

JuMoMa

Junge Mobilität in Magdeburg

Antragsteller:

Landeshauptstadt Magdeburg

Begleitmaßnahmen:

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Lücken schließen – Netze stärken – Zukunft bewegen.

Sichere Infrastruktur für mehr aktive Mobilität für Kinder und Jugendliche in Magdeburg

**Förderaufruf „Junge Generation Fahrrad – aktiv mobil“**

Förderlinie 1: Zukunft fährt Fahrrad – Wettbewerb
für mehr aktive Mobilität von jungen Menschen
(mit Projektlaufzeiten bis 2031)



Bundesministerium für Verkehr
Bundesamt für Logistik und Mobilität

 ottostadt
magdeburg

JuMoMa: Junge Mobilität in Magdeburg ist ein integriertes Vorhaben der Landeshauptstadt Magdeburg und des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) zur Stärkung einer sicheren, selbstständigen und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen sowie jungen Erwachsenen.

Im Mittelpunkt steht die Verbesserung des Schüler- und Freizeitradverkehrs durch die Schließung bestehender Netzlücken und den Ausbau durchgängiger Radverkehrsverbindungen in zentralen Bildungsumfeldern.

Das Vorhaben verbindet den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit kontinuierlicher ämter- und institutionenübergreifender Zusammenarbeit, vermittelt Freude an der Bewegung und sucht gemeinsam mit dem Landesministerium für Mobilität und mit Unterstützung

der Verkehrswacht Deutschland nach Möglichkeiten, die Verkehrserziehung an Schulen in Magdeburg, Sachsen-Anhalt und darüber hinaus zu verbessern. Verschiedene öffentlichkeitswirksame Maßnahmen machen das Projekt in der Stadt bekannt. Verkehrszählungen zu Beginn, während und am Ende des Projekts werden Auskunft darüber geben, wie wirksam die gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten waren.



Ziel von JuMoMa ist es, Gesundheit und eigenständige Mobilität junger Menschen in Magdeburg zu fördern, einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung klimafreundlicher Mobilität in Sachsen-Anhalts Landeshauptstadt zu leisten.

Inhaltsverzeichnis

1. Ziele	3
Mehr Sicherheit und selbstständige Mobilität für Kinder und Jugendliche	
2. Integrierter Ansatz	3
Infrastruktur, Bildung und Evaluation als gemeinsamer Lösungsansatz	
3. Gesamtkonzept	4
Fünf Standorte – ein gemeinsames Ziel.	
4. Ausgangslage	4
Warum sichere Infrastruktur für Kinder und Jugendliche in Magdeburg erforderlich ist	
5. Arbeitspakete	5
Fünf Bildungsumfelder - fünf konkrete Teilprojekte zur Stärkung von Infrastruktur, Mobilitätsbildung und Evaluation	
5.1 Infrastrukturmaßnahmen	6
5.2 Begleitende Maßnahmen	6
5.3 Steckbriefe	6
6. Innovation	18
Vernetzter Ansatz zur Förderung sicherer Kinder- und Jugendmobilität	
7. Wirkung & Evaluation	18
Messung von Sicherheit, Nutzung und Akzeptanz	
8. Umsetzung	19
Organisation, Zeit- und Strukturplanung	
9. Fazit	20
Zentrale Ergebnisse und Mehrwert des Gesamtkonzepts	
10. Verzeichnis	21
10.1 Literatur	21
10.2 Quellen	21
10.3 Abbildungen	22
11. Referenzen DIFU	23

1. Ziele

Mehr Sicherheit und selbstständige Mobilität für Kinder und Jugendliche

Ziel des Vorhabens ist es, die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Magdeburg nachhaltig zu stärken und die Verkehrssicherheit im Schul-, Freizeit- und Alltagsverkehr zu verbessern. Bis zum Jahr 2031 sollen sichere und durchgängige Radverkehrsverbindungen geschaffen werden, die eine selbstständige und attraktive Nutzung des Fahrrads ermöglichen.

Im Mittelpunkt steht die Schließung bestehender Netzlücken in fünf ausgewählten Bildungsumfeldern. Durch den Ausbau regelkonformer Radverkehrsanlagen, Anlagen für den Fußverkehr und sicherer Querungsstellen entstehen durchgängige Verbindungen zwischen Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie weiteren wichtigen Alltagszielen.

Mit dem Vorhaben werden folgende drei Haupt-Projektziele verfolgt:

- Steigerung des Radverkehrsanteils im Schüler- und Freizeitverkehr um mind. 15% bis Projektlaufzeitende auf Maßnahmenstrecken,
- Reduzierung des Anteils „Elterntaxis“ um mindestens 20% bis 2031,
- Verzehnfachen der Follower- Zahlen des Instagram-Kanals der Landeshauptstadt „Magdeburg erleben“.

Zur Überprüfung der Wirkung des Vorhabens werden zielgerichtete Verkehrszählungen durchgeführt, um Vorher-Nachher-Effekte aufzeigen zu können.

Weitere allgemeine Ziele sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche im Radverkehr,
- Förderung der selbstständigen Mobilität im Schul- und Freizeitverkehr,
- Schließung bestehender Netzlücken im städtischen Radverkehrsnetz,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Bildungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen,
- Erhöhung des Radverkehrsanteils bei Kindern und Jugendlichen,
- Beitrag zum Klimaschutz durch die Stärkung aktiver Mobilität.

Das Vorhaben unterstützt die Umsetzung der Maßnahme C3.1 (Verbesserung der Radinfrastruktur; Handlungsfeld Mobilität, Strategie Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Radverkehr) des „Masterplans 100 % Klimaschutz“ der Landeshauptstadt Magdeburg und leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen, sicheren und generationengerechten Mobilitätsentwicklung.

2. Integrierter Ansatz

Infrastruktur, Bildung und Evaluation als gemeinsamer Lösungsansatz

JuMoMa verfolgt einen integrierten Ansatz, der bauliche Maßnahmen, partizipative Prozessgestaltung und wissenschaftliche Begleitung systematisch miteinander verbindet.

Den Schwerpunkt bilden der Ausbau durchgängiger und sicherer Radverkehrsverbindungen sowie die Beseitigung bestehender Netzlücken in den ausgewählten Bildungsumfeldern. Ergänzend unterstützen im Prozessverlauf erprobte Mitmachangebote die sichere Nutzung der neuen Infrastruktur. Im regelmäßigen ämter- und institutionenübergreifenden Austausch wachsen Praxiswissen, Erfahrung und Gestaltungskompetenz zum Themengebiet aktive Mobilität für Kinder und Jugendliche.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung werden neue Grundlagen für die Verkehrssicherheitsarbeit in Schulen geschaffen, sowie internationale Beispiele gesammelt und erprobt, die jungen Menschen Freude am Radfahren vermitteln. Darüber hinaus werden die Projektwirkungen anhand von Verkehrs- und Mobilitätsdaten dokumentiert und bewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen kontinuierlich in die Projektumsetzung ein und bilden zugleich die Grundlage für die Übertragbarkeit des Ansatzes auf andere Kommunen.

Die Umsetzung erfolgt in enger Zusammenarbeit der beteiligten Fachbereiche der Landeshauptstadt Magdeburg sowie weiterer auch externer Partner aus den Bereichen Bildung, Verkehr, Wissenschaft und Verkehrssicherheit.

3. Gesamtkonzept

Fünf Standorte – ein gemeinsames Ziel.

Unter dem Leitmotiv „**Jedes Jahr ein Highlight auf dem Weg zu lückenlosen Radverbindungen**“ werden fünf aufeinander abgestimmte Infrastrukturmaßnahmen an den Standorten Barleber Straße, Nachtweide, Albert-Vater-Straße / Walther-Rathenau-Straße, Salzmannstraße und Westring (Ostseite) umgesetzt.

Jede Maßnahme reagiert auf standortspezifische Defizite im bestehenden Radverkehrsnetz und übernimmt eine eigenständige Funktion – von der Schließung von Netzlücken über die Verbesserung der Radverkehrsführung bis hin zur Herstellung sicherer Querungsstellen. Der Umstieg auf das Fahrrad wird somit gezielt gefördert und die Attraktivität des Radverkehrs nachhaltig erhöht.

Die Vorhaben richten sich sowohl standortspezifisch als auch zielgruppenspezifisch an unterschiedliche Nutzergruppen. Berücksichtigt werden verschiedene Schul- und Bildungseinrichtungen – von Kindertagesstätten über Grundschulen und weiterführende Schulen bis hin zur Universität – sowie Sportstätten und weitere Freizeiteinrichtungen und orientieren sich an den jeweiligen Mobilitätsbedarfen der Nutzenden.

Die Maßnahmen richten sich insbesondere an folgende Zielgruppen:

- Vorschulkinder (3-6 Jahre),
- Grundschulkinder (6-10 Jahre),
- Kinder und Jugendliche der weiterführenden Schulen (10-18 Jahre),
- junge Erwachsene (18–25 Jahre) in Ausbildung oder Studium,
- sportlich aktive Kinder und Jugendliche,
- Nutzerinnen und Nutzer im Bildungs- und Alltagsverkehr, insbesondere an Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Gemeinsam bilden die Teilprojekte ein zusammenhängendes Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Schüler- und Freizeitradverkehrs in Magdeburg und sind Bestandteil der gemeinsamen Radverkehrsstrategie. Durch die gezielte Vernetzung von Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie weiteren wichtigen Alltagszielen entsteht schrittweise ein sicheres und durchgängiges Radverkehrsnetz für Kinder und Jugendliche.

Die Infrastrukturmaßnahmen werden durch projektbegleitende Arbeitspakete ergänzt.

Die wissenschaftliche Begleitung erfolgt durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) und umfasst unter anderem die Evaluation der Projektwirkungen, den fachlichen Austausch sowie die Aufbereitung übertragbarer Handlungsempfehlungen.

Das Gesamtkonzept verbindet damit bauliche Maßnahmen und begleitende Aktivitäten zu einem ganzheitlichen Vorhaben, das die Verkehrssicherheit erhöht, die aktive Mobilität stärkt und langfristige Impulse für die kommunale Mobilitätsentwicklung setzt.

4. Ausgangslage

Warum sichere Infrastruktur für Kinder und Jugendliche in Magdeburg erforderlich ist

Magdeburg ist im Landesvergleich eine junge Stadt. „Auf Wachstumskurs“, so heißt es im aktuellen Bevölkerungsbericht der Landeshauptstadt, „ist die Altersklasse der 7- bis unter 18-Jährigen“ – und das seit Jahren (Landeshauptstadt Magdeburg, 2025).

