
mareike.quantz@spa.magdeburg.de

Mario Schröter (Fachdienstleiter) +49 (391) 540 5378
mario.schroeter@spa.magdeburg.de

Internet: www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption

ottostadt magdeburg

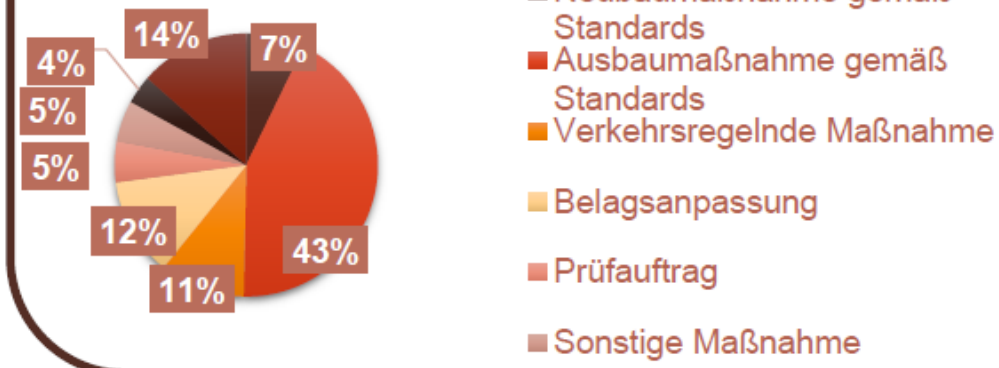


Vielen Dank

3. hierarchisiertes Radzielnetz für den Alltagsradverkehr mit einer Netzlänge von **452 km**

Radverkehrsinfrastruktur

Mängelanalyse = Abweichung zu Qualitätsstandards → Aufzeigen der Handlungsbedarfe durch Einteilung in **Maßnahmenkategorien**

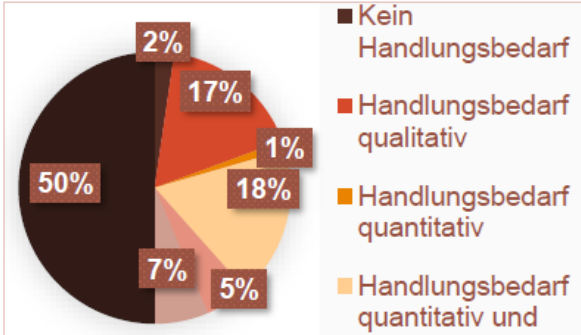


Umsetzungsstrategie

- Einordnung **aller** Streckenmaßnahmen in Umsetzungshorizonte
- 45 Streckenabschnitte mit allerhöchster Dringlichkeit

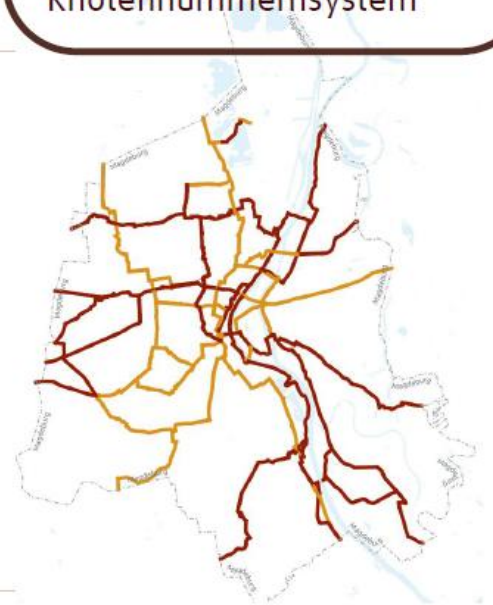
Fahrradparken

Bestandskataster und Ermittlung Stellplatzbedarf (quantitativ) an 173 Standorten und Zielsetzungen für den Ausbau (qualitativ)



