



Dokumentation

Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg Auftaktveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung

Donnerstag, 18. April 2024

17 bis 19 Uhr

Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung,
An der Steinkuhle 6, 39128 Magdeburg, Raum 1.01

Veranstalterin:

Landeshauptstadt Magdeburg / Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung / Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung / 64.4 Fachdienst Verkehrsplanung

Konzept und Moderation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Mitwirkende:

PGV-Alrutz GbR



Vorspann und Einlass

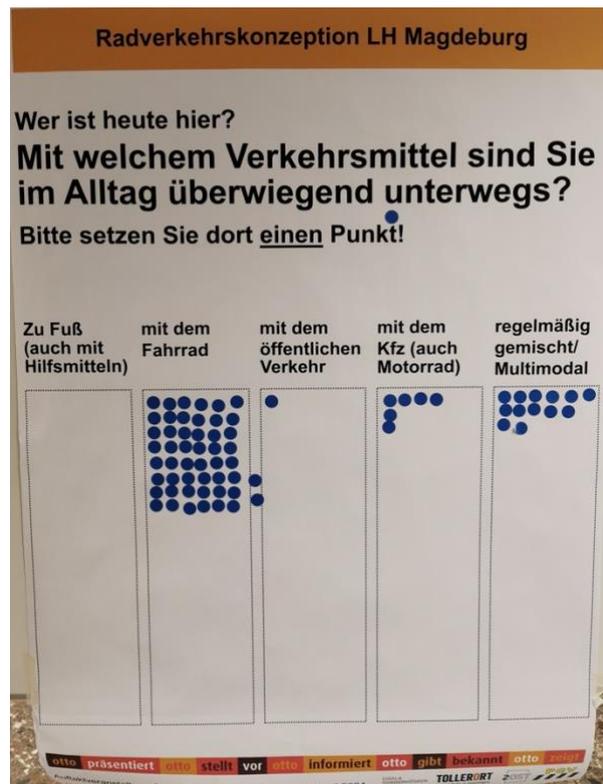
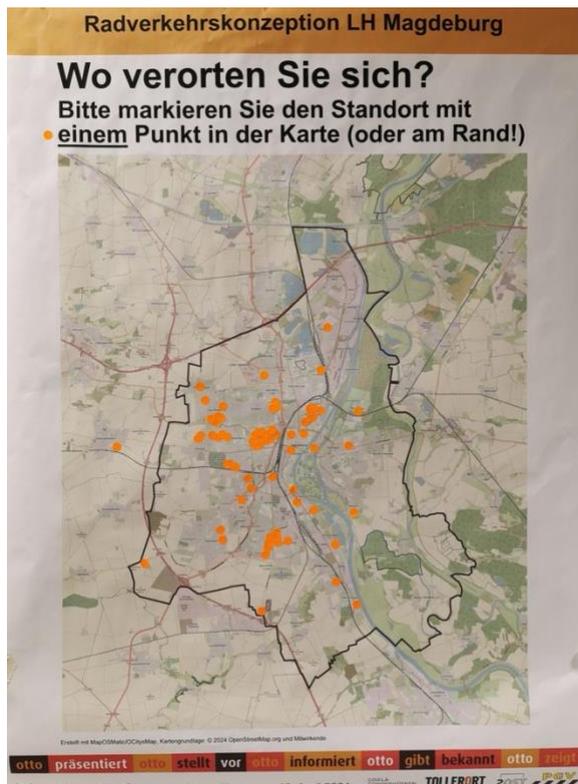
Das Moderationsteam empfängt die Teilnehmenden mit einer Abfrage an Plakatwänden, die einen Überblick über die Zusammensetzung des heutigen Teilnahmekreises gibt:

- *Wo verorten Sie sich?*

Ein Großteil der an der Abfrage Teilnehmenden verortet sich auf dem westelbischen Stadtgebiet von Magdeburg. Die ostelbischen Stadtteile sind mit vier Teilnehmenden vertreten. Die Befragten kommen sowohl aus verdichteten, innenstadtnahen Stadtteilen, als auch aus Stadtrandgebieten. Hier lassen sich mehrere räumliche Schwerpunkte erkennen: Stadtfeld Ost und West, Alte Neustadt, Neu Olvenstedt, Diesdorf, Reform und Hopfengarten. Eine befragte Person verortet sich außerhalb der Stadtgrenze von Magdeburg in Niederndodeleben.

- *Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?*

Der überwiegende Anteil der Befragten, d.h. etwas mehr als zwei Drittel nutzt überwiegend das Fahrrad im Alltag (48 Personen). Etwas mehr als ein Viertel der Teilnehmenden ist regelmäßig mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs (15 Angaben). Sechs Befragte nutzen Auto oder Motorrad. Nur eine Person bewegt sich im Alltag hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fort. Niemand gibt an, überwiegend zu Fuß zu gehen. Die Verkehrsmittelwahl der Beteiligten entspricht somit nicht dem durchschnittlichen Modal-Split in Magdeburg von 2018 – Radfahrende sind unter den Befragten überdurchschnittlich vertreten.



Ergebnisse der Standortabfrage und der Abfrage zum überwiegenden im Alltag genutzten Verkehrsmittel

1. Begrüßung und Einstieg

Moderatorin Karina Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die ca. 70 Teilnehmenden zur Auftaktveranstaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz ist zusammen mit 2:OST Verkehrsplanung

Michael Haase, der Design-Gruppe Gisela Sonderhüsken und TOLLERORT entwickeln & beteiligen von der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) mit der Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption (RVK) beauftragt. TOLLERORT entwickeln & beteiligen ist hier für die Ausgestaltung und Durchführung des Beteiligungsprozesses verantwortlich. Ziele der Auftaktveranstaltung sind das Projekt der Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg, den aktuellen Sachstand und erste wesentliche Aspekte der Zieldefinition vorzustellen sowie erste Hinweise der Beteiligten zu thematischen Schwerpunkten aufzunehmen. Frau Meißner gibt einen Überblick über den Ablauf der Auftaktveranstaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Ablauf 17-19 Uhr

1. Begrüßung und Einstieg
2. Einführung in die Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg
3. Vorstellung aktueller Sachstand
4. Rundgang: Hinweise an Stellwänden
5. Schlussfolgerungen, Ausblick und Abschluss

Frau Meißner weist darauf hin, dass für die Dokumentation Fotos erstellt werden, die für Veröffentlichungen (z.B. im Internet) genutzt werden. Wer nicht fotografiert werden möchte, signalisiert dies bitte per Handzeichen. Die Veranstaltung wird mit Video und Ton aufgezeichnet und auf der Projektseite der LH MD veröffentlicht. Eine von TOLLERORT verfasste Dokumentation der Veranstaltung wird im Internet auf der Projektseite der LH MD eingestellt und kann dort abgerufen werden. Keiner der Anwesenden widerspricht den Fotoaufnahmen sowie der Video- und Tonaufzeichnung und der anschließenden Veröffentlichung.

Anschließend stellt Frau Meißner die anwesenden Mitwirkenden vor:

- Fachdienst Verkehrsplanung des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung der LH MD: Mario Schröter, Tim Schneider, Mareike Quantz, Nancy Brand und André Korsch
- Planungsteam: Heike Prahlow und Ronja Meier, PGV-Alrutz
- Moderationsteam: Karina Meißner und Federico Garrone, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Mario Schröter, Leiter des Fachdienstes Verkehrsplanung im Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der LH MD, begrüßt in Vertretung für den Beigeordneten Jörg Rehbaum die Teilnehmenden. Er erklärt, dass die Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption aus dem verkehrsübergreifenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* abgeleitet wird und dabei die Leitlinien und Handlungsbedarfe des VEP 2030*plus* berücksichtigt. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses sollen Problemlagen benannt und Lösungsansätze aufgezeigt werden. Dabei ist die Beteiligung der Bürger*innen von großer Bedeutung. Vorrangiges Ziel ist das vom Beigeordneten des Dezernats für Umwelt und Stadtentwicklung formulierte Erreichen der „Vision Zero“, d.h. dass es zukünftig zu keinen weiteren Unfällen mit Radbeteiligung kommt.