Mit der wachsenden Zahl von Kindern und Jugendlichen steigt auch der Bedarf an einer sicheren und attraktiven Mobilitätsinfrastruktur.

Der Radverkehr spielt für Kinder und Jugendliche somit eine zentrale Rolle bei der eigenständigen Erreichbarkeit von Schulen, Sportanlagen und Freizeitangeboten. Gleichzeitig weist das bestehende Radverkehrsnetz an mehreren Stellen Lücken und Defizite auf, die eine durchgängige und sichere Wegeführung erschweren. Diese Unterbrechungen betreffen insbesondere wichtige Schul- und Alltagsrouten.

Die fünf Projektstandorte weisen heute sicherheitsrelevante Defizite und Netzlücken im Radverkehrsnetz auf. Sie unterbrechen wichtige Schul- und Alltagsrouten und erschweren eine sichere sowie durchgängige Radverkehrsführung. Die bestehenden Defizite führen zu Unsicherheiten im Verkehrsverhalten und schränken die selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ein. Gleichzeitig stellen sie eine Hemmschwelle für die Fahrradnutzung dar, sodass Teile der Zielgruppe auf das Fahrrad verzichten.

Vor diesem Hintergrund ist die gezielte Schließung dieser Netzlücken erforderlich, um ein zusammenhängendes und sicheres Radverkehrsnetz zu schaffen.

Nur so kann gewährleistet werden, dass Kinder und Jugendliche ihre täglichen Wege eigenständig, sicher und zuverlässig zurücklegen können.

Die aktuellen Zahlen der Studie Mobilität in Deutschland zeigen die hohe Bedeutung, die das Fahrrad in der Alltags-, Schul- und Freizeitmobilität junger Menschen hat.

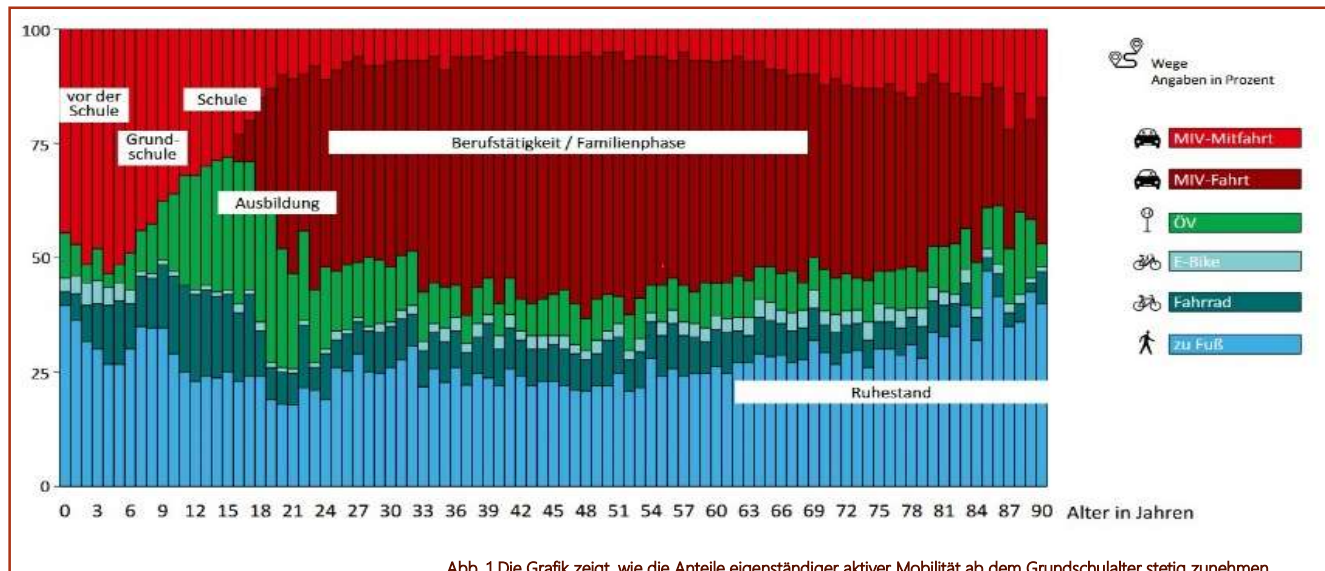


Abb. 1 Die Grafik zeigt, wie die Anteile eigenständiger aktiver Mobilität ab dem Grundschulalter stetig zunehmen. Volljährigkeit und Führerscheinsbesitz, Ausbildungsbeginn und Berufstätigkeit sind weitere Zäsuren.

Die Verbesserung der Infrastruktur ist daher ein zentraler Hebel, um selbstständige Mobilität zu unterstützen, den motorisierten Elterntaxi-Verkehr zu reduzieren und nachhaltige Mobilitätsformen langfristig zu stärken.

5. Arbeitspakete

Fünf Bildungsumfelder - fünf konkrete Teilprojekte zur Stärkung von Infrastruktur, Mobilitätsbildung und Evaluation

Um die genannten Ziele zu erreichen, werden zehn Arbeitspakete umgesetzt (Abb. 2).

Fünf Arbeitspakete sind der Herstellung von Radinfrastruktur an den fünf ausgewählten Bildungsstandorten gewidmet. Die begleitenden wissenschaftlichen Maßnahmen sind ebenfalls in fünf Arbeitspakete unterteilt.



Abb. 2 Arbeitspakete des Projekts JuMoMa im Überblick

Die Umsetzung des Vorhabens wird durch das Arbeitspaket AP 0 „Projektmanagement und Berichtswesen“ begleitet, das die Koordination, das Projektcontrolling sowie die Berichts- und Dokumentationspflichten umfasst.

5.1 Infrastrukturmaßnahmen

Das Maßnahmenpaket umfasst fünf standortbezogene Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet Magdeburg. Sie adressieren bestehende Defizite im Radverkehrsnetz und verbessern die Sicherheit und Qualität der Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld wichtiger Schul-, Sport- und Alltagsrouten.

Die Umsetzung erfolgt standortbezogen in fünf Arbeitspaketen (AP):

- ✓ **AP 1 Barleber Straße**
zwischen Ziolkowskistraße bis Klosterwuhne
- ✓ **AP 2 Nachtweide**
zwischen Schöppensteg bis Gröperstraße
- ✓ **AP 3 Albert-Vater-Straße / Walther-Rathenau-Straße**, Höhe Krökentor
- ✓ **AP 4 Salzmannstraße**
Umgestaltung des Straßenraumes
- ✓ **AP 5 Westring (Ostseite)**
Radverkehrsanlage zwischen Liebknechtstraße und Große Diesdorfer Straße

5.2 Begleitende Maßnahmen

Das Motto „Lücken schließen – Netze stärken – Zukunft bewegen“ bezieht sich nicht nur auf die bauliche Infrastruktur, sondern auch auf Netzwerke in der Zusammenarbeit und Lückenschlüsse in der Kommunikation.

Die flankierenden Arbeitspakete, die federführend durch das Deutsche Institut für Urbanistik umgesetzt werden, umfassen:

- ✓ **AP 6**
Netze stärken im JuMoMa-Forum
- ✓ **AP 7 Gelegenheiten aufzeigen und schaffen – Zukunft bewegen**
- ✓ **AP 8 Verkehrserziehung – Wissenslücken schließen**
- ✓ **AP 9**
Sichtbarkeit erzeugen – Zukunft bewegen
- ✓ **AP 10**
Wirkungsmessung

5.3 Steckbriefe

Im Folgenden werden die Arbeitspakete jeweils kurz beschrieben. Zunächst werden die standortspezifischen Ausgangslagen, Ziele und Planungsstände der baulichen Maßnahmen beschrieben. Im weiteren Verlauf werden dann die begleitenden Maßnahmen skizziert.

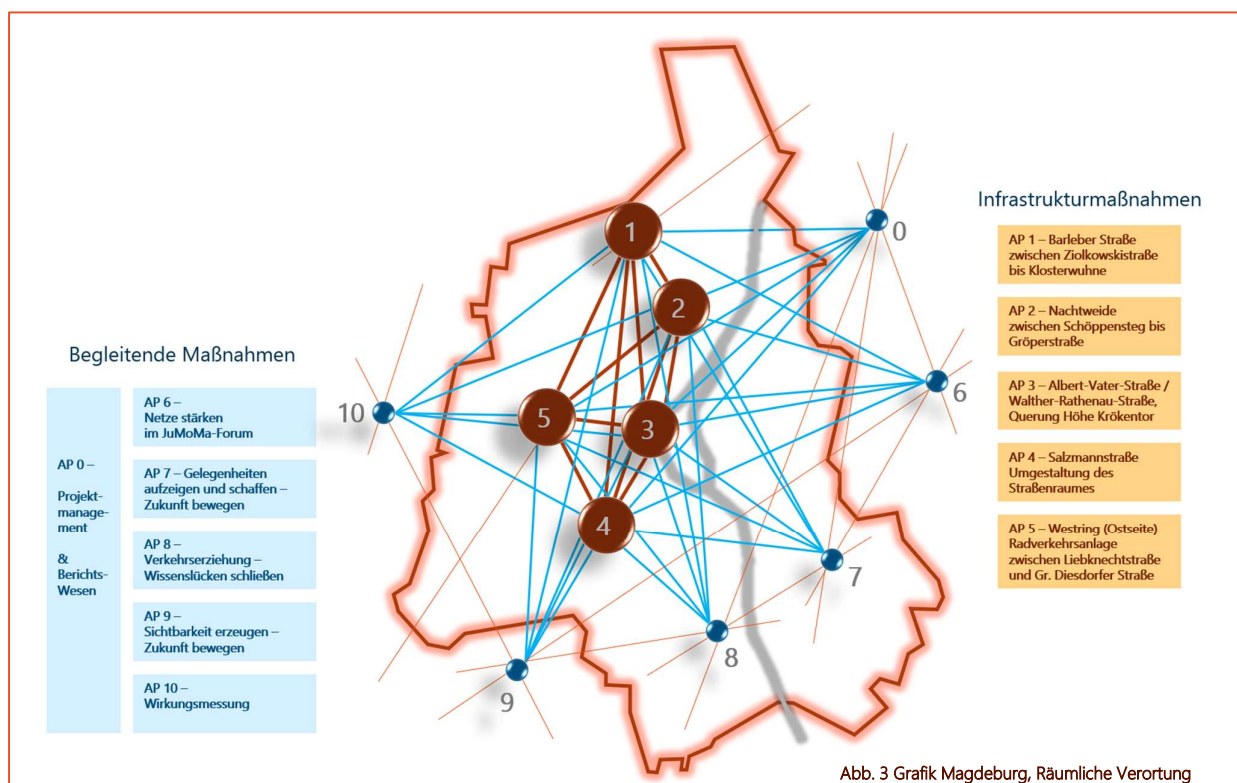


Abb. 3 Grafik Magdeburg, Räumliche Verortung der Infrastrukturmaßnahmen und grafische Übersicht der begleitenden Maßnahmen (schematisch)