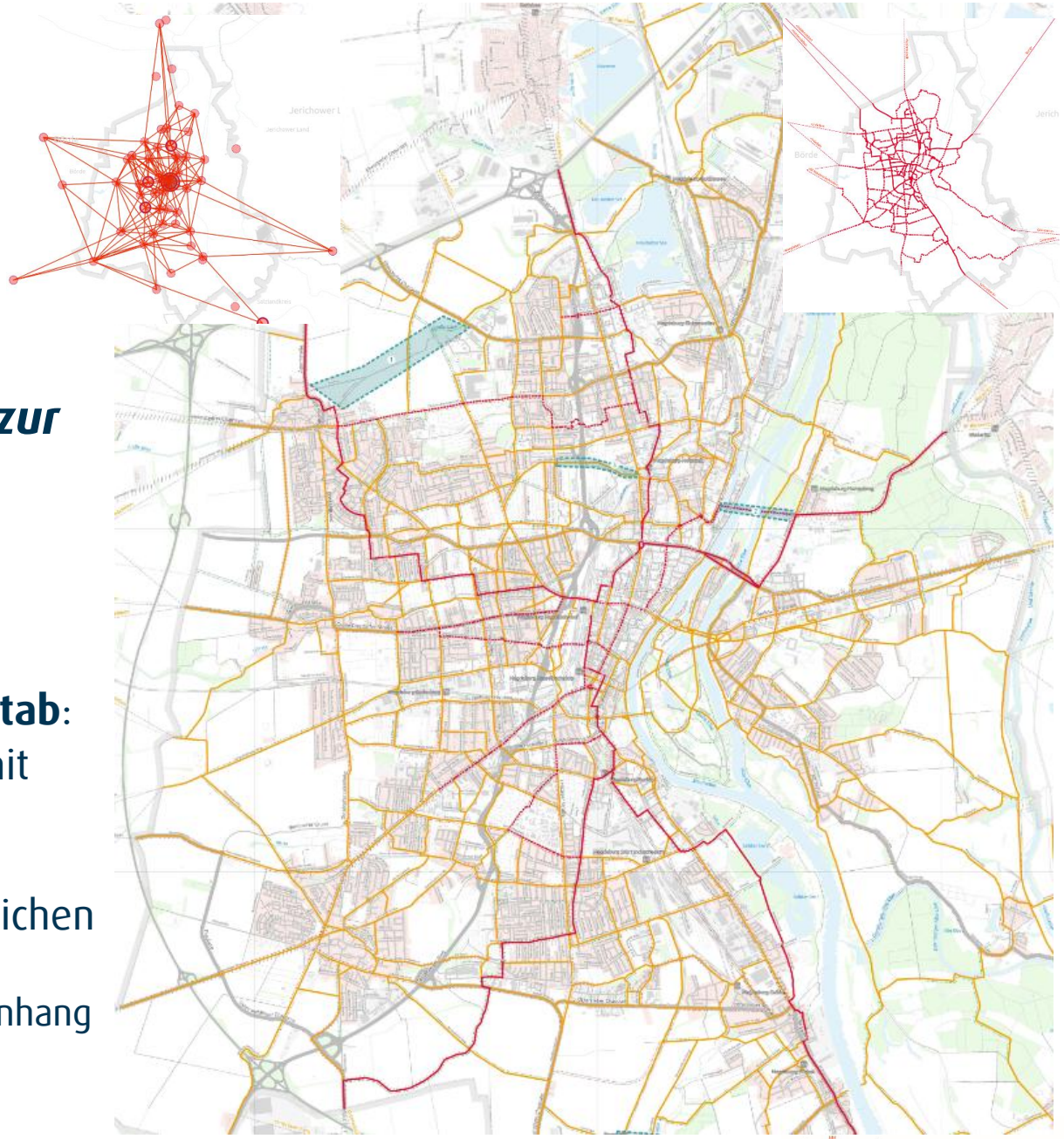
Wegweisung

Bestandskatasters (ca. 103 km Wegweisung) und Ableitung eines Wegweisungskonzeptes (173km) Integration Knotennummernsystem



ottostadt magdeburg

4. BP 1 *Radzielnetz* als Leitbild



priorisierte und qualitätsorientierte Umsetzung zur nachhaltigen Radverkehrsförderung