2. Einführung in die Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg

Heike Prahlow, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, benennt Aufgaben und Ziele der RVK und stellt die wesentlichen Bearbeitungsschritte vor. Ziel der neuen RVK ist es den Weg dafür vorzubereiten, dass künftig mehr Komfort, Sicherheit und Spaß beim Radfahren in Magdeburg gewährleistet sind. Im Ergebnis dessen soll die Fahrradnutzung – vor allem im Alltag – gesteigert werden. Mit der RVK soll die Grundlage für eine lückenlose Radinfrastruktur geschaffen werden. Als Gesamtkonzeption sollen neben der Wegeinfrastruktur auch die Handlungsfelder Fahrradparken und Wegweisung betrachtet werden. Frau Prahlow geht im Anschluss auf die acht Arbeitspakete der RVK – Grundlagenermittlung, Zieldefinition,

Netzplanung, Bestandsanalyse, Maßnahmenplanung, Umsetzungsstrategie, Methodik zur Evaluierung und Zielkontrolle, Öffentliche Ergebnispräsentation sowie Projektmanagement und Dokumentation ein (siehe Folien 6-9). Diese stellen auch die Bearbeitungsschritte der RVK dar.

Frau Meißner stellt anschließend den Beteiligungsprozess vor, benennt Bausteine und Formate der Beteiligung und verdeutlicht den Ablauf der Beteiligung. Der Beteiligungsprozess findet auf zwei Ebenen statt: Zum einen der Runde Tisch als sogenannte Fachbeteiligung, zum anderen die Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Beteiligungs- und Planungsprozesse sind inhaltlich verzahnt, da sich die einzelnen Beteiligungsveranstaltungen inhaltlich an den Arbeitspaketen des Planungsprozesses orientieren.

An den Sitzungen des Runden Tisches nehmen Vertreter*innen aus Verwaltung, Politik, Organisationen und Verbänden teil und bringen ihr Fachwissen zum Thema Radverkehr ein. Als Arbeits- und Beratungsgremium erarbeitet der Runde Tisch Empfehlungen, welche vom Planungsteam während des Bearbeitungsprozesses geprüft werden. Die Entscheidungshoheit verbleibt beim Stadtrat der LH MD. Es sind drei Sitzungen des Runden Tisches vorgesehen. Die erste Sitzung fand Anfang April 2024 statt.

Für Information und Beteiligung der Öffentlichkeit sind neben der Kick-off-Veranstaltung Anfang März 2024 und der Auftaktveranstaltung eine Online-Beteiligung, eine Werkstatt im Frühjahr 2025, in der sich die Teilnehmenden intensiv mit den Schwerpunkten der Maßnahmenempfehlungen auseinandersetzen, sowie eine öffentliche Ergebnispräsentation im Sommer 2025 vorgesehen.

Die Online-Beteiligung findet vom 18. April bis 9. Mai 2024 statt. Drei Wochen lang haben Interessierte die Möglichkeit, auf einer Online-Plattform Hinweise zu Mängeln und Gefahrenstellen, zu Standorten für neue sowie Verbesserungsbedarfe bei bestehenden Fahrradabstellanlagen sowie zu Verbindungswünschen und Netzlücken direkt in einer digitalen Karte zu verorten. Die wesentlichen Ergebnisse werden in einem Kurzbericht veröffentlicht.

Im Anschluss führt Frau Meißner in die digitale Beteiligungs-Plattform ein: Sie gibt einen Einblick in die Dialogkarte mit den bisher verfassten Beiträgen und den vorgegebenen vier Beitragskategorien und erklärt, wie Beiträge erstellt, unterstützt und kommentiert werden können. (vgl. Folien 12-34)

Nach dem Einstieg in die RVK haben die Teilnehmenden Gelegenheit, direkte Verständnisfragen zum Prozess zu stellen:

- *Frage: Wer nimmt an den Sitzungen des Runden Tisches teil?*
Antwort LH MD: Die Zusammensetzung des Runden Tisches wurde vom Stadtrat [beschlossen](#). An den Sitzungen des Gremiums nehmen Vertreter*innen aus Verwaltung und Politik, Träger öffentlicher Belange, weitere Fachleute sowie Interessenverbände teil.
- *Frage: Nehmen am Runden Tisch auch verkehrswissenschaftliche oder studentische Vertreter*innen der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg teil, damit u.a. auch die studentische Perspektive in die neue RVK einfließt?*
Antwort LH MD: Die Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg ist mit einem Vertreter des Lehrstuhls für Logistik am Runden Tisch vertreten. Studierende haben u.a. im Rahmen der Online-Beteiligung die Möglichkeit, ihre Perspektive einzubringen.
- *Frage: Ist das Planungsteam während der Planungsphase vor Ort in Magdeburg?*
Antwort Frau Prahlow: Im Zuge der Bestandsaufnahmen und der Netzkonzeption wird das Planungsteam mit dem Fahrrad in Magdeburg unterwegs sein.

Rückfragen zur Online-Beteiligung:

- *Frage: Wie wird für die Online-Beteiligung geworben?*

Antwort LH MD: Die Online-Beteiligung wird mit Plakaten in öffentlichen Einrichtungen, auf der LED-Werbetafel im Breiten Weg sowie über eine Pressemitteilung der LH MD und deren Internetauftritt beworben.

- Frage: *Können Mängel und Gefahrenstellen, die sich über eine längere Strecke ziehen, auch als Strecke in der Dialog-Karte eingezeichnet werden, statt zahlreiche Einzelstellen zu verorten?*

Nachträglich TOLLERORT: In allen vier Kategorien können Beiträge sowohl als Punkt als auch als Strecke eingetragen werden.

Antwort Frau Prahlow: Wenn ein Beitrag zu Mängeln und Gefahrenstellen auf einem längeren Abschnitt verfasst werden soll, sollte dies als Strecke in der Dialog-Karte eingezeichnet werden und der entsprechende Bereich in der Beschreibung benannt werden.

- Frage: *Mein Beitrag wird nicht veröffentlicht, sondern die Seite lädt seit fünf Minuten. Andere Beiträge können nicht kommentiert oder neue Beiträge verfasst werden, ohne den aktuellen Beitrag zu löschen. Gibt es für solche Fälle eine technische Betreuung, an die man sich wenden kann? Es wäre wünschenswert, wenn solche Informationen zur Verfügung gestellt werden.*

Antwort Frau Prahlow: In vielen Verfahren von Online-Beteiligungen werden Beiträge vor ihrer Veröffentlichung auf ihre inhaltliche und sachliche Richtigkeit geprüft, sodass die Veröffentlichung zeitverzögert erfolgt.

Nachträglich TOLLERORT: Dieses Vorgehen wird in diesem Verfahren nicht angewendet. Beiträge werden sofort veröffentlicht. Die lange Ladezeit der Webseite könnte mit einer unzureichenden bzw. überlasteten Internetverbindung zusammenhängen.

Antwort Frau Meißner: Treten technischen Probleme bei der Plattform für die Online-Beteiligung auf, können diese per E-Mail an die LH MD (stadtplanungsamt@magdeburg.de Stichwort: „Radverkehrskonzeption“) durchgegeben werden. Die LH MD leitet die Hinweise an das Team von TOLLERORT weiter, welches die Anliegen prüfen wird.

- Hinweis: *Mit meinem Tablet ist es nicht möglich, bei einem Beitrag eine Strecke in der Dialog-Karte einzuzeichnen.*

Antwort Frau Meißner: Das Team von TOLLERORT nimmt die fehlerhafte Funktion auf dem Endgerät Tablet mit und prüft diese.