Infrastrukturmaßnahmen:

AP 1

**Barleber Straße
zwischen Ziolkowskistraße bis
Klosterwuhne**

Ausgangslage:

vorhandene, zu schmale und sanierungsbedürftige Radwege mit unebenen Oberflächen mit unzureichender Regelbreite; diese beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort; Sicherheitsdefizite für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene

Stand der Planung: Bestandteil des Hauptradverkehrsnetzes (Radverkehrs-konzeption), Vorplanung abgeschlossen

Ziel: infrastrukturelle Verbesserung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche

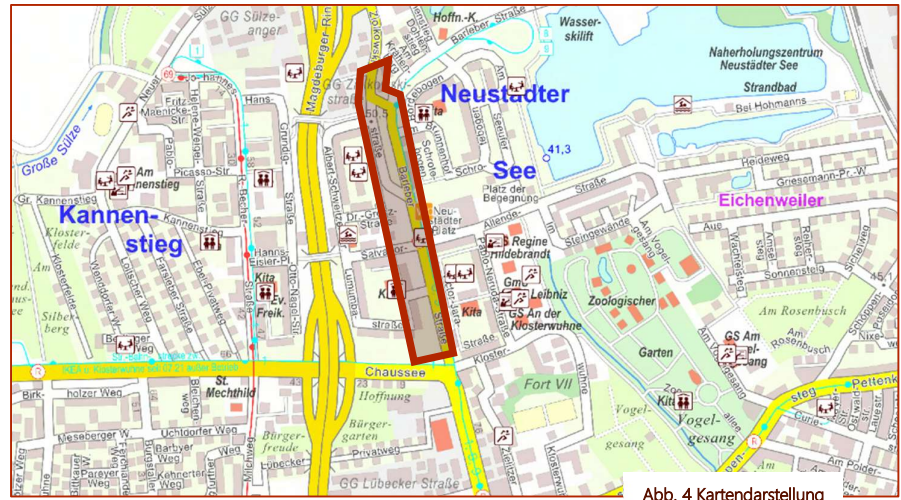


Abb. 4 Kartendarstellung

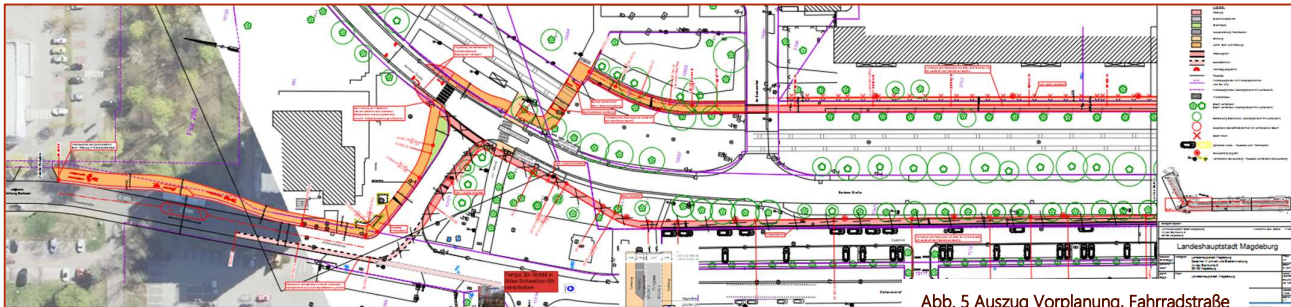
Abb. 5 Auszug Vorplanung, Fahrradstraße
[MUTING GmbH]

Abb. 6 Auszug Radverkehrskonzeption

Teilzielgruppe:

von Vorschulkindern (3-6 Jahre) bis junge Erwachsene (18-25 Jahre) sowie sportlich aktive Kinder und Jugendliche

Benachbarte Einrichtungen:

- Integrative Kindertagesstätte Neustädter See
- Integrative Kindertagesstätte Kinderland
- Grundschule „An der Klosterwuhne“
- Integrierte Gesamtschule „Regine Hildebrandt“
- Schwimmhalle Nord
- Fünf Bolz- und Spielplätze

Vorzugsvariante:

- beidseitige separate Radverkehrsanlage (Radweg)
- westliche Ziolkowskistraße ab Einmündung Albert-Schweitzer-Straße bis Barleber Straße >>> Fahrradstraße
- westl. Radweg (stadteinwärts) ab Ziolkowskistraße werden Senkrechtparker in Längsparker umgebaut, somit Reduzierung KFZ-Stellplätze für regelkonforme Radverkehrsanlage
- auf Ostseite (stadtauswärts) getrennter Geh- u. Radweg

Barleber Straße: Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche entlang einer stark belasteten Verkehrsachse durch die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie begleitende Maßnahmen zur Herstellung einer sicheren, regelkonformen Radverkehrsführung im Alltags- und Schulverkehr.

Infrastrukturmaßnahmen:

AP 2

Nachtweide zwischen Schöppensteg bis Gröperstraße

Ausgangslage:

Die Nachtweide ist Schulweg für die umliegenden schulischen Bildungseinrichtungen. Es gibt dort ein hohes Verkehrsaufkommen, vor allem morgens durch sogenannte „Elterntaxis“.

Stand der Planung: Bestandteil perspektivischer Radschnellverbindung der Landeshauptstadt Magdeburg, Bestandteil der Radverkehrskonzeption, Vorplanung aktuell in Arbeit, bereits "Jugend forscht" an Verbesserung der Verkehrsanlage für Schüler u. Schülerinnen beteiligt

Vorzugsvariante:

- Fahrradstraße mit zusätzlicher Einbahnstraßenregelung im Abschnitt Schöppensteg bis Wasserkunststraße
- Sichere Einmündungen sowie Querungsmöglichkeiten
- Minimierung von „Elterntaxis“

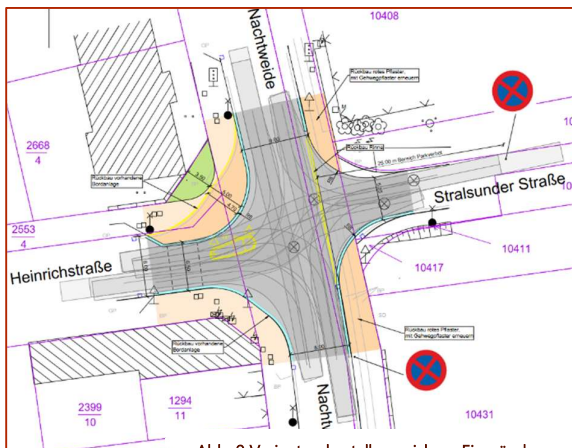


Abb. 9 Variantendarstellung sichere Einmündung
[MUTING GmbH]

Ziel:

Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere während der Bring- und Abholzeiten, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche, geringer baulicher und finanzieller Aufwand

Benachbarte Einrichtungen:

- Natur-Kita Nachtweide
- Katholische Kindertagesstätte St. Agnes
- St. Mechthild-Grundschule
- Neue Schule Magdeburg, Ganztagschule
- Norbertusgymnasium
- Zwei Spielplätze
- S-Bahnhof Magdeburg Neustadt

Teilzielgruppe:

Vorschulkinder (3-6 Jahre), Grundschulkinder (6-10 Jahre), Kinder und Jugendliche der weiterführenden Schulen (10-18 Jahre) sowie Verknüpfung von Kinder- und Jugendmobilität mit dem ÖPNV



Abb. 7 Foto: Patricia Meiners (privat)

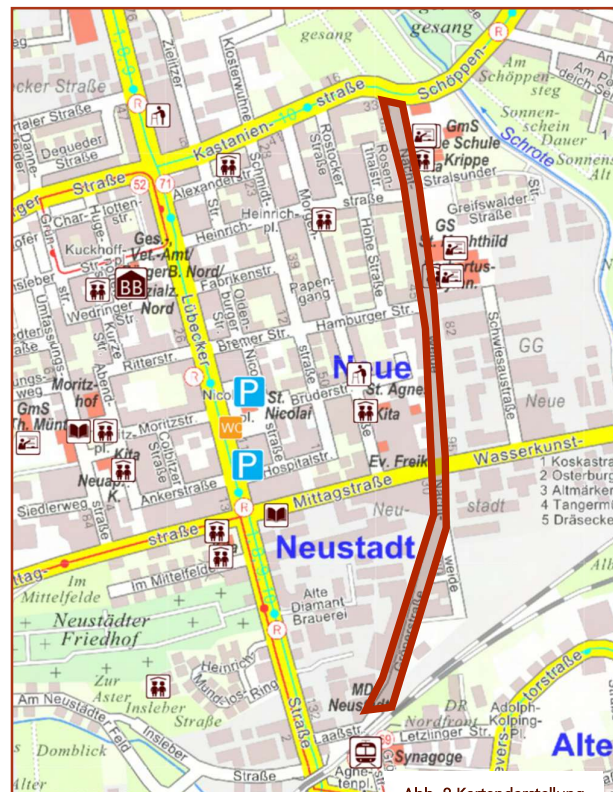


Abb. 8 Kartendarstellung

Nachtweide: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche durch eine Fahrradstraße mit Ergänzender Einbahnstraßenregelung, sichere Einmündungen und Querungen sowie der Verbesserung zur ÖPNV-Verknüpfung.

Infrastrukturmaßnahmen:
AP 3

**Albert-Vater-Straße /
Walther-Rathenau-Straße**
Querung Höhe Krökentor

Ausgangslage:

Die als Bundesstraße B1 ausgewiesene Straße ist zwischen dem Magdeburger Ring und dem Universitätsplatz über weite Teile des Tages stark verkehrsbelastet. Dadurch ist ein sicheres Queren, insbesondere für Jugendliche der angrenzenden Bildungseinrichtungen, erschwert.