- **452 km Zielnetz** für den **Alltagsradverkehr**

- **Netzhierarchisierung in 3 Ebenen als Planungsmaßstab**:
Radschnellverbindung, Radvorrangrouten, Basisstandard mit definierten Qualitätsstandards

- **regelmäßigen Evaluation** und Etablierung eines förmlichen **Netzänderungsverfahren**
(Vgl. BP 6 und Liste ergänzend zu prüfender Netzabschnitt nach Anhang 9.2 des Erläuterungsberichtes)

4. BP 2 *Qualitätsstandards und Musterlösungen* als verbindlicher Planungsmaßstab

Standards zur Schaffung eines einheitlichen Rahmens

- differenzierte **Qualitätsstandards nach den Netzhierarchiestufen**
- **Musterlösungen**
- **Gestaltungsleitfäden Fahrradstraßen, Fahrradparken**

verbindliche Einführung und Anwendung in der Verwaltungspraxis

Absicherung durch das Qualitätsmanagementverfahren

Breitenmaße von F

Anlagentyp	Qualitätsstandards RVK MD 2025 (ERA 2025)				
	Ausbaustandard	Breite	Breite des Sts Zur Fahrbahn	Breite des Sts zu Längsparkständen	Breite des Sts zu Schräg-/Senkechtparkständen
Innerorts					
Mischverkehr	Bis Tempo 30: Mischverkehr verträglich; Bis 50 km/h: max 3.000 Kfz/Tag verträglich				
Schutzstreifen	BASIS	≥ 2,00 m (≥ 1,50 m an Straßen mit geringem Handlungsspielraum)	-	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m
	RVOR	2,00 m			≥ 1,00 m



4. BP 3 *Datenpflege der aufgebauten GIS-basierten Bestands- und Planungskataster*

GIS-basierte Datenbestände zur Wegeinfrastruktur, Fahrradparken und zur Wegweisung nach einheitlichen methodischen und attributbasierten Vorgaben des nationalen Datenschemas pflegen & aktualisieren

- **Erfüllen der Fördervorgaben**: Schaffung einer Schnittstelle zum amtlichen Landesradverkehrsinformationssystem ALRIS und Spiegelung der Daten → automatische Aktualisierung

- ***Aufbau/ Anpassung von organisatorischen und technischen Strukturen in der Verwaltung sowie Integration in bestehende Arbeitsprozesse***

Schnellere und moderne datenbasierte Radverkehrsplanung + Monitoring und Evaluation