Nachträglich TOLLERORT: Das Anliegen wurde an den Betreiber der Plattform weitergeleitet. Das Einzeichnen von Strecken funktioniert generell auf allen Endgeräten, unabhängig von Tablet, PC, Laptop oder Smartphone. Wahrscheinlich beschränken Browser- oder Geräteeinstellungen das Einzeichnen.

- Anregung: *Die Zeichenzahl bei der Beschreibung des Beitrags ist auf 80 Zeichen beschränkt. Es sollten mindestens 300 Zeichen möglich sein. Auf die Zeichenbegrenzung sollte vorab hingewiesen werden.*

Antwort Frau Meißner: Die Zeichenzahl bei der Beschreibung des Beitrags ist bewusst niedrig gehalten, damit die wesentlichen Inhalte benannt werden.

Nachträglich TOLLERORT: Teilnehmende können in dringenden Fällen auch die Kommentarfunktion ihres Beitrags nutzen können, um ihre Erläuterung zu Ende zu bringen.

Antwort Frau Prahlow: Das Planungsteam von PGV wird sich alle Standorte der Beiträge, die sich auf dem zu entwickelnden Radverkehrsnetz befinden, im Rahmen der anstehenden Befahrung einmal anschauen und begutachten. Sofern gewisse Problemlagen nur zu gewissen Zeiten (Tag, Woche, saisonal) oder in gewissen Situationen vorkommen, sollte dies in der Beschreibung unbedingt erwähnt werden. Diese Informationen sind für das Planungsteam sehr hilfreich.

- *Frage: Wird das Thema sprachliche Barrierefreiheit bei der Online-Beteiligung berücksichtigt? In Magdeburg gibt es zahlreiche internationale, englischsprachige Studierende.*

Antwort Frau Meißner: Über die Schaltfläche „Vorlesen lassen“ am Linken Rand der Startseite können Interessierte sich die Inhalte vorlesen lassen. Das Team von TOLLERORT verfolgt den Ansatz, Informationen in leicht verständlicher Sprache zu verfassen, anstatt mit Übersetzungen in verschiedene Sprachen zu arbeiten. So erhalten alle interessierten Menschen, auch Muttersprachler*innen mit geringen Kompetenzen der deutschen Sprache, Zugang. TOLLERORT prüft, ob die Online-Beteiligung auch in englischer Sprache angeboten werden kann.

Nachträglich TOLLERORT: Die Webseite der Beteiligungs-Plattform kann auch in englischer Sprache abgerufen werden.

3. Vorstellung aktueller Sachstand

Frau Prahlow stellt erste Ergebnisse der Grundlagenermittlung zu den Themen Radverkehrssicherheit, Radverkehrsnetz, Wegeinfrastruktur, Radverkehrswegweisung und Fahrradparken vor. (siehe Folien 39–41)

Frau Prahlow geht im Anschluss auf die Rahmenbedingungen und das Vorgehen bei der Zielfindung vor. Grundlage der Zieldefinition stellen die sieben Oberziele des VEP 2030*plus* (siehe Folie 42) und ausgewählte Teilziele dar. Die Teilziele des VEP 2030*plus* wurden auf ihre Bedeutung für den Radverkehr geprüft. Mit der Neuaufstellung der RVK und dem Maßnahmenprogramm werden bereits einige Ziele des VEP 2030*plus* verfolgt. Aus den Teilzielen des VEP 2030*plus* werden im nächsten Schritt entsprechende, radrelevante Unterziele für die neue RVK abgeleitet. Diese umfassen folgende fünf Themenfelder:

- Fahrradnutzung steigern
- durchgängige Wegeinfrastruktur schaffen
- Orientierung und Radverkehrswegweisung verbessern
- Fahrradparken verbessern
- Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service berücksichtigen.

Für die Evaluation der Förderung des Radverkehrs ist es notwendig, eine Datenstruktur aufzubauen. Um die Umsetzung der RVK bewerten zu können, müssen den Unterzielen der RVK eindeutige Kennzahlen und messbare Größen zugeordnet werden. Abschließend gibt Frau Prahlow einen Eindruck über erste wesentliche Aspekte der Zieldefinition aus der ersten Sitzung des Runden Tisches (siehe Folie 44).

Frau Meißner gibt den Teilnehmenden im Anschluss Gelegenheit, Verständnisfragen zum aktuellen Sachstand zu stellen, bevor die Arbeitsphase beginnt:

- *Frage: Ist die Teilhabe am Radverkehr nicht wichtiger als eine lückenlose Radverkehrsinfrastruktur?*

Antwort Frau Prahlow: Eine höhere Teilhabe am Radverkehr gelingt auch durch eine bessere Radverkehrsinfrastruktur. Das Planungsteam bringt langjährige Erfahrungen in der Radverkehrsplanung mit, die jeweils auf die Rahmenbedingungen der einzelnen Städte und Gemeinden angewendet wird. Bei der Planung werden die schwächeren Verkehrsteilnehmenden besonders berücksichtigt.

- *Frage: Sollen neben neuen Verkehrsanlagen im Rahmen der Untersuchung auch Geschwindigkeitsanalysen zugunsten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durchgeführt werden?*

Antwort Frau Prahlow: Bei der Fortschreibung der RVK geht es nicht nur um den Bau neuer Radwege, denn es gibt vielfache Formen, wie der Radverkehr unabhängig vom

Radwegebau geführt werden kann. Für die neue RVK wird nicht an jeder Stelle auf dem Magdeburger Stadtgebiet die Geschwindigkeit erfasst. Das Planungsteam geht von der vor Ort zulässigen Geschwindigkeit aus. Neben Hinweisen und der eigenen Befahrung vor Ort ist es dem Planungsteam darüber hinaus ein Anliegen, aus der Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Runden Tisches und der Verwaltung der LH MD heraus Wissen darüber zu erlangen und ein Gefühl dafür zu entwickeln, an welchen Orten erhöhte Geschwindigkeiten ein Problem darstellen. Zum jetzigen Stand ist eine Anordnung von Tempo 30 innerstädtisch rechtlich ohne weiteres nicht möglich, ausgenommen sind Fahrradstraßen. Das Planungsteam wird jedoch im Rahmen der Konzeption Stellen im Stadtgebiet benennen, an denen aus fachlicher Sicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung für eine sichere Führung des Radverkehrs sinnvoll erachtet wird, für den Fall, dass langfristig eine Anordnung von Tempo 30 zulässig ist.

- *Frage: Über welchen Zeitraum sollen die Ziele der neuen RVK messbar gemacht werden und gemessen werden?*

Antwort Frau Prahlow: Um die Umsetzung der neuen RVK zu bewerten, kommen Messgrößen zum Einsatz, die auf Fakten oder Statistiken beruhen, wie z.B. die Anzahl der Radverkehrsunfälle, aber auch nicht wissenschaftliche Erhebungen wie Befragungen im Rahmen von jährlichen Aktionstagen, die einen subjektiven Eindruck von der Entwicklung des „Spaßfaktors“ beim Radfahren vermitteln und bei der Bewertung mitbetrachtet werden.

- *Frage: Welche aktuellen radverkehrsrelevanten Beschlüsse des Stadtrats, u.a. zur Radverkehrsförderung sind dem Planungsteam bekannt?*

Antwort Frau Prahlow: Die LH MD hat dem Planungsteam umfangreiche Daten und Dokumente geliefert.

Nachträglich LH MD: Dem Planungsteam u.a. auch der Beschluss zum interfraktionellen Antrag „Strukturelle Radverkehrsförderung bis 2030“ bekannt.