Ziel:

geeignete Stelle für eine sichere Querungsanlage finden, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende schaffen

Teilzielgruppe:

Junge Erwachsene in Ausbildung und Studium (18-25 Jahre) sowie sportlich aktive Kinder und Jugendliche

Benachbarte Einrichtungen:

- Otto-von-Guericke-Universität, Gebäudekomplex 40 (G40) inkl. Uni-Sporthalle südlich der Walther-Rathenau-Straße
- Campusgelände der Otto-von-Guericke-Universität nördlich der Walther-Rathenau-Straße inkl. weiterer Uni-Sportstätten und Uni-Bibliotheken
- Berufsbildende Schulen „Otto von Guericke“ Magdeburg

Stand der Planung:

Verkehrstechnische Untersuchung und Lageplan vorhanden

Vorzugsvariante:

Fußgänger- und Fahrrad-Querung mit zusätzlicher Ampel

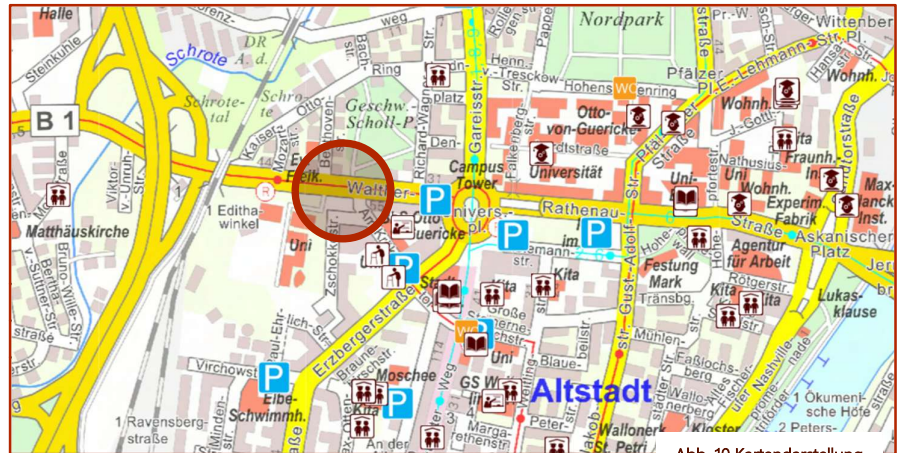


Abb. 10 Kartendarstellung

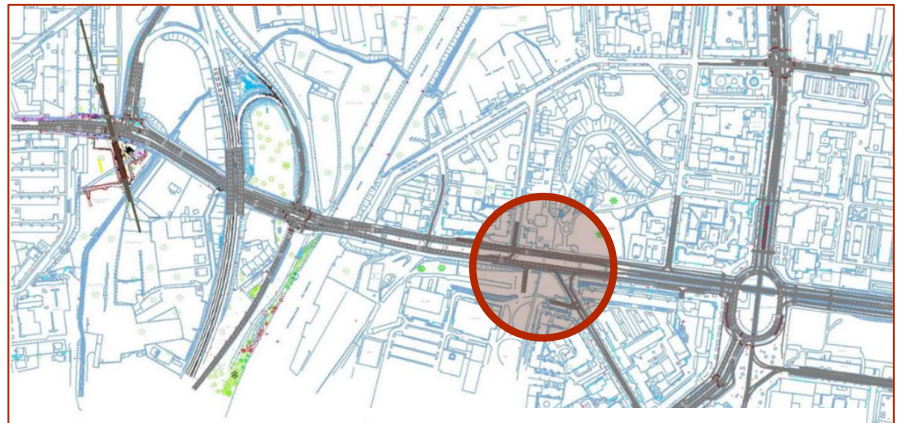


Abb. 11 Auszug Verkehrsuntersuchung, Simulationsnetz
(BERNARD Gruppe ZT GmbH)

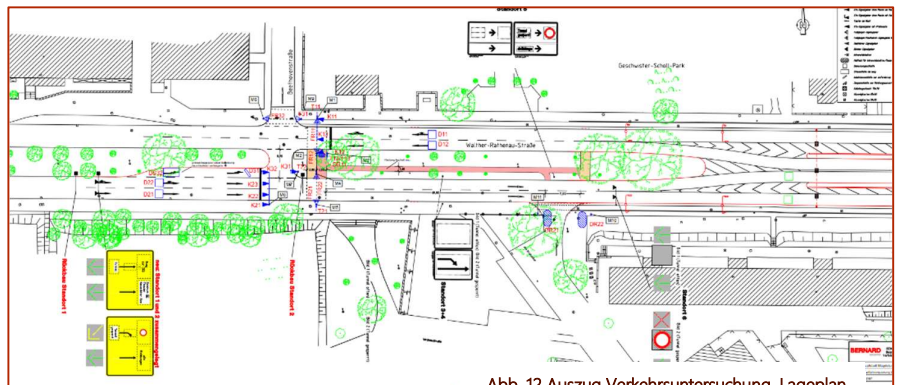


Abb. 12 Auszug Verkehrsuntersuchung, Lageplan
(BERNARD Gruppe ZT GmbH)

Albert-Vater-Straße / Walther-Rathenau-Straße:

Die stark verkehrsbelastete Bundesstraße B1 trennt Bildungs- sowie Sporteinrichtungen. Geplant ist eine lichtsignalgeregelte Fuß- und Radquerung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für junge Erwachsene in Ausbildung und Studium.

Infrastrukturmaßnahmen:

AP 5

Westring (Ostseite) Radverkehrsanlage zwischen Liebknechtstraße und Große Diesdorfer Straße

Ausgangslage:

Kurzfristige Maßnahme aus der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg



Abb. 16-18 Fotos: Apple Look Around

Benachbarte Einrichtungen:

- Integrative Kindertagesstätte Spatzennest
- Grundschule „Am Westring“
- Grundschule „Annastraße“
- Bildungseinrichtung Westring
- Berufsfachschule & Fachoberschule „Oskar Kämmer“
- Hermann-Gieseler-Halle
- drei Spielplätze
- Bahnhof Magdeburg Sudenburg
- Bereich Gerhart-Hauptmann-Straße:
 - Vier Kindertagesstätten
 - Zwei Grundschulen
 - Zwei Spielplätze

Teilzielgruppe:

Vorschulkinder (3-6 Jahre), Grundschulkinder (6-10 Jahre), junge Erwachsene (18-25 Jahre) sowie Verknüpfung von Kinder- und Jugendmobilität mit dem ÖPNV

Vorzugsvariante:

- Markierung einer Radverkehrsanlage für eine einheitliche Radverkehrsführung inkl. baulicher Maßnahmen (z.B. Bordversatz)

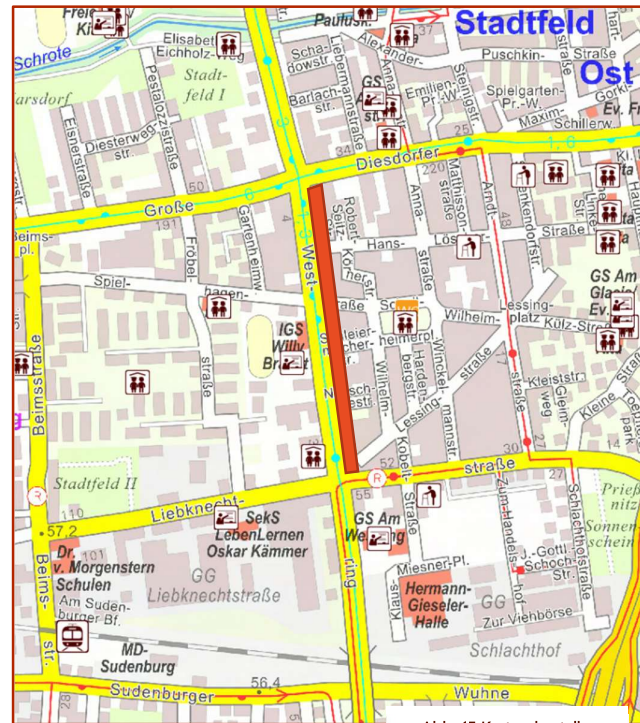


Abb. 15 Kartendarstellung

Stand der Planung:

Keine Vorplanung vorhanden

Ziel:

- Schaffung regelkonformer Radverkehrsanlagen (Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche)
- Einhalten neuer Regelmaße

Westring (Ostseite):

Kurzfristige Maßnahme der Radverkehrskonzeption Magdeburg: Markierung einer regelkonformen Radverkehrsanlage mit baulichen Anpassungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche entlang einer wichtigen städtischen Verbindungsachse sowie zur besseren Anbindung an den ÖPNV.

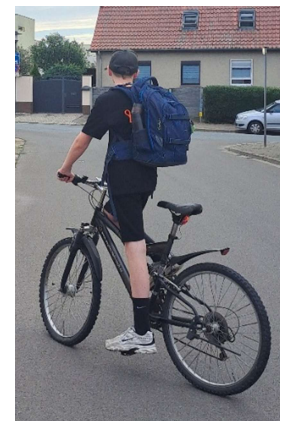


Abb. 19 Foto: Patricia Meiners (privat)

Begleitende Maßnahmen:

AP 6

Netze stärken im JuMoMa-Forum

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik

Aufgabe und Organisation:

Das **JuMoMa-Forum**, ein regelmäßig tagendes Gremium, das alle Maßnahmen kritisch und unterstützend begleiten, ergänzen und evaluieren wird.

Dreimal jährlich bringt das Gremium Akteurinnen und Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung für eine dreistündige Sitzung zusammen, die den Projektverlauf begleiten.