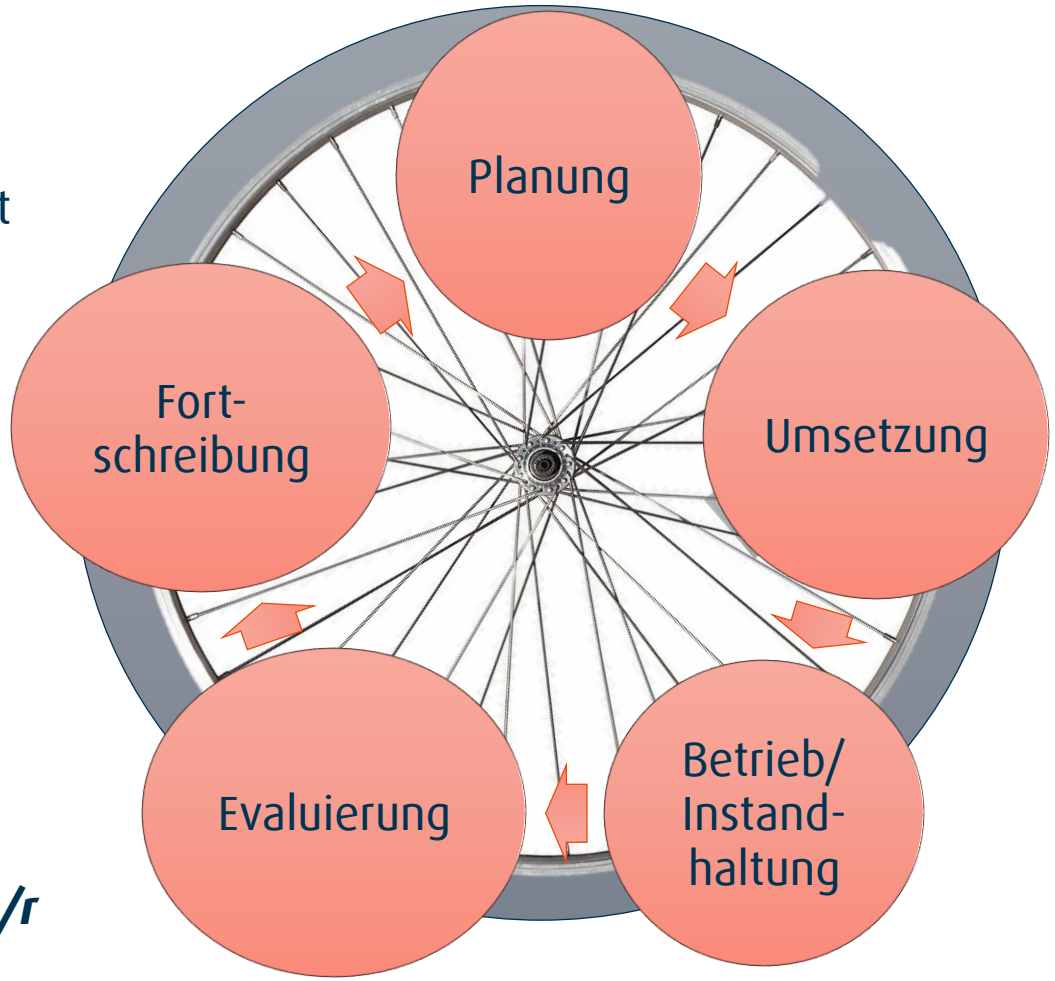
4. BP 5 *Umsetzung Qualitätsmanagementverfahren*

- Standardisierung und Optimierung von Prozessabläufen beschleunigt die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen und macht sie effektiver

- Transparenz, Planungssicherheit, Effizienzsteigerung, verbesserte Zusammenarbeit > Erfahrungen aus ACCELERAD verstetigen

- ***verbindliche Einführung und Anwendung in der Verwaltungspraxis***

- ***verstärkte Koordinierung notwendig: Radverkehrsbeauftragte/r***



4. BP 6 Berichterstattung und Evaluierung

Turnusmäßige Berichterstattung zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption in allen Handlungsfeldern + Maßnahmen- und Netz-Evaluierung

- **Was:** systematisches Monitoring + Evaluierung des Umsetzungsfortschritts und Zielerreichungsgrad; formalisiertes Netzänderungsverfahren
- **Wann:** Turnus: mindestens alle zwei Jahre
- **Warum:** Trendanalysen Entwicklung Radverkehr, frühzeitiges Erkennen von Umsetzungshemmnissen und Abweichungen von Zielwerten > gezielte Nachsteuerung, effektive Wirkungskontrolle
- **Wie:** nach standardisierten Verfahren mit definierten Zielgrößen, Indikatoren und Messgrößen (abgeleitet aus dem VEP 2030plus)
- ***Voraussetzung:*** *konsistente Datengrundlage > BP 3 und entsprechende Organisationsstrukturen mit Personalausstattung > BP 5*