- *Anregung: Beim Arbeitspaket 2 „Netzplanung“ sollte berücksichtigt werden, dass zukünftig auch neue Bedarfe entstehen können: Es ist notwendig, die beiden geplanten Chip-Fabriken von Intel sowie E-Ladesäulen für den Güterverkehr in die Planungen der neuen RVK miteinzubeziehen.*

Antwort Frau Prahlow: In Planung befindliche Projekte werden bei der Erarbeitung der RVK berücksichtigt. Auch E-Ladesäulen werden mitgedacht, diese sind aber überwiegend für den touristischen Radverkehr von Bedeutung. Die Ladeinfrastruktur für über Lastenfahrräder abgewinkelte Güterverkehre wird in erster Linie über die Betriebe selbst bereitgestellt oder in Form von Ersatzakkus abgewickelt. Es sind auch multifunktionale „Mobilitätspunkte“ geplant, die verschiedene Angebote an einer Stelle bündeln. Denkbar sind hier u.a. auch Lademöglichkeiten für Lastenräder.

- *Frage: Werden Ortskundige in den Planungsprozess der RVK miteinbezogen?*

Antwort Frau Prahlow: Der Umstand, dass das Planungsteam nicht aus Magdeburg kommt, erlaubt, die bisherige Radinfrastruktur in der LH MD mit einem unvoreingenommen, jedoch fachlich geschulten Blick zu begutachten und anschließend zu bewerten. Über die heutige Auftaktveranstaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung und die anschließende Online-Beteiligung können Magdeburger*innen ihr Wissen als Ortskundige in den Erarbeitungsprozess einbringen. Das Planungsteam gleicht diese mit der eigenen Bestandsaufnahme ab.

4. Rundgang: Hinweise an Stellwänden

Frau Meißner leitet im Anschluss die Arbeitsphase ein. Der freie Rundgang dauert 25 Minuten. Die Teilnehmenden haben Gelegenheit ihre Hinweise als Notizen auf Klebezetteln an drei Stellwandinseln zu folgenden Fragestellungen zu hinterlassen:

1. Welche Mängel und Gefahrenstellen nehmen Sie bei Radwegen besonders wahr?
2. Was ist Ihnen bei dem Thema Verbindungen und Radwegenetz wichtig?
3. Was ist Ihnen bei dem Thema Fahrradabstellanlagen wichtig?

Vertreter*innen des Planungsteams und der Verwaltung betreuen die Stellwände. Die Notizen sind im Anhang fotografisch und schriftlich dokumentiert (A1). Die Hinweise fließen in die weitere Bearbeitung der RVK ein.

Die Teilnehmenden haben zudem Gelegenheit, technische Hinweise zur Online-Beteiligung an einer Flipchart-Wand zu hinterlassen. Diese sind im Anhang fotografisch und schriftlich dokumentiert (A2).

5. Schlussfolgerungen, Ausblick und Abschluss

Die Vertreterinnen des Planungsteams geben im Plenum einen ersten Eindruck von den Diskussionen und Hinweisen an den drei Stellwandinseln:

1. **Mängel und Gefahrenstellen:** Während des freien Rundgangs konnte das Planungsteam viel Unterstützung für die neue Radverkehrskonzeption wahrnehmen. Neben fachlichen Fragen und vielfältigen Anregungen zum Thema Radverkehr benannten die Teilnehmenden an der Stellwandinsel konkrete Orte mit Gefahrenstellen und Problemlagen.
2. **Verbindungen und Netzlücken:** Ein Thema des Austauschs an der Stellwandinsel war die Ampelschaltung für den Radverkehr, die aus Sicht der Beteiligten verbesserungsbedürftig sei.
3. **Fahrradabstellanlagen:** Den Beteiligten sind überdachte und abschließbare Abstellanlagen wichtig. Es wurden auch konkrete Standortkategorien benannt, insbesondere Wohngebiete, Schulen und Bahnhöfe.

Die Beteiligten haben Gelegenheit, Ergänzungen und aus ihrer Sicht wichtige Aspekte einzubringen sowie letzte Rückfragen zu stellen:

- *Frage: Werden die für die Erarbeitung der neuen RVK zugrunde liegenden Kriterien veröffentlicht?*

Antwort Frau Prahlow: Das Planungsteam wird sich das gesamte Radverkehrsnetz in Magdeburg anschauen. Grundlage für die Kriterien der neuen RVK ist zudem das technische Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) aus dem Jahr 2010. 2024 oder 2025 soll eine Weiterentwicklung des Regelwerks veröffentlicht werden, an der auch das Team von PGV-Alrutz mitarbeitet. Aus diesen Rahmenbedingungen ergeben sich die Standards für Wegebreiten, Belag und Oberflächen, Führungskontinuität, Querungsstellen und Ampelanlagen.

- *Hinweis: Auf der Webseite des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) Magdeburgs gibt es bereits eine interaktive Karte mit Mängeln und Gefahrenstellen am Radverkehrsnetz, den sogenannten „Radwegemelder“. Zudem führt der ADFC alle zwei Jahre die Umfrage Fahrrad-Klimatest durch, in der Städte und Gemeinden auf ihre Fahrradfreundlichkeit hin bewertet werden. Wann werden diese Ergebnisse mit den anderen Grundlagen des Planungsteams zusammengeführt?*

Antwort Frau Prahlow: Im Vortrag wurde nur eine Auswahl erster Ergebnisse der Grundlagenermittlung vorgestellt. Die dem Planungsteam zur Verfügung gestellten Datengrundlagen sind weitaus umfangreicher und werden bei der Grundlagenermittlung berücksichtigt. Umfragen wie der Fahrrad-Klimatest des ADFC geben lediglich ein Stimmungsbild wieder, die Ergebnisse sind nicht repräsentativ. Dennoch wird das Planungsteam die Ergebnisse für die LH MD bei Erarbeitung der neuen RVK betrachten. Auch der dauerhaft angelegte „Radwegemelder“ des ADFC Magdeburg ist dem

Planungsteam bekannt. Die separate laufende, dreiwöchige Online-Beteiligung anlässlich der Neuaufstellung der RVK liefert dem Planungsteam einen hochaktuellen Eindruck. Die Auswertung der Beiträge erfolgt objektiv. Seit diesem Jahr stehen dem Planungsteam auch sogenannte Heatmaps (Dichtekarten) mit den während des Stadtradelns in Magdeburg aufgezeichneten, überlagerten Radfahrten zur Verfügung. Diese stellen ebenfalls keine repräsentative Datengrundlage dar, vermitteln jedoch einen ersten Eindruck zu den mit dem Rad genutzten Verbindungen.

- Anregung: *Um die Motivation unter den Beteiligten zu erhöhen, ist es wichtig, dass die neue RVK anschließend auch umgesetzt wird.*

Antwort Frau Prahlow: Wichtigste Voraussetzungen für die Umsetzung der neuen RVK sind personelle, finanzielle und zeitliche Kapazitäten auf Seiten der Verwaltung, dessen sich die LH MD bewusst ist.

- Frage: *Inwiefern wird in der neuen RVK das Zusammenspiel mit dem Autoverkehr berücksichtigt? Welche Maßnahmen sind für die Radverkehrsbildung vorhergesehen?*
- Antwort Herr Schneider: Der aus den Forderungen des Magdeburger Rad-Entscheids hervorgehende Stadtratsbeschluss zur „[Strukturellen Radverkehrsförderung bis 2030](#)“ von Juni 2022 sieht den Einsatz einer*s Fuß- und Radverkehrsbeauftragten vor. Aufgrund der Ende 2023 verhängten Haushaltssperre soll die*der Beauftragte erst ab 2025 eingesetzt werden. Die Arbeit der*des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten umfasst auch die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit rund um die Themen Fuß- und Radverkehr. Zur Förderung des Radverkehrs sollen auch zusätzliche Verkehrsplanungsstellen geschaffen und ausgeschrieben werden.