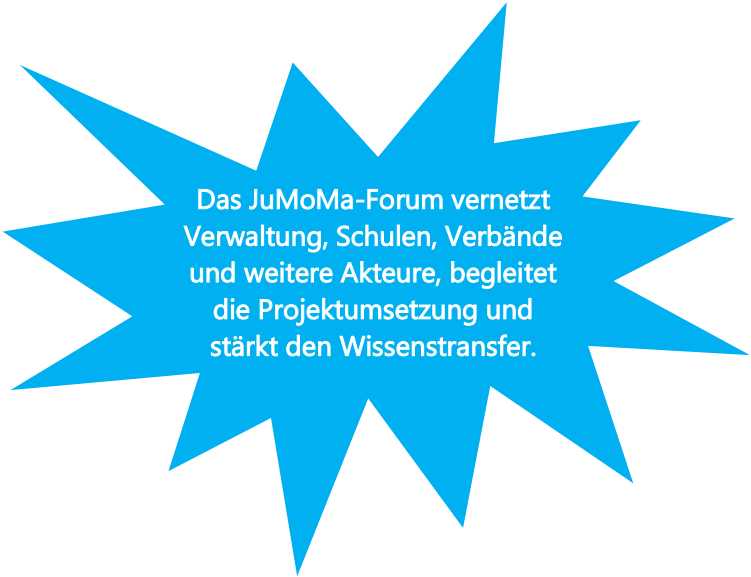
Mitglieder:

Zu den ständigen Mitgliedern des **JuMoMa-Forums** werden Vertreter:innen all jener Institutionen gehören, die von den Infrastrukturmaßnahmen direkt oder indirekt betroffen sein werden. Dazu gehören Polizei und Feuerwehr, die städtischen Verkehrsbetriebe, Schul-, Eltern- und Schülervorteiler:innen, die relevanten Abteilungen der städtischen Verwaltung (Gesundheit, Mobilität, Stadtentwicklung, Bildung & Soziales), ADFC, AGFK, Verkehrswacht, Fuß e.V., etc..

Ziele und Mehrwert:

Ziel ist es, im kontinuierlichen Austausch Zielkonflikte frühzeitig aufzulösen, vorhandenes Wissen und Kompetenzen zu nutzen und fruchtbar zu machen sowie möglichst dauerhafte Verbindungen zwischen Institution und Personen zu schaffen, die der aktiven Mobilität junger Menschen in Magdeburg nachhaltig zuträglich sein sollen.

Damit aus dem Gremium heraus in kleinerem Umfang Projekte realisiert werden können, die Kinder und Jugendliche zum Radfahren einladen (siehe AP 7), ist es mit einem Jahresbudget von 10.000 Euro ausgestattet.



Das JuMoMa-Forum vernetzt Verwaltung, Schulen, Verbände und weitere Akteure, begleitet die Projektumsetzung und stärkt den Wissenstransfer.

Begleitende Maßnahmen:

AP 7

**Gelegenheiten aufzeigen und schaffen –
Zukunft bewegen**

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik

Gelegenheiten zum Radfahren schaffen und Freude vermitteln: "Vor allem die Eltern [sollten] in der Freizeit und an Wochenenden oder in den Ferien ausgiebige Radtouren mit ihren Kindern unternehmen, um deren Fähigkeiten, sich sicher auf dem Zweirad im Straßenverkehr zu bewegen, zu fördern." (Günther & Diez 2009) Diese Empfehlung aus einer Studie der Versicherungswirtschaft mag für manche Kinder, insbesondere jene, die aus fahrradaffinen Haushalten kommen, eine geeignete Lösung sein, um Lust aufs Radfahren zu bekommen. Wie aber können Kinder Freude am Radfahren entwickeln, Selbstwirksamkeit erfahren und Praxis bekommen, die nicht von ihren Eltern dabei unterstützt werden? Welche Möglichkeiten gibt es für Schulen, Kindergärten oder Freizeiteinrichtungen Anreize zu schaffen, aufs Fahrrad zu steigen? Welche guten Ideen existieren dazu in anderen Ländern? Diesen Fragen geht das Arbeitspaket nach. Denn inzwischen ist in der Mobilitätsforschung bekannt, dass nicht allein Motivation und Können das Fahrradfahren befördert, sondern auch Gelegenheiten im Alltag vorhanden sein müssen, um Routinen zu erwerben (Makahleh et al. 2025).

Soziale Teilhabe und Mobilitätsgerechtigkeit: Sachsen-Anhalt gehört bundesweit zu den Ländern mit der höchsten Armutsquote. Kinder und Jugendliche sind dabei überdurchschnittlich betroffen. Für unter 18-Jährige lag die Armutsgefährdungsquote zuletzt bei ca. 25 Prozent – also etwa jedes vierte Kind. In Magdeburg gilt das für 22,6 Prozent der unter 18-Jährigen, wie der Kinder- und Jugendring Sachsen-Anhalt meldet. Armut wirkt sich unmittelbar auf die Mobilitätschancen junger Menschen aus. Hier gibt es eine besorgniserregende Wechselwirkung: Einkommensarmut schränkt Mobilität ein und eingeschränkte Mobilität beeinträchtigt soziale Teilhabe. So weisen Untersuchungen darauf hin, dass Kinder aus einkommensarmen Familien häufiger kürzere Aktionsräume zurücklegen und seltener an Freizeitangeboten teilnehmen (Rozynek 2024).

Digitale Praxisplattform für gute Beispiele: Hier setzt AP 7 an. Eine digitale Handreichung mit Beispielen internationaler guter Praxis zur Förderung aktiver Mobilität von Kindern und Jugendlichen, soll bundesweit sichtbar sein und all jenen Inspiration liefern, die Gelegenheiten schaffen wollen, damit Kinder und Jugendliche aktiv mobil sein können – unabhängig von ihrer Herkunft und ihren Bildungschancen. Solche internationalen Beispiele gibt es viele. Da ist etwa der „Car Free Day“ aus Großbritannien, an dem Schüler- und Lehrer:innen ohne Auto zur Schule kommen und gemeinschaftlich über alternative Transportmöglichkeiten gesprochen wird. In Schottland besucht ein „Fahrraddoktor“ die Schule, prüft kostenlos die Verkehrstauglichkeit von Fahrrädern und setzt Anreize, den eigenen Drahtesel zu reparieren. Eine dänische App, mit der Schulkinder auf dem Rad, ähnlich wie bei Pokémon, Punkte sammeln können, setzt Anreize gemeinsam zu fahren und in den Niederlanden organisieren Jugendliche Fahrradtouren durch ihre Quartiere. Im Rahmen des Arbeitspakets werden internationale Beispiele in Deutschland bekannt gemacht, in der Hoffnung, dass sie eine ähnliche Karriere machen, wie die „BiciBusse“, die Kinder dabei unterstützen, selbstständig zur Schule zu kommen und die, einst aus Spanien importiert, nun auch in einigen deutschen Städten begeisterte Nachahmer gefunden haben.

Erprobung und Wissenstransfer: Ende 2028 wird die digitale Handreichung veröffentlicht und werden die Beispiele sowohl über die Landing Page und Social Media (vgl. AP 9) bekanntgemacht als auch im JuMoMa-Forum mit Blick auf ihre Umsetzung in und Übertragbarkeit nach Magdeburg geprüft. In jedem Jahr können von Initiativen und Akteur:innen des Forums in begrenztem Umfang Mittel genutzt werden, um etwas Neues aus dem Fundus der Beispiele auszuprobieren. Denn oft fehlt es nicht an großen Summen, um ein Projekt auf die Beine zu stellen, sondern an überschaubaren Beträgen – die Grundausstattung für einen Fahrraddoktor, Schutzwesten für Lehrkräfte und Kinder für eine gemeinsame Tour oder zwei, drei Elemente für einen modularen Pumptrack – um buchstäblich etwas in Bewegung zu bringen. Foto: Patricia Meiners (privat)

Begleitende Maßnahmen:

AP 8

Verkehrserziehung – Wissenslücken schließen

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik
in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Magdeburg



Bedeutung der Radfahrausbildung: In Sachsen-Anhalt ist, wie in allen Bundesländern, das Radfahren – ebenso wie das Schwimmen – verbindlich im schulischen Curriculum verankert. Dies zeigt, dass Radfahren nicht lediglich als Freizeitaktivität verstanden wird, sondern als elementare motorische, koordinative und verkehrsbezogene Fähigkeit, die Kinder bis zum Ende der Grundschulzeit erwerben sollen. Selbstständige und sichere Mobilität gehört, so könnte man formulieren, zu den grundlegenden Bildungszielen der Grundschule – wie Lesen, Schreiben und Rechnen.

Bestandsaufnahme der Verkehrserziehung: Seit einigen Jahren wird die Vermutung geäußert, dass sich die motorischen Fähigkeiten von Kindern verschlechtert hätten. Als bisweilen angeführtes Indiz gilt, dass mehr Kinder Schwierigkeiten hätten, die schulische Radfahrprüfung, den „Fahrradführerschein“ erfolgreich zu absolvieren oder grundlegende Fertigkeiten des sicheren Radfahrens zu beherrschen. Diese Einschätzung stützt sich bislang überwiegend auf anekdotische Beobachtungen einzelner Lehrkräfte, Polizisten oder Eltern. Aktuelle verlässliche Zahlen gibt es nicht, die wenigen existierenden Studien zum Thema sind vor zehn oder mehr Jahren erschienen (Hausmann & Kraft 2015; Günther & Diez 2009).

Vergleich und Datenerhebung: Auf der Basis dieser Beobachtungen wird in AP 8 zunächst eine Bestandsaufnahme vorgenommen. Vergleichend betrachtet wird, wie das Radfahren in den jeweiligen Lehrplänen beschrieben wird und welche Anforderungen an Schulen, Lehrkräfte und außerschulische Partner formuliert werden. Dabei werden sowohl formale Vorgaben als auch konkrete Umsetzungsbedingungen betrachtet, etwa ob die Ausbildung im Realverkehr, auf dem Schulhof oder in Jugendverkehrsschulen stattfindet, ob Kinder mit eigenen Fahrrädern teilnehmen oder Fahrräder bereitgestellt werden, etc. Ein besonderer Fokus liegt auf der Frage, wie unterschiedlich die Radfahrausbildung in der Praxis organisiert ist.

Erhoben wird, wie häufig Unterrichtseinheiten stattfinden, welche Materialien genutzt werden, welche Rolle Polizei, Schulen, Verkehrswachten oder freie Träger übernehmen und wie mit heterogenen Lernvoraussetzungen umgegangen wird. Dazu zählt auch die Frage, wie der Anspruch der Inklusion umgesetzt wird und welche Angebote für Kinder mit körperlichen, kognitiven oder sozialen Einschränkungen bestehen. Auf diese Weise sollen Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Verkehrserziehung sichtbar gemacht werden.

Ergänzend werden bei den Landespolizeien ausgewählter Bundesländer Daten zur Radfahrprüfung in der vierten Klasse angefragt, dies soll explorativ für Sachsen-Anhalt sowie für drei weitere Bundesländer geschehen. Von besonderem Interesse ist, wie viele Kinder die sogenannte Fahrradführerscheinprüfung aktuell bestehen und wie sich diese Zahlen in den vergangenen Jahren entwickelt haben.

Handreichung und Wissenstransfer: Ziel des Arbeitspakets ist eine praxisorientierte Handreichung, die die unterschiedlichen Formen der Radfahrausbildung systematisch zusammenstellt und daraus Empfehlungen für eine zeitgemäße Verkehrserziehung ableitet. Die Handreichung soll gute Beispiele, übertragbare Ansätze und konkrete Hinweise für jene Akteure bündeln, die schulische Verkehrserziehung anbieten. Damit leistet das Arbeitspaket einen Beitrag dazu, die Radfahrausbildung stärker an heutigen Anforderungen auszurichten und Kinder unabhängig von Herkunft, Wohnort oder individuellen Voraussetzungen beim Erwerb sicherer Radfahrkompetenzen zu unterstützen. Dieses Arbeitspaket wird von der Verkehrswacht Deutschland und dem Ministerium für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt begleitet.

Highlight: Die Landeshauptstadt plant mit eigenen Ressourcen eine KI-basierte Schulungssoftware einzusetzen, die als Symbol der behördenübergreifenden Zusammenarbeit intern entwickelt wird. Sie soll kontinuierlich Wissenslücken der Schülerinnen und Schüler schließen.

Begleitende Maßnahmen:

AP 9

Sichtbarkeit erzeugen – Zukunft bewegen

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik
in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Magdeburg



Digitale Kommunikation: Als zentrale Kommunikationskanäle werden die bestehenden Social-Media-Angebote der Landeshauptstadt Magdeburg weiterentwickelt, um möglichst viele Magdeburgerinnen und Magdeburger zu erreichen.

Insbesondere der Instagram-Kanal „Magdeburg erleben“ bietet mit seinem etablierten Format und der bekannten Baustellenreporterin Xenia Richter eine geeignete Grundlage, um den Fortschritt der Maßnahmen zu dokumentieren, Einblicke hinter die Kulissen zu geben sowie Geschichten rund um das Fahrradfahren in Magdeburg zu erzählen. Zur Erhöhung der Reichweite werden zielgruppenspezifische Formate entwickelt und Kooperationen mit Schulen, Jugendorganisationen, Vereinen sowie bekannten Persönlichkeiten aus Sport, Kultur oder dem öffentlichen Leben Magdeburgs angestrebt, die als glaubwürdige Multiplikatorinnen und Multiplikatoren wirken können.

Reichweite und Verstärkung: Das Arbeitspaket verfolgt das Ziel, die digitale Sichtbarkeit der kommunalen (Mobilitäts-)Themen nachhaltig und über das Ende der Projektlaufzeit hinaus zu stärken. Als messbares Ziel wird angestrebt, die Reichweite der städtischen Social-Media-Kommunikation deutlich auszubauen und die Zahl der Follower des Kanals „Magdeburg erleben“ innerhalb von fünf Jahren von derzeit rund 4.000 auf mindestens 40.000 zu steigern. Damit entsteht eine langfristig nutzbare Kommunikationsplattform, über die auch zukünftige Maßnahmen der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung wirksam vermittelt werden können.

Landeshauptstädte	Handle	Instagram Follower	Einwohnerzahl
Magdeburg	@magdeburg.de	3.019	229.924
Schwerin	@landeshauptstadt_schwerin	6.637	91.260
Potsdam	@potsdam.de	17.200	159.450
Bremen	@rathaus_bremen	21.700	546.450
Berlin	@hauptstadtportal	23.700	3.520.100
Wiesbaden	@stadt.wiesbaden	26.100	272.630
Erfurt	@erfurt_de	27.200	203.480
Hannover	@hannoververwaltung	28.500	514.130
Dresden	@landeshauptstadt_dresden	30.800	525.100
Mainz	@stadt_mainz	34.200	202.750
Saarbrücken	@saarbruecken.de	37.900	176.990
Kiel	@kiel.de	54.500	239.860
Stuttgart	@stuttgart.meine.stadt	97.500	597.939
Düsseldorf	@duesseldorf	104.000	593.682
Hamburg	@hamburg_de	347.000	1.751.780
München	@muenchen	523.000	1.388.300

Tabelle: Im Vergleich der Landeshauptstädte aller Bundesländer sind die social media Aktivitäten der Stadt Magdeburg noch übersichtlich. Dies soll im Lauf des Projekts grundlegend geändert werden.

Abb. 20 Tabelle

AP 9 dient der digitalen Kommunikation, Reichweitensteigerung und langfristigen Sichtbarmachung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen in Magdeburg.

Begleitende Maßnahmen:

AP 10

Wirkungsmessung

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik
in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Magdeburg



Zur Bewertung der Wirksamkeit der umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen und begleitenden Aktivitäten wird ein systematisches Monitoring durchgeführt. Hierzu werden an ausgewählten Standorten im Projektgebiet standardisierte Verkehrszählungen zu drei Zeitpunkten vorgenommen: zu Beginn des Projekts, zur Mitte der Projektlaufzeit sowie nach Abschluss der Baumaßnahmen. Erfasst werden die verschiedenen Verkehrsarten mit besonderem Fokus auf den Rad- und Fußverkehr sowie den Bring- und Holverkehr an Schulen. Um Veränderungen belastbar bewerten zu können, werden parallel an vergleichbaren Schulstandorten ohne bauliche Maßnahmen Erhebungen nach derselben Methodik und zu denselben Zeitpunkten durchgeführt. Dadurch lassen sich projektbedingte Effekte von allgemeinen Entwicklungen im Mobilitätsverhalten unterscheiden.

Gefahrenstellen identifizieren, dokumentieren und entschärfen. Ergänzend werden zu Beginn der Projektlaufzeit im Rahmen des JuMoMa-Forums gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus Schulen, Verwaltung, Polizei, Verbänden sowie Schülerinnen und Schülern bestehende Gefahrenstellen im Projektgebiet identifiziert und dokumentiert. Für diese Bereiche werden der Planungs- und Umsetzungsprozess sowie die erwartete Entschärfung der Konfliktstellen über die gesamte Projektlaufzeit nachvollziehbar begleitet. Auf diese Weise werden neben den quantitativen Veränderungen des Verkehrsaufkommens auch qualitative Verbesserungen der Verkehrssicherheit erfasst.

Ziel der Wirkungsmessung ist es, die Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen auf das Verkehrsaufkommen und insbesondere auf die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu untersuchen. Dabei wird überprüft, ob die angestrebten Projektziele erreicht werden, insbesondere eine Steigerung des Radverkehrsanteils im Schüler- und Freizeitverkehr auf den Maßnahmenstrecken um mindestens 15 Prozent bis zum Ende der Projektlaufzeit sowie eine Reduzierung des Anteils der sogenannten Elterntaxis um mindestens 20 Prozent bis zum Jahr 2031. Als Ergebnis stehen drei smarte (spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch, terminiert) Ziele.

Die Ergebnisse der Wirkungsmessung werden dokumentiert und bilden die Grundlage für die Bewertung der Zielerreichung sowie für Empfehlungen zur Übertragbarkeit der Maßnahmen auf andere Kommunen.

Nicht nur durch Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch durch gezieltes Einsetzen von Social Media-Beiträgen soll nachgewiesen werden, dass sich das Mobilitätsverhalten bei jungen Menschen nachhaltig zugunsten des Radverkehrs verändert.

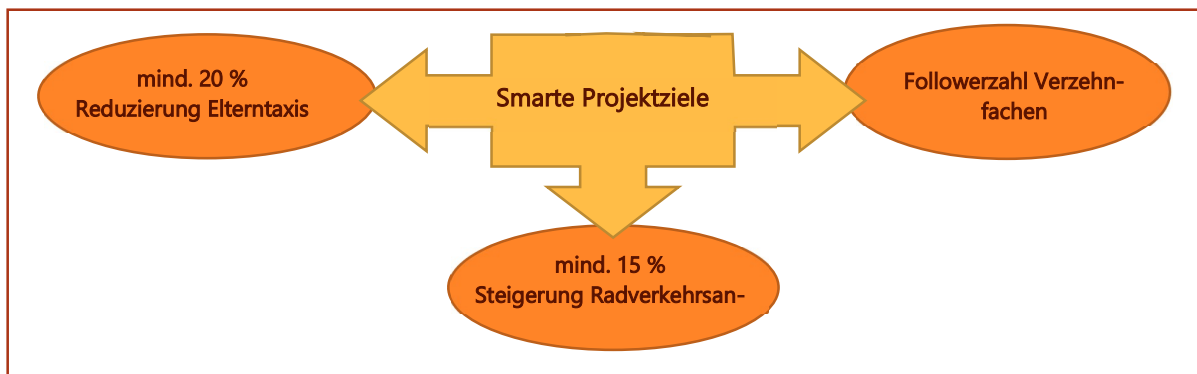


Abb. 21 Grafik: Smarte Projektziele

Begleitende Maßnahmen:

AP 0

Projektmanagement und Berichtswesen

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik
in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Magdeburg



Das übergreifende Arbeitspaket AP 0 „Projektmanagement und Berichtswesen“ dient der Koordination des Vorhabens und umfasst das Projektcontrolling sowie das Berichts- und Dokumentationswesen.

Die Gesamtprojektsteuerung liegt bei der Landeshauptstadt Magdeburg.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) übernimmt die Organisation und Durchführung regelmäßiger Projekt- und Abstimmungstreffen, die Koordination der Zusammenarbeit zwischen den Projektpartnerinnen und Projektpartnern sowie die laufende Abstimmung mit dem Fördermittelgeber.

Darüber hinaus umfasst das Arbeitspaket die fristgerechte Erstellung der erforderlichen Zwischen- und Endberichte und Verwendungsnachweise sowie die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zur transparenten Darstellung des Projektfortschritts und der erzielten Ergebnisse.



Abb. 22 Foto: Landeshauptstadt Magdeburg

6. Innovation

Vernetzter Ansatz zur Förderung sicherer Kinder- und Jugendmobilität

Das Projekt „Junge Mobilität in Magdeburg: Lücken schließen – Netze stärken – Zukunft bewegen“ geht über die Umsetzung einzelner Radverkehrsmaßnahmen deutlich hinaus und verbindet bauliche, wissenschaftliche und prozessorientierte Ansätze zu einem integrierten Gesamtkonzept.

Herzstück des Projekts sind konkrete Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz an fünf strategisch zentralen Schul- und Alltagswegen.

Die Infrastrukturmaßnahmen werden systematisch durch Forschung zur Radfahrausbildung und den motorischen Voraussetzungen von Kindern, durch die Beteiligung relevanter Akteure aus Schule, Verwaltung, Polizei und Zivilgesellschaft sowie durch Maßnahmen zur Förderung praktischer Radfahrgelegenheiten ergänzt.

Alle Arbeitspakete verfolgen ein gemeinsames Ziel: die Voraussetzungen dafür zu verbessern, dass Kinder und Jugendliche das Fahrrad sicher, selbstverständlich und eigenständig im Alltag nutzen können.

Modellcharakter besitzt das Vorhaben, weil die entwickelten Ansätze von Beginn an auf Übertragbarkeit ausgelegt sind. Die vergleichende Analyse der Radfahrausbildung in mehreren Bundesländern, die digitale Sammlung internationaler Praxisbeispiele, die Handlungsempfehlungen für Kommunen, Schulen und Verkehrserziehungsakteure sowie die Beteiligungs- und Kommunikationsformate werden so dokumentiert, dass sie auch von anderen Städten und Gemeinden genutzt werden können. Das Projekt schafft damit nicht nur einen Mehrwert für Magdeburg, sondern entwickelt Instrumente und Verfahren, die bundesweit zur Planung, Umsetzung und Begleitung kinder- und jugendgerechter Radverkehrsförderung eingesetzt werden können.

Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit / Sichtbarkeit und Transfer: Die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet das Vorhaben über die gesamte Projektlaufzeit und unterstützt die Sichtbarkeit als kommunales Leuchtturmprojekt. Dies erfolgt über Pressearbeit, digitale Kommunikationskanäle der Landeshauptstadt Magdeburg, die städtische Website.

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung werden regelmäßig aufbereitet und kommuniziert. Nach Abschluss des Projekts erfolgt eine strukturierte Dokumentation der Wirkungen sowie die Veröffentlichung von Best-Practice-Beispielen zur Unterstützung der Übertragbarkeit auf andere Kommunen.

Modellcharakter und Übertragbarkeit: Das Vorhaben ist explizit auf Übertragbarkeit ausgelegt. Die entwickelten methodischen Ansätze zur Netzplanung, Evaluation, zur ämter- und institutionenübergreifenden Zusammenarbeit sowie zur Verkehrssicherheit und zum Gelegenheiten schaffen werden systematisch dokumentiert und veröffentlicht. Dadurch entstehen vielfältige Anregungen und Handlungsempfehlungen zur Förderung sicherer und selbstständiger Mobilität für Kinder und Jugendliche, das auch in anderen Kommunen anwendbar ist.

Gestalterische Einordnung (Kunst am Bau): Eine Einbindung gestalterischer Maßnahmen wie „Kunst am Bau“ wurde konzeptionell betrachtet, jedoch zugunsten einer klaren und eindeutigen Verkehrsführung verworfen. Der Fokus liegt bewusst auf Verkehrssicherheit und funktionaler Lesbarkeit des Straßenraums.

7. Wirkung & Evaluation

Messung von Sicherheit, Nutzung und Akzeptanz

Die Wirkung des Vorhabens wird durch ein systematisches Monitoring während der gesamten Projektlaufzeit sowie durch Vorher-Nachher-Vergleiche erfasst. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie sich Verkehrssicherheit, Mobilitätsverhalten und Nutzung des Radverkehrs in den Projektgebieten verändern.

Direkte Ergebnisse der Umsetzung:

- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in fünf definierten Teilräumen
- Herstellung bzw. Optimierung sicherer Querungsstellen und Radverkehrsführungen
- Schließung relevanter Netzlücken im bestehenden Radverkehrsnetz
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen

Die Ergebnisse werden auf unterschiedlichen Wirkungsebenen betrachtet: von den unmittelbar erzielten Veränderungen durch die Maßnahmen bis hin zu den daraus entstehenden mittel- und langfristigen Effekten.

Wirkungsbezogene Ergebnisse:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche im Radverkehr
- Zunahme der selbstständigen und eigenständigen Mobilität im Schul- und Freizeitverkehr
- Steigerung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel
- Reduzierung von Hol- und Bringverkehren
- („Elterntaxis“) im Projektumfeld

Langfristige Wirkung:

- Stärkung eines nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsverhaltens
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im gesamtstädtischen Kontext
- Gewinn übertragbarer Erkenntnisse für andere Kommunen zur Entwicklung sicherer Radverkehrsnetze für Kinder und Jugendliche

Die wissenschaftliche Begleitung stellt sicher, dass die Datenerhebung einheitlich erfolgt, die Ergebnisse vergleichbar sind und belastbare Aussagen zur Wirksamkeit der Maßnahmen getroffen werden können.

Die Evaluation basiert auf einer Kombination quantitativer und qualitativer Methoden:

- Verkehrszählungen im Rad- und Fußverkehr
- Erfassung und Analyse von Gefahrenstellen im Projektgebiet
- Bewertung der Netznutzung u. Verbindungsqualität

Vorher–Nachher-Vergleich:

Die Datenerhebung erfolgt in zwei zentralen Phasen:

1) Vor Projektumsetzung:

- Erfassung der Ausgangssituation im Rad- und Fußverkehr
- Analyse bestehender Netzlücken und Konfliktstellen
- Erhebung des subjektiven Sicherheitsempfindens
- Dokumentation des Mobilitätsverhaltens im Schul- und Freizeitverkehr

2) Nach Projektumsetzung:

- Wiederholung der Erhebungen mit identischen Methoden
- Vergleich der Verkehrsströme und Nutzungsintensitäten
- Bewertung der Veränderungen im Sicherheitsniveau
- Analyse der Zielerreichung auf Projekt- und Systemebene

Auswertung und Wissenstransfer: Die Ergebnisse werden systematisch ausgewertet, dokumentiert und in einem Abschlussbericht zusammengeführt. Dieser enthält neben der Wirkungsanalyse auch Handlungsempfehlungen für die Planung und Umsetzung vergleichbarer Projekte in anderen Kommunen. Die Erkenntnisse werden so aufbereitet, dass sie als Grundlage für zukünftige Maßnahmen im Bereich der sicheren Kinder- und Jugendmobilität genutzt werden können.

8. Umsetzung

Organisation, Zeit- und Strukturplanung

Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt im Zeitraum 2027–2031 in aufeinander abgestimmten Projektphasen. Die Maßnahmen werden schrittweise geplant, umgesetzt und kontinuierlich fachlich begleitet.

Die Gesamtkoordination liegt bei der Landeshauptstadt Magdeburg. Die Federführung erfolgt durch die zuständigen Fachbereiche der Stadtverwaltung (hier genannt Fachbereich für Stadtplanung und Vermessung sowie Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur) in enger Zusammenarbeit mit den Bereichen Bildung, Soziales und Gesundheit.

Ergänzend werden externe Partner aus den Bereichen Verkehrssicherheit, Mobilitätsforschung und Bildungsarbeit, Organisation und Koordination des JuMoMa-Forums sowie Teile der Evaluation werden durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) übernommen.

Das Maßnahmenpaket ist als Gesamtprojekt organisiert. Die einzelnen Teilmaßnahmen der fünf Standorte werden fachlich und zeitlich aufeinander abgestimmt.

Die Umsetzung erfolgt standortbezogen, während übergreifende Aufgaben wie Evaluation, Beteiligung und Wissenstransfer zentral koordiniert werden. Dadurch wird eine einheitliche Projektqualität bei gleichzeitiger Berücksichtigung lokaler Anforderungen gewährleistet.

Regelmäßige Abstimmungsrunden zwischen den beteiligten Fachbereichen und Partnern sichern die kontinuierliche Steuerung und Anpassung der Maßnahmen.

Zeitliche Umsetzung

Die Umsetzung erfolgt in aufeinanderfolgenden, teils auch ineinandergreifenden Projektphasen:

- **Planungs- und Vorbereitungsphase:** Detailplanung, Abstimmungen, Beteiligung und Genehmigungen
- **Umsetzungsphase:** schrittweise Realisierung der fünf Standortmaßnahmen
- **Begleitphase:** Mobilitätsbildung, Evaluation und Monitoring während der Umsetzung
- **Abschlussphase:** Gesamtauswertung, Dokumentation und Wissenstransfer

2027	2028	2029	2030	2031
Planung Albert-Vater-Str.	Planung Barleber Straße	Planung Barleber Straße	Planung Salzmannstraße	Umsetzung Salzmannstraße
Planung Barleber Straße	Planung Westring	Planung Salzmannstraße	Umsetzung Westring	
Planung Nachtweide	Umsetzung Nachtweide	Planung Westring		
	Umsetzung Albert-Vater-Str.	Umsetzung Barleber Straße		
JuMoMa Forum				
	Veröffentlichung Handreichung Gelegenheiten	Veröffentlichung Handlungsempfehlungen Verkehrserziehung		
„Magdeburg erleben“				

Abb. 23 Übersicht Zeitplan

Die Kostenstruktur orientiert sich an den definierten Teilprojekten sowie den begleitenden Maßnahmen. Sie umfasst insbesondere Infrastrukturmaßnahmen, Planungsleistungen, Beteiligungs- und Bildungsformate sowie die wissenschaftliche Evaluation.

Eine detaillierte Kostenaufstellung erfolgt in einer separaten Anlage zur Projektskizze.

9. Fazit

Zentrale Ergebnisse und Mehrwert des Gesamtkonzepts

Das Vorhaben „Junge Mobilität in Magdeburg (JuMoMa)“ verfolgt einen integrierten Ansatz zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Das Vorhaben ist Teil einer gesamtstädtischen Radverkehrsstrategie und besitzt Modellcharakter für die Entwicklung sicherer und kinder- sowie jugendgerechter Mobilitätsstrukturen.

Die gewonnenen Erkenntnisse sind übertragbar und können als Grundlage für vergleichbare Projekte in anderen Kommunen dienen.

Insgesamt entsteht ein integriertes Maßnahmenpaket, das nachhaltige, sichere und eigenständige Mobilität für die junge Generation stärkt und zugleich einen Beitrag zu Klimaschutz und Stadtentwicklung leistet.

Die fünf aufeinander abgestimmten Infrastrukturmaßnahmen und die fünf begleitenden Maßnahmen greifen ineinander und verstärken gemeinsam ihre Wirkung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Magdeburg.

Das Projekt leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Förderung aktiver Mobilität im Alltag junger Menschen. Es schafft zugleich übertragbare Ansätze für eine integrierte und sichere Radverkehrsplanung in anderen Kommunen.

10. Verzeichnis

10.1 Literatur

- Bucksch, J., Möckel, J., Kaman, A. & Sudeck, G. (2024). Bewegungsverhalten von älteren Kindern und Jugendlichen in Deutschland – Ergebnisse der HBSC-Studie 2022 und Zeitverläufe seit 2009/10. *Journal of Health Monitoring*, 9(1), 68–85. <https://doi.org/10.25646/11873>
- Günther, R. & Diez, A. (2009). Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. *Forschungsbericht / Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V VV, Verkehrsverhalten, Verkehrspädagogik: Bd. 02. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer*. <https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte>
- Hausmann, G. & Kraft, M. (2015). Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern: Bericht zum Forschungsprojekt: FE 04.0237/2010/KRB. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V, Verkehrstechnik: Heft V 260. Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH*.
- Infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- Landeshauptstadt Magdeburg. (2025). Bevölkerung & Demografie 2025. *Magdeburger Statistik: Magdeburger Statistische Blätter. Heft 118*. https://www.magdeburg.de/PDF/Bev%C3%B6lkerung_Demografie_2025_Heft_118.PDF?ObjSvriD=698&ObjID=26788&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1761113766
- Makahleh, H. Y., Taamneh, M. M. & Dissanayake, D. (2025). Promoting Sustainable Transport: A Systematic Review of Walking and Cycling Adoption Using the COM-B Model. *Future Transportation*, 5(3), 79. <https://doi.org/10.3390/futuretransp5030079>
- Rozynek, C. (2024). Wie finanzielle Armut Mobilitätspraktiken prägt: Eine qualitative Studie zum Zusammenhang von finanzieller Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe am Beispiel von älteren Menschen und Haushalten mit Kindern. In C. Sommer, M. Lanzendorf, M. Engbers & T. Wermuth (Hrsg.), *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Soziale Teilhabe und Mobilität: Grundlagen, Instrumente und Maßnahmen einer integrierten Verkehrs- und Sozialplanung* (S. 45-87). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-42536-4_4

10.2 Quellen:

- BERNHARD Gruppe ZT GmbH, Köln (o. J.): Verkehrsuntersuchung Landeshauptstadt Magdeburg – Radquerung W.-Rathenau-Straße.
- Beteiligungsportal der Landeshauptstadt Magdeburg
- Ingenieurbüro Lange & Jürries GmbH, Magdeburg (o. J.): Vorplanung Ausbau Salzmannstraße, Radverkehrsanlagen.
- Landeshauptstadt Magdeburg (2025): Drucksache DS0026/25 – Grundsatzbeschluss und Variantenentscheidung zur Radverkehrsanlage Barleber Straße zwischen Klosterwuhne und Ziolkowskistraße.
- Landeshauptstadt Magdeburg (2021): Drucksache DS0410/21 inkl. Änderungsanträge zum Haushaltsplan 2022 – LSA über Walther-Rathenau-Straße.
- Landeshauptstadt Magdeburg (o. J.): Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg. Information I0138/26. Online verfügbar unter: <https://www.magdeburg.de/Radverkehrskonzeption> (Zugriff am 09.07.2026).
- Landeshauptstadt Magdeburg (o. J.): Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Magdeburg. Online verfügbar unter: <https://www.perplexity.ai/search/5c5b0026-bb63-4b45-bbda-b82fbee68097> (Zugriff am 09.07.2026).
- Landeshauptstadt Magdeburg (o. J.): Schulweg-Detektive unterwegs. Online verfügbar unter: <https://www.magdeburg.de/SchulwegDetektiveunterwegs> (Zugriff am 09.07.2026).
- Landeshauptstadt Magdeburg (o. J.): Verkehrsentwicklungsplan 2030plus der Landeshauptstadt Magdeburg. Online verfügbar unter: <https://www.magdeburg.de/VerkehrsentwicklungsplanVEP2030plus> (Zugriff am 09.07.2026).
- MUTING GmbH, Magdeburg (o. J.): Vorplanung Barleber Straße, Radweg Barleber Straße.
- MUTING GmbH, Magdeburg (o. J.): Planungsunterlagen Kreuzung Nachtweide/ Heinrichstraße/ Stralsunder Straße, Straßenbau.
- Stadtplan <https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuengerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de-de&mv=049cfd0-4fb1-4026-bfdad4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7>

Zur sprachlichen Überarbeitung und Strukturierung einzelner Textpassagen wurde ChatGPT (OpenAI) verwendet. Die fachliche Verantwortung sowie die Prüfung aller Inhalte und Quellen lagen bei der Verfasserin bzw. dem Verfasser.

10.3 Abbildungen

- Deckblatt: Kinder: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderaufruf-Junge-Generation-Fahrrad/foerderaufruf-junge-generation-fahrrad_node.html; Dom und Logo Ottostadt: Landeshauptstadt Magdeburg; Logo Fahrrad: Landeshauptstadt Magdeburg, Mario Schröter
- Abb. 1 Die Grafik zeigt, wie die Anteile eigenständiger aktiver Mobilität ab dem Grundschulalter stetig zunehmen. Volljährigkeit und Führerscheinbesitz, Ausbildungsbeginn und Berufstätigkeit sind weitere Zäsuren. MiD 2023
- Abb. 2 Arbeitspakete des Projekts JuMoMa im Überblick., Eigene Darstellung
- Abb. 3 Grafik Magdeburg, Räumliche Verortung der Infrastrukturmaßnahmen und grafische Übersicht der begleitenden Maßnahmen (schematisch), Eigene Darstellung
- Abb. 4 Kartendarstellung
<https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuengerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfda-d4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7>
- Abb. 5 Auszug Vorplanung Barleber Straße, Radweg Barleber Straße, Fahrradstraße; Lageplan Variante 2; MUTING GmbH, Magdeburg
- Abb. 6 Auszug Radverkehrskonzeption; DS0026/25 Anlage 11 Karte Hauptradverkehrsnetz Radwegekonzept 2003, Soll-Ist-Plan der Umsetzung der Radverkehrskonzeption per 06/2009
- Abb. 7 Foto: Patricia Meiners (privat)
- Abb. 8 Kartendarstellung
<https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuengerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfda-d4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7>
- Abb. 9 Variantendarstellung sichere Einmündung; Lageplan Variante 2; MUTING GmbH, Magdeburg
- Abb. 10 Kartendarstellung
<https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuengerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfda-d4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7>
- Abb. 11 Auszug Verkehrsuntersuchung, Simulationsnetz (BERNARD Gruppe ZT GmbH); Verkehrsuntersuchung Landeshauptstadt Magdeburg, Radquerung W.-Rathenau-Straße, BERNHARD Gruppe ZT GmbH, Köln, P502325, Abb. 1 Simulationsnetz, Seite 5
- Abb. 12 Auszug Verkehrsuntersuchung, Lageplan (BERNARD Gruppe ZT GmbH); Verkehrsuntersuchung Landeshauptstadt Magdeburg, Radquerung W.-Rathenau-Straße, BERNHARD Gruppe ZT GmbH, Köln, P502325, Übersichtsplan Anlage 1
- Abb. 13 Kartendarstellung
<https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuengerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfda-d4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7>
- Abb. 14 Auszug Vorplanung (Lange Jürries GmbH); Vorplanung Ausbau Salzmannstraße, Radverkehrsanlagen, Alternative Vorzugsvariante, Lageplan, Ingenieurbüro Lange & Jürries GmbH, Magdeburg
- Abb. 15 Kartendarstellung
<https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuengerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfda-d4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7>
- Abb. 16 – 18 Fotos: Apple Look Around
- Abb. 19 Foto: Patricia Meiners (privat)
- Abb. 20 Tabelle; Eigene Darstellung; Bereitgestellt durch: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
- Abb. 21 Grafik: Smarte Projektziele, Eigene Darstellung
- Abb. 22 Foto: Landeshauptstadt Magdeburg
- Abb. 23 Übersicht Zeitplan, Eigene Darstellung

11. Referenzen DIFU

Organisation:

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) begleitet seit vielen Jahren Kommunen bei der Entwicklung, Umsetzung und Evaluation nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen und ist bundesweit in kommunalen Netzwerken sowie Fachgremien (u. a. FahrRat Berlin und FGSV) verankert.

Das Vorhaben wird auf Seiten des Difu von Dr. Michaela Christ, Josephine Nehring und Jannik Lohaus bearbeitet. Alle drei verfügen über langjährige Erfahrung in den Bereichen Rad- und Fußverkehr, Moderation, Beteiligungsprozesse sowie Wissenstransfer und Fortbildung für Kommunen.

Referenzprojekte (Auswahl):

Radklusion – Soziale Teilhabe durch Radverkehr (BMV), 10/2025 - 03/2028

Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse (BMV), 06/2023 -08/2025

Schnittstellen zwischen ÖPNV und Fußverkehr verbessern: Bedeutung und Potenziale des Fußverkehrs für die Nutzung des ÖPNV verstehen, untersuchen, kommunizieren und nutzen. (UBA), 08/2024 – 08/2027

Planung und Durchführung von Fortbildungen und weiteren Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Mobilitätsforums Bund (BALM), 06/2021 -07/2024

Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität, Teilprojekt:

Analyse von Rahmenbedingungen, Handlungsempfehlungen und Praxistransfer (BMFTR), 11/2020 bis 10/2023

Publikationen (Auswahl):

Projektteam STAWAL (2024): Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität - Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Berlin und Dortmund.

Michael Adler, Andres Dolega, Lisa Landvogt, Rosa Rausch, Katharina

Geber, Jan Koch, Michaela Christ, Jan Philipp Mesenbrock, Jessica Le

Bris, Stephan Vogl (2026): Planungsbeschleunigung für den Radverkehr: Dokumentation. Bundesministerium für Verkehr (BMV).

Reichow, Lohaus, Bakaba. (2025). Studie zu Experimentierräumen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Berlin