Frau Prahlow gibt einen Ausblick auf die anstehenden Arbeitsschritte. Im Nachgang wird das Planungsteam die Hinweise der Teilnehmenden zu den drei thematischen Schwerpunktthemen prüfen sowie die Unterziele für die neue RVK ausformulieren. Hinsichtlich der anstehenden Überarbeitung der Netzkonzeption wird eine Analyse der Quell- und Zielorte durchgeführt und daraus ein erster Entwurf für ein aktualisiertes Radverkehrsnetz abgeleitet. Im Spätsommer plant das Planungsteam die ersten Befahrungen vor Ort durchzuführen. (siehe Folie 50)

Frau Meißner kündigt die nächsten Termine im Verfahren an:

- Online-Beteiligung vom 18. April bis 9. Mai 2024
- Werkstatt mit Bürger*innen im Frühjahr 2025 zu Schwerpunkten der Maßnahmenumsetzung

Die Moderatorin weist auf die Ansprechpersonen auf Seiten der LH MD hin. Sie bittet die Teilnehmenden um eine abschließende Rückmeldung zur Veranstaltung auf einer Stellwand am Ausgang. Frau Meißner bedankt sich bei den Beteiligten für ihre aktive und interessierte Mitarbeit an den Stellwänden.

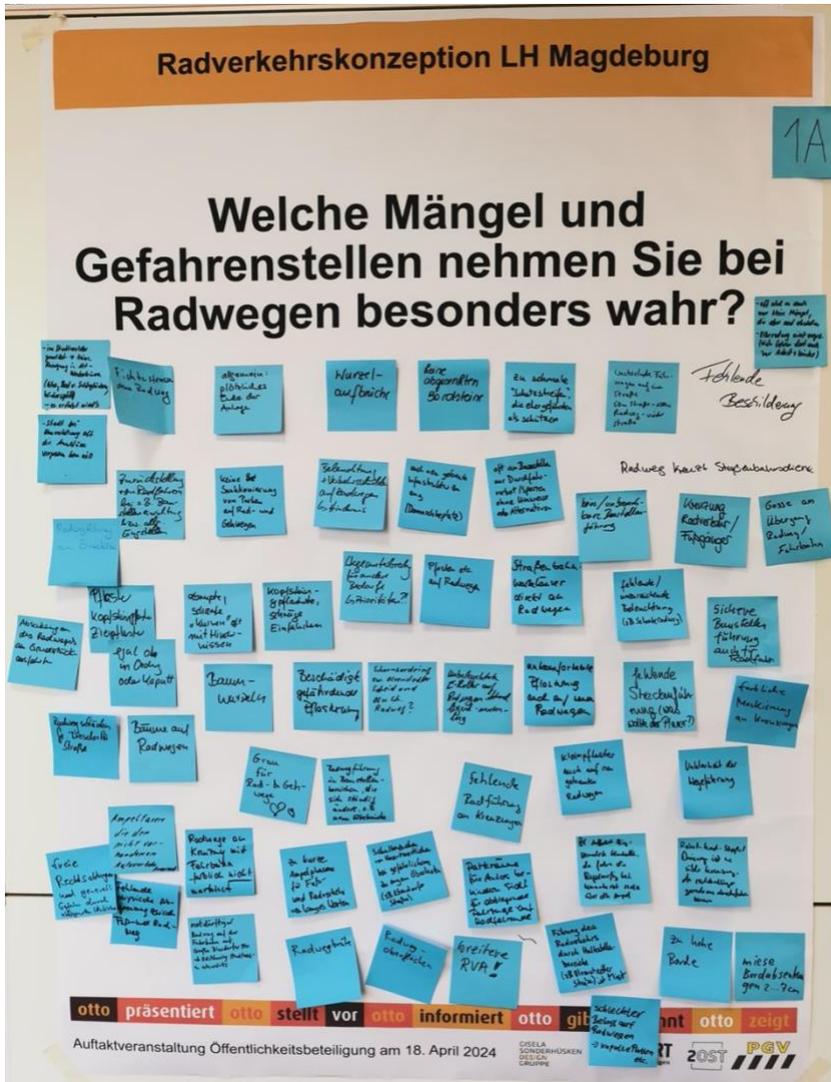
Herr Schröter bedankt sich für die rege Teilnahme. Er bittet die Beteiligten auf die startende Online-Beteiligung im direkten Umfeld aufmerksam zu machen. Der Termin für die Werkstatt mit Bürger*innen wird frühzeitig auf der Projektseite der LH MD angekündigt. Hier werden auch alle weiteren wichtigen Mitteilungen zum Bearbeitungsprozess der neuen RVK veröffentlicht. Herr Schröter beendet die Veranstaltung.

Anhang

A1 Notizen an den Stellwänden

nachträgliche Erläuterung von Abkürzungen in [kursiver Schrift]

Mängel und Gefahrenstellen, Stellwand 1A



- im Stadtmelder gemeldet → keine Reinigung in Alt-Westerhüsen (Glas, Rest von Schlaglöchern, Wintersplitt) – es erfolgt nichts
- Stadt bei Neuerstellung oft die Anschlüsse vergessen beziehungsweise nicht in Ordnung
- Fichtestraße ohne Radweg
- Allgemein: Plötzliches Ende der Anlage
- Wurzelaufbrüche
- Keine abgesenkten Bordsteine
- Zu schmale „Schutzstreifen“, die eher gefährden als schützen
- Wechselnde Führungen auf einer Straße: 50 m Straße – 100 m Radweg – wieder Straße
- Fehlende Beschilderung
- oft sind es auch nur kleine Mängel, die aber mal abstellen

- Elberadweg nicht vergessen (viele fahren dort zur Arbeit + Winter)
- Radwegführung an Baustellen
- Zurückstellung von Radfahrern bei zum Beispiel Baustelleneinrichtung beziehungsweise allgemeine Engstellen
- Keine Sanktionierung von Parken auf Rad- und Gehwegen
- Beleuchtung + Verkehrsschilder auf Radwegen → Hindernis
- Auch neu gebaute Infrastruktur zu eng (Damaschkeplatz)
- Oft an Baustellen nur Durchfahrverbot/Sperren ohne Hinweise oder Alternativen
- Keine/unbrauchbare Baustellenführung
- Radweg kreuzt Straßenbahnschiene (auf Plakat)
- Kreuzung Radverkehr/Fußgänger
- Gosse am Übergang Radweg/Fahrbahn
- Absenkungen des Radweges an Grundstücksausfahrten
- Pflaster, Kopfsteinpflaster, Zierpflaster egal ob in Ordnung oder kaputt
- Abrupte, scharfe „Kurven“ oft mit Hindernissen
- Kopfsteingepflasterte, schräge Einfahrten
- Wegunterbrechung für andere Bedarfe → Prioritäten?!
- Pfosten etc. auf Radwegen
- Straßenbahn-Wartehäuser direkt an Radwegen
- Fehlende/unzureichende Beleuchtung (zum Beispiel Schroteradweg)
- Sichere Baustellenführung auch für Radfahrer
- Radwegeschäden Große Diesdorfer Straße
- Bäume auf Radwegen
- Baumwurzeln
- Beschädigte gefährdende Pflasterung
- Scharnhorstring zwischen Olvenstedter Scheid und Olvenstedter Chaussee Radweg?
- Unbeleuchtete E-Roller auf Radwegen stehend, liegend – wochenlang
- Unkomfortable Pflasterung auch auf neuen Radwegen
- Fehlende Streckenführung (was wollte der Planer?)
- Farbliche Markierung an Kreuzungen
- Grau für Rad- und Gehwege ❤️ ❤️
- Radwegführung in Baustellenbereichen, die sich ständig ändert, zum Beispiel neue Elbebrücke
- Fehlende Radführung an Kreuzungen
- Kleinpflaster auch auf neu gebauten Radwegen
- Unklarheit der Wegeführung
- Freie Rechtsabbieger und generell Gefahr durch abbiegenden Verkehr

- Ampelphasen, die den nicht vorhandenen Autoverkehr bevorzugen
- Fehlende physische Abgrenzung zwischen Fuß- und Radweg
- Radwege an Kreuzung mit Fahrbahn farblich nicht markiert
- notdürftiger Radweg an der Fahrbahn auf Großer Diesdorfer Straße ab Editharing stadtaus- und -einwärts
- Zu kurze Ampelphasen für Fuß- und Radverkehr → langes Warten
- Radwegbreite
- Schulterzucken von Verantwortlichen bei gefährlichem zu engem Überholen (zum Beispiel Ebendorfer Straße)
- Radwegoberflächen
- Parkräume für Autos behindern Sicht für abbiegende Fahrzeuge auf Radfahrende
- breitere RVA [Radverkehrsanlagen]!
- B1 Auffahrt Ring: vermehrte Kontrolle, da fahren die regelmäßig bei knackerot rechts über die Ampel
- Führung des Radverkehrs durch Haltestellenbereiche (zum Beispiel Olvenstedter Straße) ist Mist
- schlechter Belag auf Radwegen → kaputte Platten etc.
- Robert-Koch-Straße/Draisweg ist eine üble Kreuzung, da Rechtsabbieger gerade aus durchfahren können
- zu hohe Borde
- Miese Bordabsenkungen 2...7 cm

Mängeln und Gefahrenstellen, Stellwand 1B

Radverkehrskonzeption LH Magdeburg

Welche Mängel und Gefahrenstellen nehmen Sie bei Radwegen besonders wahr?

- Rechtswidrige (schmale, unübersichtliche, abgesetzte) Radwege, die trotzdem Nutzungspflichtig sind
- Nachteile für Fußgänger durch gemeinsame Geh-/Radwege oder zu schmale Fußwege
- Zufällige, oft unsinnige Anordnung von Ampeln (rechts oder links vom Radweg)
- Kümmlersberg, Steine die aus Weg ragen zw. Rewe / Kreuzung B1
- → Engstelle Rewe – Kümmlersberg (nach Rewe)
- Schanzenweg - sehr schmal, hoher Bordstein, keine Befestigung
- Polizei ist in keinster Weise bemüht Fahrraddiebstahle aufzuklären
- abgenutzte Bordsteine vor- und nach Straßeneinmündungen machen das Herunterbringen von Gepäck/den Koffern wackelnd
- bei Boden frost frieren rote Farbl-bela stärker als die Asphaltumgebung
- Rechts- und Unfallgefahr mit M.V. sehr hoch
Bsp. Sudenburg: Einmündung Hebestrad. Str. in Sudenburg
Welle
- Husselbachplatz: Einseitiger Bereich (Also Radweg?) mit Sitzbänken

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

Auftaktveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung am 18. April 2024

SOZIAL
SÄNDERHÜSKEN
BESONNEN
LÄRMLOS

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

ZOST

PGV

- Radwege nicht farblich gekennzeichnet
- Welche Gefahren durch mangelndes Benehmen
- Zu wenig Platz für Rad und Fußgänger zu viel für Kfz
- An Baustellen keine klare Radwegumleitung ❤️
- Rechtswidrige (schmale, unübersichtliche, abgesetzte Radwege) Radwege, die trotzdem Nutzungspflichtig sind
- Nachteile für Fußgänger durch gemeinsame Geh-/Radwege oder zu schmale Fußwege
- Zufällige, oft unsinnige Anordnung von Ampeln (rechts oder links vom Radweg)
- Kümmlersberg: Steine, die aus Weg ragen zwischen Rewe/Kreuzung B1
- Kümmlersberg: Engstelle Rewe–Kümmlersberg (nach Rewe)
- Schanzenweg: sehr schmal, hoher Bordstein, keine Befestigung
- Keine Trennung der Verkehrswege nach Teilnehmer
- Radstreifen, die immer, wenn es eng wird, aufhören
- Radwegoberfläche: besser Asphalt statt gepflasterter Buckelpisten!

- Zu wenig Platz, um langsame Fußgänger/Radfahrer gefahrlos überholen zu können (Stadtwerke)
- Polizei ist in keinster Weise bemüht Fahrraddiebstähle aufzuklären
- Abgesenkte Bordsteine vor- und nach Straßeneinmündungen machen das Herunterspringen von Gepäck/der Kette wahrscheinlich
→ Pseudoabsenkung!
- Bei Bodenfrost frieren rote Farbbelegungen stärker als die Asphaltumgebung → Rutsch- und Unfallgefahr mit MIV sehr hoch. Beispiel Sudenburg: Einmündung Helmstedter Straße in Sudenburger Wuhne
- Hasselbachplatz: Eingefärbter Bereich (Also Radweg?) mit Sitzbänken?
- Fehlender Willen irgendetwas zu verbessern
- Keine Linksabbiegerspuren für Radfahrer auch an vollständig neugestalteten Kreuzungen
- KEINE Glascontainer an Radwegen
- Speedbumper nicht an Parkbuchten (besser an zum Beispiel Baumscheiben)
- Radwege zum Teil zu dicht an Ampelpfosten u.ä.

Verbindungen und Radwegenetz, Stellwand 2A

Radverkehrskonzeption LH Magdeburg

Was ist Ihnen bei diesem Thema wichtig?

Verbindungen und Radwegenetz

Menschen, die zwischen Intel und den Wohnungswarteen pendeln werden, sollen die, mit Öffis bzw. dem Fahrrad und nicht mit dem MIV tun? neue Radschnellwege auf dem Eulenberg!!!

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

Auftaktveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung am 18. April 2024

TOLLERORT
 CISELA
 SCHLESINGEN
 BEI
 GIEBICHEN

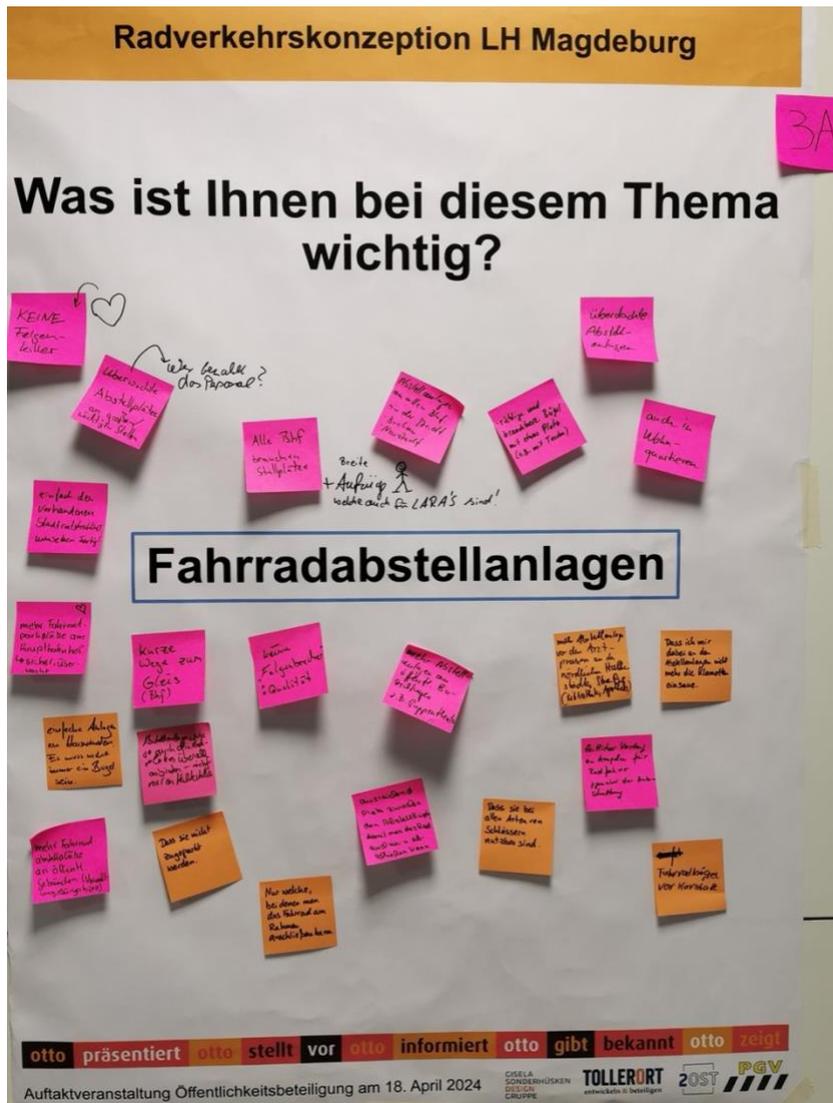
2OST
 PAV

- Radweg fehlt zwischen Beyendorf und Ortsteil Anker. (Keine Anbindung Sportplatz Beyendorf)
- Schnellradweg Beyendorf-Sohlen nach und von Hopfengarten.
- Sicheres/komfortables (Links-)Abbiegen
 → $\oplus \oplus$
- Ganzheitliche Betrachtung der Wegeführung
- „Bettelampeln“ abschaffen
- Vorrang von Radverkehr vor MIV [motorisierter Individualverkehr] an LSA. [Lichtsignalanlagen]
- Kanonenbahn Radweg über vorhandene Brücke Alte Elbe weiterführen (Kanonenbahnbrücken)
- Auch mal Alltagsradfahrer ins Boot holen
- fahre über 9.000 km im Jahr, viel davon in Magdeburg von Westerhüsen nach Neustadt
- Baustellenführung!
- Generelle Richtungs freigabe für Fußgänger + Radverkehr

- Bettelampeln abschaffen
- Hauptachsen N-S [Nord-Süd], O-W [Ost-West] als erstes sicher ausbauen
- Ampelschaltungen aus der Hölle bitte abschaffen
- Kanonenbahn-Radweg weiterführen über vorhandene Ehle-Bahnbrücken bis nach Biederitz
- Der ganze Breite Weg!
- Breiter Weg als Fahrradstraße → ✓
- Radverkehr während des Weihnachtsmarktes ermöglichen!
- vermehrter Einsatz von Fahrradstraßen im Anliegerbereich
- Fahren ohne Streckenkenntnis sehr schwierig
- ein neuer Fahrrad-Stadtplan (der aktuelle ist von 2004)
- Dass jetzt nicht 2-5 Jahre nichts passiert, „weil ja geplant wird“
- Dass nach der Planung auch gehandelt wird → !!!
- Endlich die Lücken schließen!
- „Radfahrer frei“ Fußwege sind keine Alternative zu Radwegen
- Fahrradstraße Bahnhofstraße beziehungsweise Campus G40 → Buchen, da gibt's sowieso schon wenig Autoverkehr und keine Ampel
- Integration MVB [Magdeburger Verkehrsbetriebe]! Und andere Player, zum Beispiel Handel + Vermieter
- Warum hat die Hegelstraße keinen Radweg?
- Parallel zur Nord-Südtrasse (über Hbf) Fahrradstraße
- Breitere Radwege, so dass Überholen möglich ist ❤️
- Süden von MD wächst – verfügt über keine durchgehende Anbindung Leipziger Straße oder Dodendorfer Straße mangelhaft
- Menschen, die zwischen Intel und den Wohnquartieren pendeln werden, sollen dies mit Öffis bzw. dem Fahrrad und nicht mit dem MIV [motorisierter Individualverkehr] tun → neue Radschnellwege auf den Eulenberg!!!
- StVO §2 Fahren auf Fahrbahn muss möglich sein
- Vernetzung der Schulwege
- Kennzeichnung des Radwegs auf der Straße für rechtsabbiegende Autofahrer
- Planung ist gut. Umsetzung noch besser
- Radführung an Kreuzungen (oft kein Abbiegen vorgesehen)
- Direktes Abbiegen auf Fahrbahn ermöglichen

- Winterdienst!
- Geschützte Radwege Stichwort: „Protected Bike Lane“
- Durchgehend erschütterungsfreier Belag ❤️
- Bessere Ausschilderung
- Sensorisch gesteuerte Ampelschaltung
- Richtige Radwege, ohne plötzlichen Anfang oder Ende
- Fahrradschnellwege auch ins Umland → Gommern
→ welche einen guten Belag haben
- Ost-West und Nord-Süd Stammstrecken (wenig Ampeln, abgetrennt vom Autoverkehr)
- Verbindung Hauptcampus OVGU mit Sportcampus G40 auf der linken Seite der B1. Man kommt da mit dem Fahrrad sonst nicht gut hin, die fahren da eh alle her. → evtl. verlängern bis zur Motzstraße → Goethestraße
- Sauberkeit durch regelmäßige Reinigung
- Verbindungswege zu Schulen
- Wo kein Radweg möglich: Tempo- und Abstandskontrollen. Oft wird Rad zu schnell und nah überholt.
- Grüne Welle für Radverkehr im Zentrum
- Ampelschaltung für Radfahrer vor Ampelschaltung Auto
- Möglichst keine langen Ampel-Wartezeiten
- Keine „Bettel-Ampeln“
- Haltebügel und Trittbretter an Ampeln
- Keine großen Umwege
- Zügige Umsetzung

Fahrradabstellanlagen, Stellwand 3A



- KEINE Felgenkiller ❤️
- Überwachte Abstellplätze an großen/wichtigen Stellen
→ Wer bezahlt das Personal?
- Alle Bhf brauchen Stellplätze
+ Breite Aufzüge, welche auch für LARA's [Lastenräder] sind!
- Abstellanlagen an allen Bhf. in der Stadt, Buckau, Neustadt
- Richtige und brauchbare Bügel mit etwas Platz (z.B. mit Tasche)
- Überdachte Abstellanlagen
- Auch in Wohnquartieren
- Einfach den vorhandenen Stadtratsbeschluss umsetzen. Fertig!
- Mehr Fahrradparkplätze am Hauptbahnhof → sicher, Überwacht ❤️
- Einfache Anlagen an Hauswänden. Es muss nicht immer ein Bügel sein.
- Mehr Fahrradabstellplätze an öffentlichen Gebäuden (Verwaltung/ Bürgerbüro)
- Kurze Wege zum Gleis (Bhf)

- Abstellanlagen wie auch die Parkplätze überall anbieten - nicht nur an Haltestelle
 - Dass sie nicht zugeparkt werden.
 - Keine „Felgenbrecher“ = Qualität
 - Nur welche, bei denen man das Fahrrad am Rahmen anschließen kann.
 - Mehr Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen z.B. Puppentheater
 - Ausreichend Platz zwischen den Abstellplätzen damit man das Rad auch an- und abschließen kann
 - Dass sie bei allen Arten von Schlössern nutzbar sind.
 - Mehr Abstellanlagen vor den Arztpraxen an der nördlichen Halberstädter Straße (Bibliothek, Apotheke)
 - Dass ich mir dabei an den Abstellanlagen nicht mehr die Klamotten einsaue.
 - Fahrradbügel vor Karstadt
-
- zeitlicher Vorlauf an Ampeln für Radfahrer gegenüber der Autoschaltung

Fahrradabstellanlagen, Stellwand 3B

Radverkehrskonzeption LH Magdeburg

Was ist Ihnen bei diesem Thema wichtig?

Fahrradabstellanlagen

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

Auftaktveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung am 18. April 2024

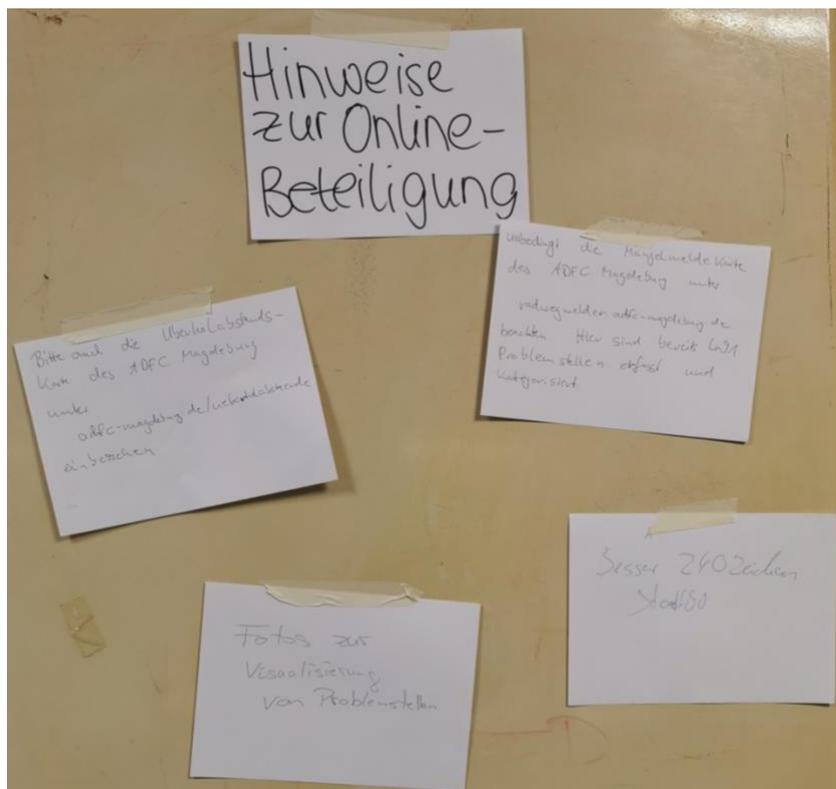
GISELA SCHNEIDERHÖRSKEN DESIGN GRUPE TOLLERORT ZOST PGV

- Mehr Fahrradkäfige!
- Bei Großveranstaltungen ausreichend mobile Fahrradabstellanlagen ❤️
- Wettergeschützte Abstellanlagen
- In Grünflächenanlagen → Bsp.: Rotehornpark beim Drachenspielplatz
- Überdachte Abstellplätze an Schulen ❤️
- Überdachte Stellplätze mehr und besser verteilt ❤️
- Abstellmöglichkeiten in der Häuslichkeit (ebenerdig, geschützt)
- Fahrradboxen fehlen am Dom!
 - Ja
- Lastenradtauglich
- Fahrradsicherungsanlagen
- Abschließbare Fahrradhäuser nicht nur für Anwohner*innen
- Wirksame Diebstahlsschutz, Parkraumüberwachung?!
- Kostenlose einfache selbstabschließbare Fahrradkäfige Bg. Wörlitzer Garten

- Abstellplätze in Wohngebieten/Wohnstraßen
- Fahrradparkhaus!!! Am Bahnhof
- Fest verankert. Felgenfreundlich

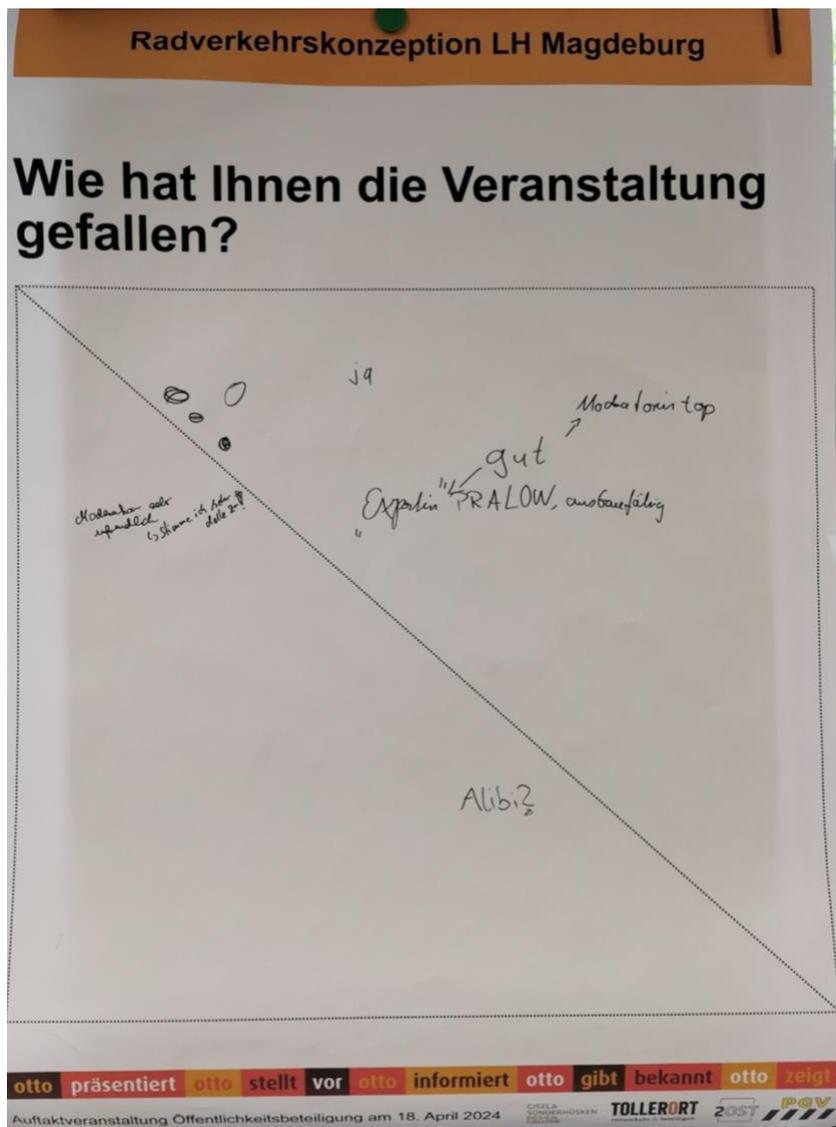
- Warum gibt es keine Radspur vom Damaschke Platz zum Kölner Platz

A2 Hinweise zur Online-Beteiligung



- Bitte auch die Überholabstandskarte des ADFC Magdeburg unter adfc-magdeburg.de/ueberholabstaende einbeziehen
- Unbedingt die Mängelmeldekarte des ADFC Magdeburg unter radwegmelder.adfc-magdeburg.de beachten. Hier sind bereits 491 Problemstellen erfasst und kategorisiert.
- Fotos zur Visualisierung von Problemstellen
- Besser 240 Zeichen statt 80

A3 Feedback: Wie hat Ihnen die Veranstaltung gefallen?



Positiv

Ja

Gut

→ „Expertein“ Prahlow, ausbaufähig

→ Moderatorin top

Negativ

Moderation sehr unfreundlich

→ stimme ich sehr dolle zu!

Alibi?

Impressum

Veranstalterin:

Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung
Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung / Fachdienst Verkehrsplanung
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Mario Schröter (Fachdienstleitung), Telefon: 0391 540 5378
Tim Schneider (Projektleitung), Telefon: 0391 540 5354
Mareike Quantz (Sachbearbeitung), Telefon: 0391 540 5375

E-Mail: stadtplanungsamt@magdeburg.de – Stichwort: Radverkehrskonzeption
Weitere Informationen unter: www.magdeburg.de/radverkehrskonzeption



Inhaltliche Verantwortung und Dokumentation:

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR
Heike Prahlow, Ronja Meier
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon: 0511 220601 80
E-Mail: info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Karina Meißner, Federico Garrone
Palmaille 96
22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen