Landeshauptstadt
Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Radverkehrskonzeption

95
2005

Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler
Heike Albrecht
Kamran Ardalan
Birgit Arend
Heidrun Bartel
Roswitha Baumgart
Doreen Behlau
Martina Beichert
Sylvia Böttger
Jeannette Digonis
Ulrich Ernst
Michael Ertl
Jutta Fittkau
Hannelore Friedrich
Heidrun Frosch-Teichmann
Jürgen Gippert
Katrin Grögor
Marlies Grunert
Andrea Hartkopf
Bernd Heine
Jutta Heinemann
Anette Heinicke
Ingrid Heptner
Stephan Herrmann
Kathrin Jäger
Wolfgang Jäger
Heinz Jasniak
Sabine Keller
Hannelore Kirstein
Dieter Klimpel
Jutta Klose
Helga Körner
Sybille Krischel
Annett Kümmel
Christa Kummer
Brigitta Kunz
Andrea Leis
Thomas Lemm
Gisela Lenze
Marlies Lochau
Judith MacKay
Christiane Mai
Angelika Meyer
Heike Moreth
Ute Neumann
Bernd Niebur
Doris Nikoll
Corina Nürnberg
Heinz-Joachim Olbricht
Bernd-Ediko Olesch
Dr. Carola Perlich
Dr. Eckhart W. Peters
Dirk Polzin
Liane Radike
Jörg Rehbaum
Karin Richter
Dirk Rock
Burkhard Rönick
Jens Rückriem
Elke Schäferhenrich
Hannelore Schettler
Monika Schubert
Helga Schröter
Anja Schulze
Hans-Joachim Schulze
Hannelore Seeger
Rudolf Sendt
Katja Sperling
Siegrid Szabó
Heike Thomale
Edgar Voigtländer
Reiner Wedekind
Rolf Weinreich
Martina Welle
Astrid Wende
Dietrich Weyland
Hubert Wiesmann
Christine Wolf
Johannes Wöbse
Burkhard Wrede-Pummerer
Birgit Zeise

Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes

1990	Workshop • Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
1/93	Strukturplan
2/93	Verkehrliches Leitbild
3/93	Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
5/93	Sanierungsgebiet Buckau – Städtebaulicher Rahmenplan
5/93	Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg – Buckau
6/93	Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz Magdeburg •
7/93	Workshop • Nördlicher Stadteingang •
8/93	Städtebaulicher Denkmalschutz
9/93	Radverkehrskonzeption
10/93	Öffentlicher Personennahverkehr
11/93	Workshop • Kaiserpfalz •
12/94	Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
13/94	Herrmann-Beims-Siedlung
14/94	Siedlung Cracau
15/94	Städtebauliche Entwicklung 1990 – 1994
16/95	Gartenstadtkolonie Reform
17/94	Schlachthofquartier
18/I/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Sozio-urbane Untersuchungen
18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Zur Baugeschichte der Neuen Neustadt
18/III/95	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Zur Baugeschichte der Sudenburg
19/94	Die Anger-Siedlung in Magdeburg
20/94	Bruno Taut – eine Dokumentation
21/95	Stadtteilentwicklung Ottersleben
22/94	Die Curie-Siedlung in Neustadt
23/94	Gartenstadtsiedlung Westernplan
24/95	Fachwerkhäuser in Magdeburg
25/95	Stadtentwicklungskonzept Rothensee
26/95	Gartenstadt Hopfengarten
27/95	Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
28/94	Magdeburg Bundesgartenschau 1998 – Rahmenplan
29/94	Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg •
30/95	Südwestliche Stadterweiterung
31/I/98	Parkanlagen der Stadt Magdeburg
32/I/95	Stadtfeld Nord
32/II/95	Stadtfeld Süd
33/95	Das Magdeburger Märktekonzept
34/I/98	Städtebau in Magdeburg 1945 –1990 – Planungen und Dokumente
34/II/98	Städtebau in Magdeburg 1945 –1990 – Baustandorte und Wohngebiete
35/95	Siedlungsentwicklung Westerhüsen Magdeburg Südost
36/95	Tempo 30 – Verkehrsberuhigung in Magdeburg
37/95	Siedlung Fermersleben
38/95	Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg
39/I/95	Magdeburg – Die Stadt des Neuen Bauwillens
39/II/95	Magdeburg – Aufbruch in die Moderne
41/95	Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
42/95	Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
43/I/II/95	Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
44/95	Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburg – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
45/95	Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel
46/I/99	Industriearchitektur in Magdeburg – Maschinenbauindustrie
47/95	Workshop • Universitätsplatz •
48/I/II/95	Symposium BRUNO TAUT
49/95	Gutachterverfahren Elbebahnhof
50/95	Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester
51/95	Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
52/95	Vom Luftbild zur Biotopkartierung
53/96	Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
54/96	Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg
56/97	Stadtsanierung Buckau – Die Sanierung des Volksbades Buckau
57/98	Magdeburg – Neu Olvenstedt
58/99	Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft
59/97	Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf
60/98	Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten
61/97	Dorferneuerungsplan Randau
64/97	Verkehrskonzeption „Innenstadt“
67/98	Dorferneuerungsplan Pechau
68/98	Gestaltungsfibel Alt-Olvenstedt
70/98	Magdeburgs Innenstadt lebt – Die Bebauung des Zentralen Platzes im Stadtzentrum von Magdeburg
71/00	Kirchen und Klöster zu Magdeburg
72/01	Gemeinschaftsinitiative URBAN
73/98	Städtebaulicher Denkmalschutz
73/99	Städtebaulicher Denkmalschutz
74/98	Hauseingangsbereiche, südliches Stadtzentrum Magdeburg
75/00	Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg – Gedanken zur Zukunft der Stadt
76/01	Flächennutzungsplan 2000
78/02	Industriebau in Magdeburg II – Brauereien, Mühlen, Zucker und Zichorienindustrie
79/01	Der Fürstenwall
80/01	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
81/02	Magdeburger Kasernen
82/01	Magdeburger Verkehrsanlagen
83/01	Das Magdeburger Häuserbuch
84/02	Das neue ÖPNV-Konzept und der Nahverkehrsplan 2001-2005 der Landeshauptstadt Magdeburg
85/02	Stadtumbaukonzept 2002 – Landeshauptstadt Magdeburg
86/02	Magdeburg 21 – Das neue Tor zur Innenstadt
87/01	Das Magdeburger Märktekonzept
88/02	10 Jahre Stadtsanierung Buckau
89/01	Der Denkmalpflegeplan
90/01	Workshop Handelshafen
91/03	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
92/02	Glasgestaltung Magdeburg

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Radverkehrskonzeption

Hans-Dietmar Buschmann
Klaus Eschke

MAGDEBURG
Die Stadt mit Zugkraft

Inhaltsverzeichnis **Seite**

Grußwort/Vorwort

Grußwort des Oberbürgermeisters 3

Vorwort des Beigeordneten
für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr 5

Radfahren in Magdeburg –
vom Velozipeden-Club zum modernen
Verkehrsmittel für jedermann 6

Einleitung **8**

1. Die Entwicklung des Radverkehrs seit 1993 **9**

**2. Was hält Magdeburgerinnen und
Magdeburger noch vom Radfahren ab?** **14**

**3. Strategie und Konzeption zur Förderung des
Radverkehrs für die nächsten Jahre**

3.1. Leitbild für die Förderung
des Radverkehrs 22

3.2. Rotes und Grünes Netz
für den Radverkehr 24

3.3. Maßnahmen für mehr Sicherheit 27

3.4. Radfahren in der Freizeit liegt im Trend 32

3.5. Abstellen der Fahrräder
bequemer und sicherer machen 43

3.6. Wegweisung auch für Radfahrer 46

3.7. Vorrangige Maßnahmen
für die nächsten Jahre 47

**4. Radverkehr fördern braucht eine
breite Basis** **50**

Anlagen

Hauptradverkehrsnetz

Touristisches Radwegenetz

Vorrangige Maßnahmen zum Ausbau
des Radverkehrsnetzes

Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser

Wer mit offenen Augen in der Landeshauptstadt Magdeburg unterwegs ist, wird mir beipflichten, dass erstens die Verkehrsinfrastruktur insgesamt und auch speziell die für den Radverkehr sich in den letzten Jahren gut entwickelt und zweitens, dass der Radverkehr sichtbar zugenommen hat.

Zwischen beiden Tatsachen besteht natürlich ein kausaler Zusammenhang. Trotz der angespannten Haushaltslage wurde viel für den Radverkehr getan und somit die Entwicklung des Radverkehrs begünstigt. Entsprechend unserer Möglichkeiten werden wir dies auch in Zukunft tun.

Radverkehr reduziert sich heute nicht mehr nur auf das Radfahren zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf, zum Garten und ähnliches. Radfahren ist heute auch ein wichtiger Freizeit- und Tourismusfaktor und somit auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Stadt. Die Fahrradtouristen geben Geld für Übernachtung, Essen und anderes mehr aus und sie fördern das Image, vorausgesetzt, sie sind angetan von der Radverkehrsinfrastruktur, den Service- und Dienstleistungen und natürlich auch den Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Es kommen erfreulicherweise immer mehr Fahrradtouristen zu uns nach Magdeburg. Hierbei spielt natürlich der Elberadweg eine herausragende Rolle, aber auch die Sehenswürdigkeiten in der Innenstadt, die schönen Parkanlagen der Stadt und seit kurzem auch das Wasserstraßenkreuz sind beliebte Ziele.

Der Elberadweg, der in den Jahren 1993 – 1999 über AB-Maßnahmen angelegt wurde, ist auf den Deichstrecken nach dem Jahrhundert-Hochwasser von 2002 in einer höherwertigen Qualität wiederhergestellt worden. Die Auszeichnung von Hotels mit dem Prädikat „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg“ ist eine weitere Chance für das Hotelgewerbe, ihre Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Auch die Teilnahme der Stadt am bundesweiten Wettbewerb „best-for-bike – fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2004“ mit dem dritten Platz unter 47 anderen Bewerbern wird das Image der Stadt im Allgemeinen und als Radfahrer-Stadt im Besonderen stärken. Trotzdem können und wollen wir uns auf dem Erreichten nicht ausruhen. Der Radverkehr braucht vielseitige Förderung und Unterstützung, angefangen beim fairen Miteinander aller Verkehrsteilnehmer bis hin zu einer intensiveren Unterstützung durch Vertreter aus der Politik und Wirtschaft in unserer Stadt. Man braucht nicht immer Geld, um etwas für den Radverkehr zu tun.

Auch mit einfachen Mitteln kann der Radverkehr gefördert werden, wie einige Beispiele es zeigen. Die vielen Radfahr-Höhepunkte, ob durch Krankenkassen, Medien, Tourismusverbände, durch Handel und Gastronomie, durch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club oder andere organisiert, zeigen dies und stellen unter Beweis, wie groß das Interesse bei der Bevölkerung am Radfahren ist.

Die vorliegende Broschüre spiegelt die wesentlichsten Inhalte der durch den Stadtrat im März 2004 beschlossenen Radverkehrskonzeption wider, in der die grundsätzlichen Ziele zur Förderung des Radverkehrs, aber auch die Veränderungen im Radwegenetz verankert sind. Sie bietet allen interessierten Radfahrern eine Fülle von Hinweisen und Anregungen zum Alltags-Radfahren in unserer Stadt und zum Freizeit-Radeln in die nähere Umgebung. Gerade mit dem Fahrrad kann man die Stadt gut erleben und nebenbei noch etwas für die eigene Gesundheit tun.

Ich wünsche allen, die diese Broschüre lesen, einen Gewinn an Informationen und an weiterem Interesse am Radverkehr in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Dr. Lutz Trümper
Oberbürgermeister

Blick auf den Elbauenpark

Urkunde des bundesweiten Wettbewerbs „best-for-bike – fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2004"

Vorwort des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Es gibt viel Erfreuliches zum Radverkehr zu berichten: seit 1993 wurden 110 km Radwege neu gebaut bzw. grundhaft erneuert, dafür wurden 12,5 Mio. € investiert.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr hat kontinuierlich zugenommen und liegt jetzt bei 16,5 % aller Fahrten der Magdeburgerinnen und Magdeburger. Für diese guten Ergebnisse haben sich die Mitarbeiter der Stadtverwaltung, allen voran die des Stadtplanungs-, des Tiefbauamtes und des Eigenbetriebes Stadtgärten & Friedhöfe Magdeburg, engagiert eingesetzt, aber auch darüber hinaus hat es viele andere Akteure gegeben, die sich für die Entwicklung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg eingebracht haben. Hierbei nenne ich ausdrücklich die Arbeitsgruppe Radverkehr mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club.

Dennoch besteht kein Grund zur Selbstzufriedenheit. Es gibt immer noch Lücken und Problemstellen im Radwegenetz, es gibt Defizite in der Bereitstellung von Fahrradständern und es gibt leider auch eine zu hohe Anzahl von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung.
Mancher Radfahrer wünscht sich vielleicht mehr realisierte Projekte oder gerade ein bestimmtes Projekt, das seine tägliche Fahrtroute betrifft. Denen und auch anderen Kritikern sei gesagt, dass sie bitte bedenken mögen, welche positiven Veränderungen seit 1990 zu verzeichnen sind. Die vorliegende Radverkehrskonzeption hat dies alles entsprechend analysiert und umfangreich dargestellt.

Dem weiteren Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr gilt auch zukünftig größte Aufmerksamkeit. Aber man muss auch wissen, dass diesem mitunter auch objektive Grenzen gesetzt sind, finanziell, manchmal fehlt der notwendige Platz für die Anlegung einer Radverkehrsanlage oder es gilt unter den unterschiedlichen Nutzungsinteressen und anderen abzuwägen. Bei immer weniger zur Verfügung stehenden Investitionsmitteln kommt es auf deren effektivsten Einsatz an. Auch die kleinen operativen Maßnahmen sind wichtig. Sie bringen manchmal einen größeren Nutzen und Zufriedenheit bei den Radfahrern, als manches Großprojekt. Das Baudezernat hat einen langen Katalog solcher kleinen Problempunkte parat. Hierbei gilt es auch, mittels eines Qualitätsmanagements das Augenmerk dafür zu sensibilisieren, dass die kleinen Schwachstellen sowohl in der Planung wie auch in der Baudurchführung, die immer schnell die Kritiker auf den Plan rufen, vermieden werden. Das bedeutet aber auch, dass die Kommunikation zwischen den Planern sowie Bauausführenden einerseits und den Nutzern bzw. deren Interessenvertretern andererseits gut funktionieren muss.

Um den Radverkehr, die Planungen und die realisierten Projekte noch besser ins rechte Licht zu rücken, bedarf es einer viel stärkeren Öffentlichkeitsarbeit. Der Radverkehr sollte umfangreicher als bisher in den Medien oder anderswo vorgestellt und diskutiert werden. Die vielen interessanten Möglichkeiten zum Radfahren in unserer Stadt und in ihre Umgebung sollten noch stärker publiziert werden. Dazu gehört beispielsweise auch die Bekanntmachung neuer Radverkehrsanlagen. Was bei Straßen- und Brückenprojekten Usus ist, nämlich die Eröffnung als ein gesellschaftliches Ereignis mit Bürgern und Prominenten zu begehen, sollte zukünftig auch wieder bei Radverkehrsprojekten erfolgen. Ich erinnere mich dabei an die schöne Eröffnungsveranstaltung zum Elberadweg im April 2000 mit einer anschließenden kurzen Radtour und vielen neuen Kontakten und Gesprächen.

Der Broschüre zur Radverkehrskonzeption wünsche ich den gleichen Erfolg, sprich großes Interesse bei den Magdeburger Radlerinnen und Radlern, wie es ihre Vorgängerbroschüren gehabt haben.

Werner Kaleschky
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Radfahren in Magdeburg – vom Velozipeden-Club zum modernen Verkehrsmittel für jedermann

Das Radfahren hat in Magdeburg eine lange und bemerkenswerte Tradition. Das Fahrrad oder damals Veloziped war jedoch zu Anfang mehr ein Gerät zur Einübung und Vorführung von Geschicklichkeitsübungen. Diejenigen, die sich damit befassten, schlossen sich zu Vereinen zusammen und pflegten ein geselliges Leben. Mit ihrem Wirken warben sie für das Fahrrad und halfen dieser neuen Erfindung damit quasi mit zum Erfolg.

Als Beleg möge die Magdeburger Illustrierte Zeitung vom 1. Februar 1873 gelten. Sie berichtet von dem zweiten Fest des „Magdeburger Velozipeden Club von 1869 e.V.", auf dem vor 2000 begeisterten Zuschauern, unter ihnen die *„Spitzen verschiedener Behörden und einem Theil der Generalität, Notabilitäten der Finanz- und Handelswelt"*, artistische und künstlerische Vorführungen auf den Velozipeds geboten wurden.
Neben einer detaillierten Schilderung aller Darbietungen hat die Zeitung auch eine Zeichnung derselben mit veröffentlicht.

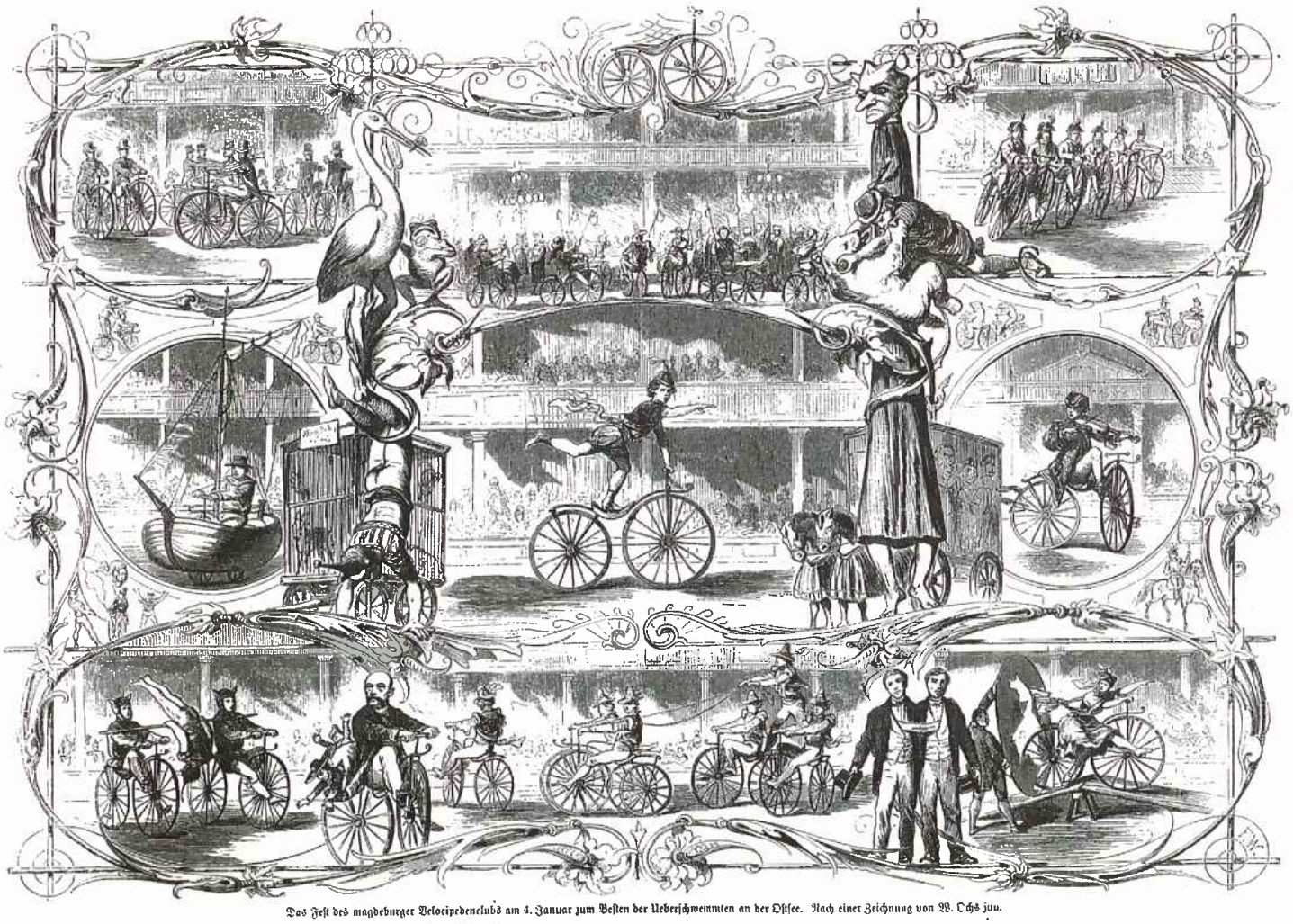
Sie würdigt an anderer Stelle den Verein wie folgt:
„Der magdeburger Velocipedenclub ward vor ohngefähr vier Jahren begründet und besteht aus ca. 60 Mitgliedern. Sein Entstehen stammt aus jener Zeit, in welcher das zweirädrige Velociped von Michaux in Paris die Runde durch die ganze civilisierte Welt machte und auch in Deutschland mit einer gewissen Leidenschaft aufgenommen wurde.
Die örtlichen Schwierigkeiten, welche weiche und unebene Wege der praktischen Anwendung dieser neuen Reitmaschine entgegenstellten, ließen bald wieder allenthalben die Lust dafür erlahmen und manches dieser Instrumente auf immer in die Rumpelkammer wandern. Der magdeburger Club fasste die Frage von einem anderen Gesichtspunkt auf, indem er der Ansicht huldigte, dass bei den unbestrittenen Vorzügen dieses neuen Motors auch Mittel gesucht und gefunden werden müssten, die technischen Schwierigkeiten siegreich zu überwinden, keinesfalls aber dürfe man so schnell das Interesse von dieser neuen Errungenschaft des menschlichen Erfindungsgeistes wieder abwenden, um so weniger, als die damit verbundenen Uebungen der Gewandtheit des Körpers, der Kräftigung des Muskelsystems und einer gesunden Körperhaltung nicht minder nutzbringend seien als Turnen, Schwimmen und Reiten".

Was sagt uns dieser Artikel heute? Das Fahrrad hatte früher eine starke Lobby. Sein Nutzen zur körperlichen Ertüchtigung und Gesunderhaltung wurde schon damals erkannt. Das Fahrrad hat seitdem eine erfolgreiche Entwicklung genommen. Heute ist es ein nicht mehr wegzudenkendes Verkehrsmittel, es ist ein Freizeit-, Spiel- und Sportgerät und anderes mehr.

Die vorliegende Broschüre ist die dritte zum Thema Radverkehr seit 1990 und sie wird wieder auf ein großes Interesse stoßen.
Magdeburg hat ein großes Potential an Radlerinnen und Radlern und ein noch größeres an attraktiven Möglichkeiten, die mit dem Fahrrad erlebbar gemacht werden können. Magdeburgs großes Grünpotential in der Elbauenlandschaft, in den Parkanlagen, an den Wasserläufen von Schrote, Sülze und Klinke kann man nur mit dem Fahrrad erleben. Der für die Teilnahme am bundesweiten Wettbewerb „best-for-bike" ausgewählte Rundkurs durch die Elbaue entlang des Elberadweges und des Westelbischen Radweges, durch Herrenkrug-, Elbauen-, Rotehorn-Park und Klosterbergegarten sowie den kulturhistorischen Bauten der Romanik in der Magdeburger Innenstadt, ist ein neues attraktives Angebot für Magdeburger wie auch für Fahrradtouristen.

Es ist eines der Anliegen der Radverkehrskonzeption und insbesondere dieser Broschüre, alle diese Möglichkeiten noch besser bekannt zu machen.

Roswitha Baumgart
Dr. Eckhart W. Peters
Stadtplanungsamt



Das Fest des magdeburger Velocipedenclubs am 1. Januar zum Besten der Ueberschwemmten an der Ostsee. Nach einer Zeichnung von W. Ochs jun.

Einleitung

Die Erarbeitung der neuen Radverkehrskonzeption erfolgte in einem Prozess vielfältiger Analysen, Abstimmungen und Diskussionen – am Ende stand der Beschluss des Stadtrates mit großer mehrheitlicher Zustimmung (Beschluss – Nr. 2994-81 (III) 04).

Die Konzeption 2004 hat nicht „das Fahrrad neu erfunden", sie hat entsprechende Vorläufer 1993 und 1995 und wenn man weiter zurückschauen möchte, so hat es auch davor zu DDR-Zeiten Radverkehrskonzeptionen gegeben, auch wenn aus bekannten Gründen die Realisierung von Maßnahmen hier eher dürftiger war. Die jetzt durchgeführten Analysen des bisher Erreichten, der Mängel und Defizite sowie der Unfälle, die Befragungen und vieles anderes mehr, stellen ein umfangreiches Material dar, das nicht in aller Fülle und im Detail in die vorliegende Broschüre aufgenommen wurde (für speziell Interessierte kann dieses Material bzw. die beschlossene Konzeption im Stadtplanungsamt eingesehen werden).

Redaktionsschluss für die Bearbeitung war 2003, d.h. alle Daten beziehen sich auf dieses Jahr, es sei denn, es ist ausdrücklich ein anderer zeitlicher Bezug angegeben. Im Zuge der Bearbeitung der Radverkehrskonzeption hat es zahlreiche Abstimmungen z.B. mit der Arbeitsgruppe „Radverkehr", der Arbeitsgruppe Stadtverkehr (in beiden Gremien sind die entsprechenden Fachämter der Stadtverwaltung, Interessenverbände, Polizei und auch interessierte Bürger vertreten), einer Diskussionsrunde mit dem Seniorenbeauftragten der Stadt, der Gleichstellungsbeauftragten, dem Behindertenbeauftragten und in einem Runden-Tisch-Gespräch mit der Interessengemeinschaft Innenstadt, mit Gastronomen, Vertretern von städtischen Fördervereinen u.a.m. gegeben.

Nicht zuletzt ist die Beschlussvorlage in den Ausschüssen des Stadtrates (Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, Umweltausschuss, Finanz- und Grundstücksausschuss, Ausschuss für Marketing, Tourismus und Regionales) beraten worden. Auch wenn nicht alle Anregungen und Hinweise berücksichtigt wurden (werden konnten), so war dieser Prozess der demokratischen Mitwirkung sehr fruchtbar und hat wesentlich zur Qualität der Radverkehrskonzeption beigetragen.

Im Oktober 2004 hat auf Einladung des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr ein Workshop zum Radverkehr in Magdeburg stattgefunden. Verlauf und Ergebnisse dieses Workshops sind in diese Broschüre mit aufgenommen.

Auf eine erneute Darstellung der Historie und langen Tradition des Radfahrens in Magdeburg wurde verzichtet. Diese wurde bereits in der zweiten Ausgabe von 1995 ausführlich behandelt.

1. Entwicklung des Radverkehrs seit 1993

Der Radverkehr hat in der zurückliegenden Zeit in der Landeshauptstadt Magdeburg eine kontinuierliche gute Entwicklung genommen. Davon zeugen die vielen realisierten Maßnahmen zur Gestaltung des Radwegenetzes mit insgesamt 110 km neu gebauten bzw. grundhaft erneuerten Radwegen, für die eine Investitionssumme von 12,5 Mio. € eingesetzt wurde.

Als wichtige **realisierte Maßnahmen** zur Schaffung eines geschlossenen Netzes bzw. von durchgängigen Hauptrouten stehen stellvertretend:
die Radwege an der Halberstädter Straße, der Lübecker Straße, der Lüneburger Straße, der Otto-von-Guericke-Straße, der Brückstraße und Berliner Chaussee, der Elberadweg mit über 20 km, Teilbereiche des Westelbischen Radweges unter anderem mit der Verbindung über die Fußgänger- / Radfahrerbrücke Herrenkrugsteg, Radwege nach Pechau, Randau und Calenberge, die Verbindung zwischen Cracau und dem Rotehornpark über die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke am Cracauer Wasserfall, Radwegeverbindung an der Westseite der Alten Elbe zwischen Nordbrückenzug und Rotehornpark (Alternativstrecke des Elberadweges) und nicht zuletzt die zahlreichen Radwegebauten im Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben wie z.B. Nordbrückenzug, Ebendorfer Chaussee, Olvenstedter Chaussee, Olvenstedter Graseweg, Weizengrund, August-Bebel-Damm, Friedrich-Ebert-Straße, Europaring, Brenneckestraße, Liebknechtstraße, Maybachstraße, Diesdorfer Graseweg und viele andere mehr.

Straßenbegleitender Radweg in der Brückstraße

Elberadweg durch ABM ausgebaut im Jahr 1999

Elberadweg in Prester im Zustand vor 1995...

... und nach dem Einbau der Kernspundwand zur Deichsicherung 2003

Alternativstrecke des Elberadweges als aufgeständerter Holzsteg entlang der Alten Elbe unterhalb der Anna-Ebert-Brücke

Neu angelegter Radweg an der Luisenthaler Straße in Höhe Pechau

Otto-von-Guericke-Straße vor der Erneuerung der Seitenbahnen ...

... und nach der Erneuerung im Jahr 2004

Schutzstreifen als Angebot für Radfahrer in der Ebendorfer Straße – vorher eine holprige Angelegenheit bei einer Mitnutzung der Pflasterstraße

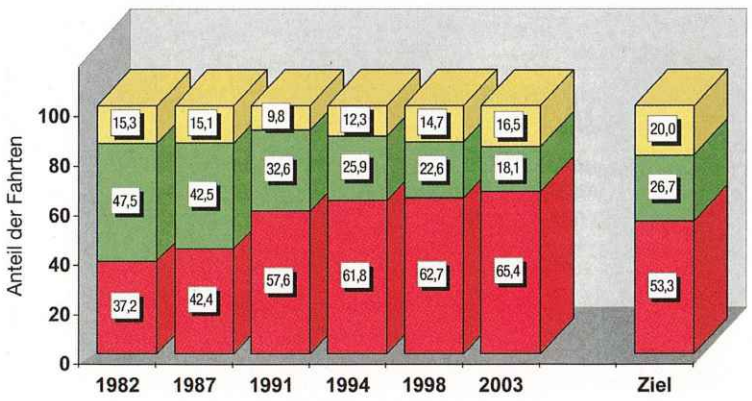
Der Hasselbachplatz nach der Neugestaltung mit umlaufendem Radweg

Über 2.500 Radfahrer fahren täglich durch den neugestalteten Fußgängerbereich des Breiten Weges

Als ein wesentliches Resultat der Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr ist die stetige **Zunahme des Radverkehrs** zu verzeichnen. Der **Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr** liegt nunmehr schon bei 16,5 % aller Fahrten, was immerhin über 76.000 Fahrten pro Tag mit dem Fahrrad in der Stadt ausmacht (aus SrV-System repräsentativer Verkehrsbefragung 2003). Wenn man bedenkt, dass nach dem gewaltigen Sprung in der Motorisierung nach 1990 der Anteil des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg auf 9,8 % aller Fahrten (SrV 1991) zurückgegangen war, ist diese Entwicklung erfreulich und sehr bemerkenswert.

Das System repräsentativer Verkehrsbefragung ist eine Stichprobenbefragung, die die Technische Universität Dresden seit 1982 in 27 ostdeutschen Städten durchführt und zu dem sich nach 1990 auch 6 Städte der alten Bundesländer gesellt haben.

Anteile der Fahrten in Prozent



Legende

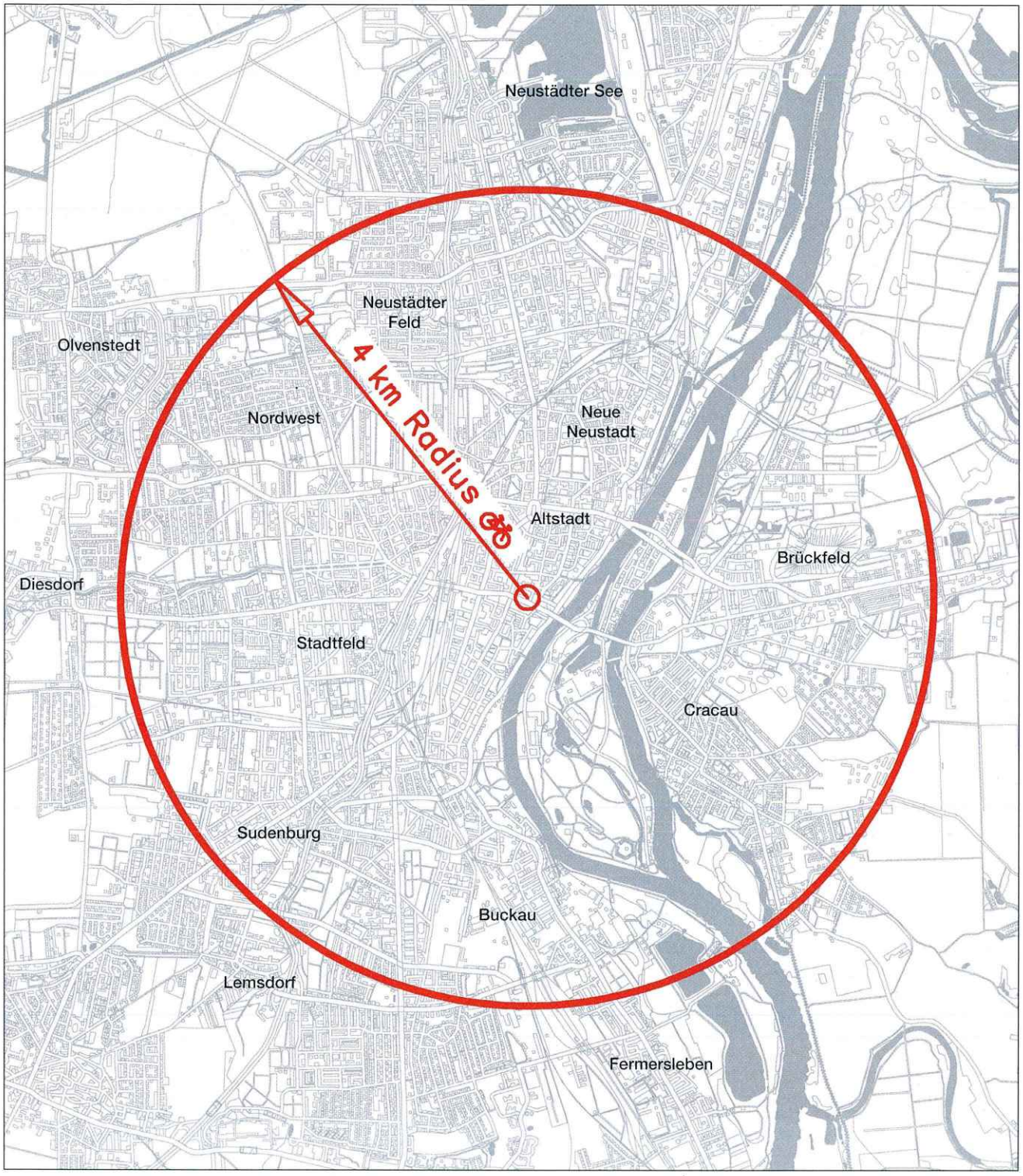
- Radverkehr
- öffentlicher Personennahverkehr
- motorisierter Individualverkehr

Quelle: aus Erhebungen des Systems für repräsentative Verkehrsbefragungen der Technischen Universität Dresden (SrV)

Auch andere Stichprobenbefragungen von 500 Haushalten und zahlreichen Institutionen, Handels- und öffentlichen Einrichtungen in der Landeshauptstadt Magdeburg unterstreichen diesen Trend der positiven Entwicklung des Radverkehrs.

So besitzen 85 % aller Haushalte mindestens ein Fahrrad (im Durchschnitt sind es 1,73 Fahrräder pro Haushalt). Die durchschnittliche Fahrtstrecke der Radfahrten beträgt 4 km.

Soweit kommt man bei einem 4 km-Radius beim Start am Alten Markt



Natürlich haben die Zunahme des Radverkehrs und seine heute anerkanntere Stellung auch andere Komponenten. Neben der Erkenntnis, dass Radfahren der Gesundheit dienlich ist und auch preisgünstiger als Autofahren, ist Radfahren heute besonders „in", weil es für jeden Geschmack und Nutzungszweck und jede Altersgruppe ein entsprechendes Fahrrad gibt.

Das Fahrrad ist ein Hightech-Produkt geworden, es ist komfortabler, sicherer, leichter bedienbar, aber auch schneller geworden, worin wohl auch eine der Ursachen für die leider wieder zugenommene Zahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrern zu sehen ist.

Beim Ausbau von **Fahrradabstellanlagen** haben sich im Vergleich zum Radwegebau keine so gravierenden Veränderungen vollzogen. Dennoch ist auf der Habenseite die Aufstellung geeigneter Fahrradständer an den Einkaufszentren insbesondere der Innenstadt (Karstadt, Allee-Center, Ulrichhaus), an öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Gymnasien u.a.) und an wichtigen Haltestellen des ÖPNV zu verbuchen.

Die große Anzahl von Fahrradabstellanlagen rund um den Hauptbahnhofsbereich, davon 100 überdachte Fahrradständer am westlichen Bahnhofseingang, ist besonders hervorzuheben.
Dagegen sind witterungsgeschützte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen nicht im angestrebten Umfang realisiert worden.

Ungeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten am Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz)

Neue überdachte und für zukünftigen Bedarf ausgelegte Abstellanlage für Bike&Ride an der Endstelle der Straßenbahn in Diesdorf

Fahrradabstellung am Alten Markt

Natürlich gibt es auch beim Radwegebau zwar geplante, aber noch nicht realisierte Maßnahmen und es gibt andere Defizite und Probleme. Nicht realisiert wurden z. B. Schrote-, Klinke- und Sülze-Radweg, Abschnitte des Westelbischen Radweges, Radwege an der Leipziger Straße, an der Johannisbergstraße und entlang Alt-Salbke/Alt-Westerhüsen u.a.m.

Die Gründe der Nichtrealisierung von Maßnahmen liegen in der Hauptsache beim fehlenden Geld. Auf die besonderen Problemstellen und auf die Unfälle wird in anderen Kapiteln dieser Broschüre ausführlich eingegangen.

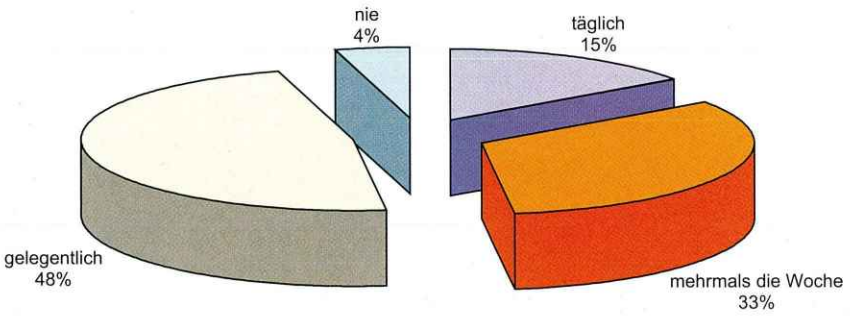
Alles in Allem ist die Bilanz der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere unter dem Aspekt einer sich in den letzten Jahren verschlechternden Haushaltssituation der Stadt und unter Beachtung der Ausgangslage 1990, außerordentlich positiv zu bewerten und zu würdigen.

2. Was hält Magdeburgerinnen und Magdeburger noch vom Radfahren ab?

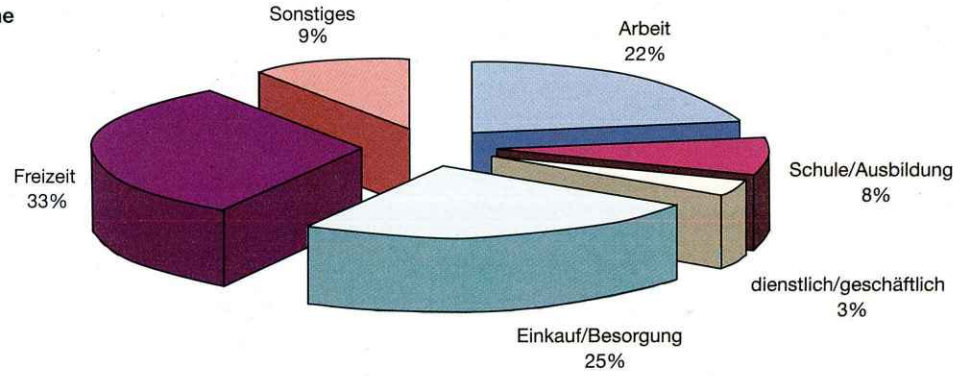
Die Magdeburger Haushalte sind gut mit Fahrrädern ausgestattet. Die ständige Nutzung ist natürlich geringer. Aber 15 % der Fahrradbesitzer nutzen es täglich, 48 % dagegen nur gelegentlich.

Bei dem Nutzungszweck steht das Radfahren in der Freizeit mit 33 % an vorderster Stelle, aber auch zur Arbeit (22 %) und zum Einkauf und zu Besorgungen (25 %) wird das Fahrrad gern genutzt.

Fahrradnutzung



Häufigkeit der Fahrziele ohne Rückfahrt zur Wohnung



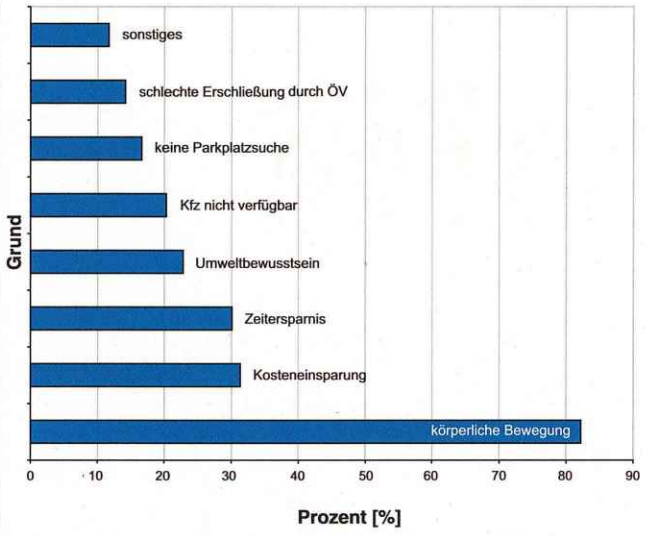
Befragung zum Radverkehr im Auftrage der Landeshauptstadt Magdeburg
-Zufallsauswahl von 500 Haushalten-
Bitte beantworten Sie jetzt die nachfolgenden Fragen für alle Haushaltsmitglieder
(zutreffendes bitte ankreuzen bzw. ausfüllen)

Personen im Haushalt		älteste Person	zweitälteste Person	drittälteste Person	viertälteste Person	fünftälteste Person
Laufende Nummer der Person		1	2	3	4	5
Vorname						
Geburtsjahr						
Geschlecht		m w	m w	m w	m w	m w
Fahrradbesitz		ja nein	ja nein	ja nein	ja nein	ja nein
Fahrradnutzung	A täglich	A	A	A	A	A
	B mehrmals in der Woche	B	B	B	B	B
	C gelegentlich	C	C	C	C	C
	D nie	D	D	D	D	D
Warum fahren Sie Rad? [1])	A Zeitersparnis	A	A	A	A	A
	B Kosteneinsparung	B	B	B	B	B
	C Körperliche Bewegung	C	C	C	C	C
	D Umweltbewußtsein	D	D	D	D	D
	E Kfz nicht verfügbar	E	E	E	E	E
	F Keine Parkplatzsuche	F	F	F	F	F
	G schlechte Erschließung durch öffentl. Verkehrsmittel	G	G	G	G	G
	sonstige Gründe benennen					
Warum Fahren Sie nicht mit dem Rad?[1])	A Ich besitze kein Fahrrad	A	A	A	A	A
	B Gefährdung im Straßenverkehr	B	B	B	B	
	C Körperliche Anstrengung	C	C	C		
	D Witterungsabhängigkeit					
	E zu geringe Transportmöglichkeit					

Ausschnitt aus dem Fragebogen

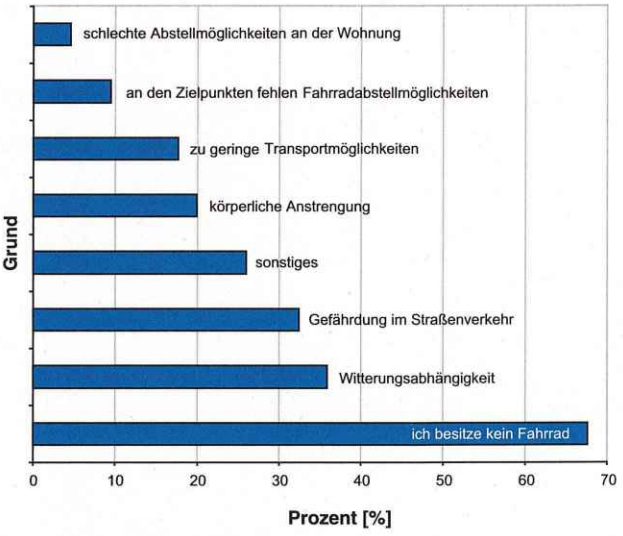
Warum fahren die Magdeburgerinnen und Magdeburger Rad?

Zuallererst wegen der körperlichen Bewegung, Kosten- und Zeiteinsparung folgen mit Abstand.



Was hält aber noch vom Radfahren ab?

Hier stehen als Gründe zuerst die Witterungsabhängigkeit und die **Gefährdung im Straßenverkehr**, fehlende oder schlechte Abstellmöglichkeiten sind dagegen bei der Mehrzahl der Befragten noch von untergeordneter Bedeutung.

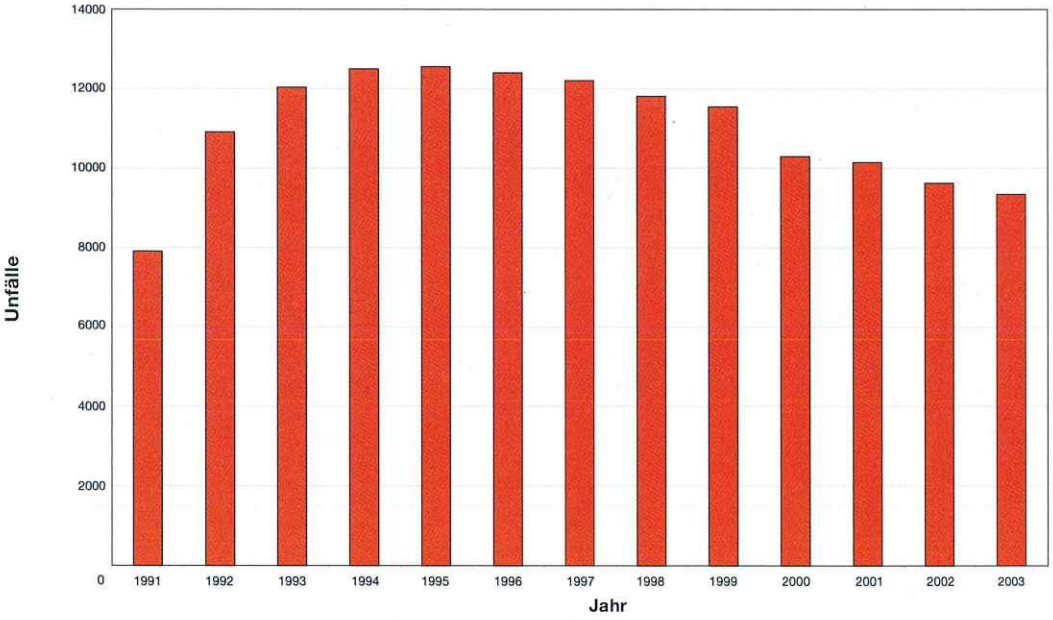


Die Gefahren im Straßenverkehr, die Befürchtung einen Verkehrsunfall zu verursachen oder in einen Unfall verwickelt zu werden, sind für ca. 33 % der Befragten in der Landeshauptstadt Grund, nicht mit dem Fahrrad zu fahren.

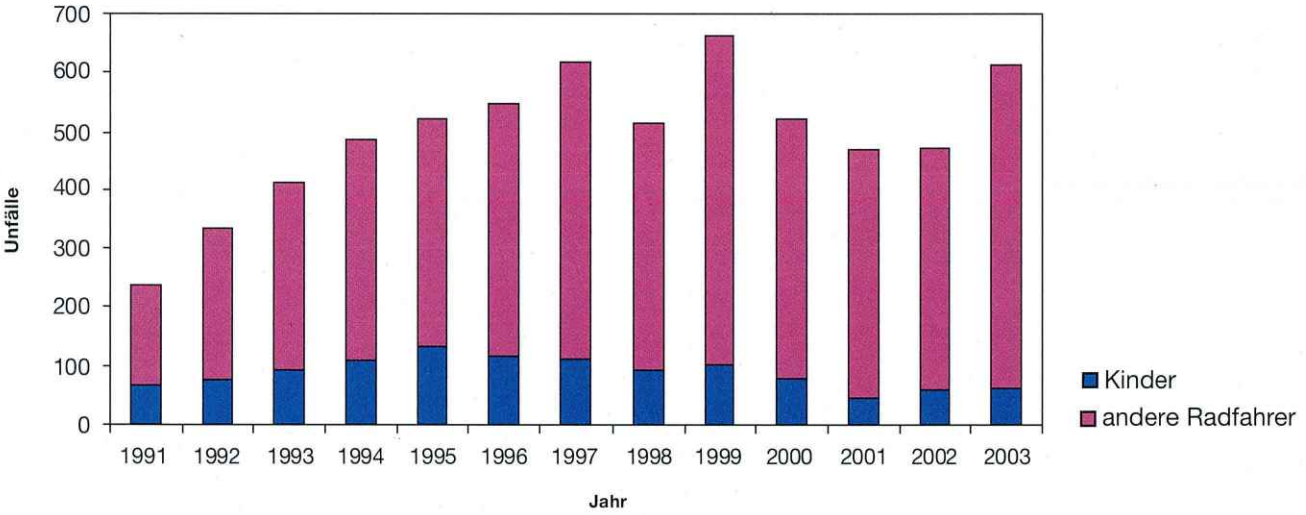
Die Unfallstatistik der **Polizeidirektion Magdeburg 1991 – 2003** zeigt, dass dies nicht unbegründet ist. Während die Verkehrsunfälle insgesamt in der Stadt zumindest seit 1996 stark rückläufig sind (Abnahme von 1995 von 12.559 Verkehrsunfällen auf 9.338 im Jahr 2003), ist dies bei Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung leider nicht der Fall.
Die Tendenz ist hier schwankend bzw. im Jahr 2003 haben die Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung sogar wieder deutlich zugenommen: 1995: 521 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung = 4,15 % der gesamten Verkehrsunfälle, 1999: 665 = 5,75 %, 2003: 615 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung = 6,6 % der Gesamtverkehrsunfälle. Hinzu kommt, dass das Verletzungsrisiko für Radfahrer hoch ist.

Im Zeitraum von 1991 bis 2003 wurden 37 Radfahrer bei Verkehrsunfällen getötet und 681 schwerverletzt, im Vergleich zu 182 getöteten und 2.148 schwer verletzten anderen Verkehrsteilnehmern.
Damit sind Radfahrer mit 17 % bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge und mit 24 % bei Verkehrsunfällen mit schweren Verletzungen überproportional zum Verkehrsanteil des Radverkehrs betroffen.

Verkehrsunfälle in der Stadt Magdeburg insgesamt von 1991 bis 2003



Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung von 1991 bis 2003

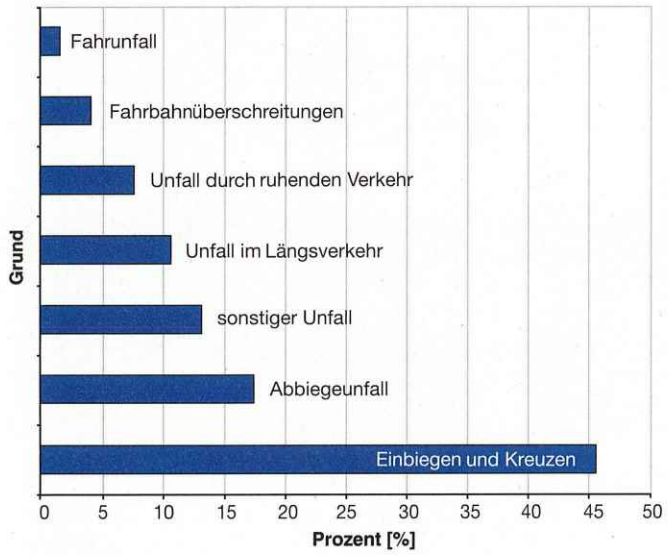


Ungelöstes Problem auf der Pechauer Straße

Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfallfolgen 1991–2003

Jahr	gesamt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	nur Sachschaden
1991	239	4	50	131	54
1992	334	6	52	206	70
1993	413	4	28	282	99
1994	484	2	74	291	117
1995	521	8	55	312	146
1996	547	0	56	338	153
1997	617	1	59	381	176
1998	515	1	44	317	153
1999	665	1	55	425	184
2000	523	1	41	338	143
2001	469	3	53	289	124
2002	472	3	45	307	117
2003	615	3	69	410	133

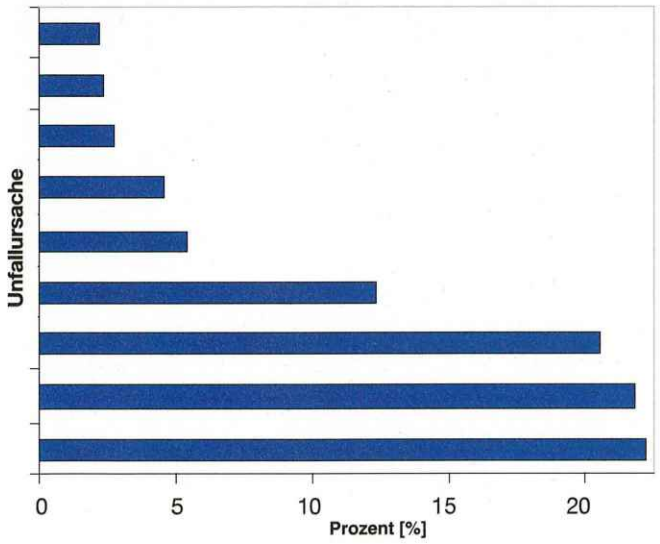
Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalltypen



Unfalltypen und Unfallursachen

Unfalltypen und Unfallursachen machen deutlich, dass Kreuzungen und Einmündungen das größte Risikopotential beinhalten und dass bei dem Fehlverhalten der Radfahrer das Ein- und Abbiegen, das Nichtbeachten der Vorfahrt und mit steigender Tendenz die Benutzung der falschen Fahrbahnseite die häufigsten Unfallursachen sind. Interessant ist, dass die Altersgruppen 15 – 25 und 26 – 40 Jahre mit 32 % und 22 % die meisten Unfälle verursachen. Radfahrerinnen sind nur mit 33 % an den Unfällen beteiligt.

Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfallursachen



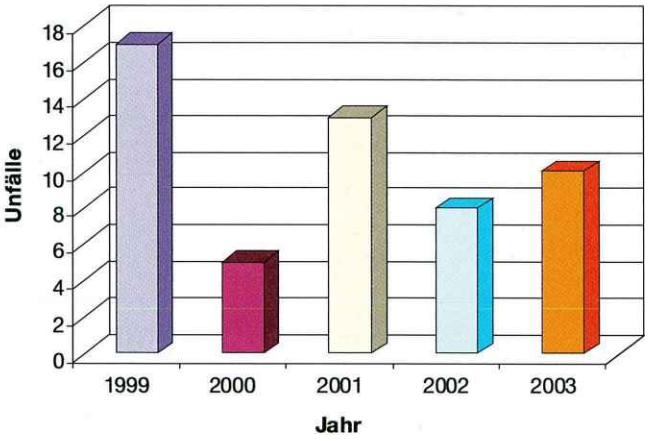
Unfallschwerpunkte

Unfallschwerpunkte sind die Knotenpunkte, dagegen können auf der freien Strecke keine Häufigkeiten an bestimmten Strecken und Punkten ausgemacht werden. Unfallschwerpunkte sind:

- Kölner Platz/Ernst-Reuter-Allee 53 Unfälle
- Universitätsplatz/W.-Rathenau-Straße 27 Unfälle
- Bahnhofstraße/Hallische Straße 18 Unfälle
- Krökentor/Walter-Rathenau-Straße 16 Unfälle

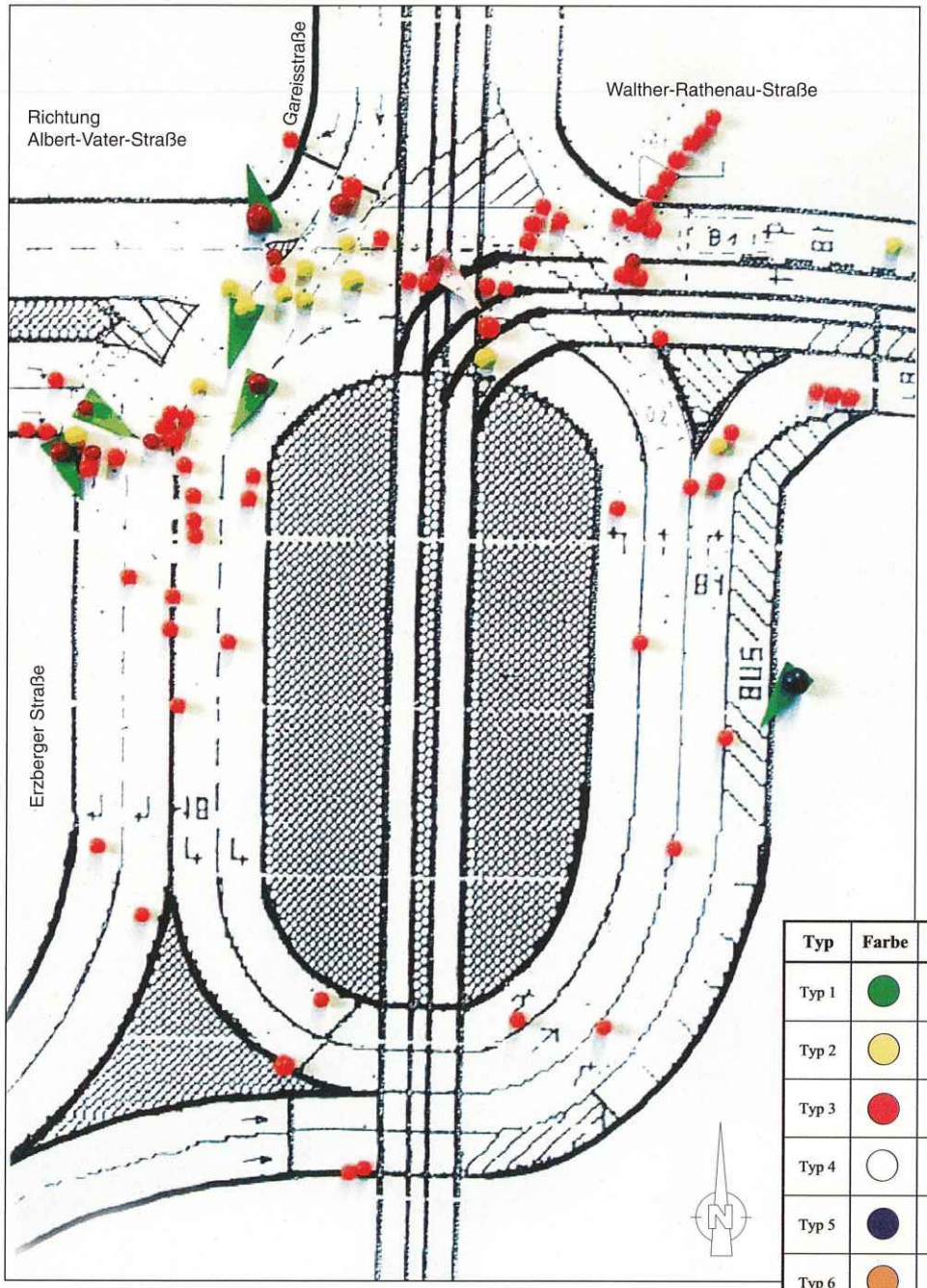
jeweils in 5 Jahren von 1999 bis 2003.
Weit über die Hälfte der Radfahrerunfälle am Kölner Platz sind dem Fahren auf der falschen Straßenseite geschuldet.

Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung am Kölner Platz



Radfahrer am Kölner Platz auf der falschen Fahrbahnseite unterwegs

Ausschnitt aus der Unfallsteckkarte der Polizeidirektion Magdeburg:
Universitätsplatz - Verkehrsunfälle 2003



Typ	Farbe	∅	Unfallart
Typ 1		4 mm 6 mm 8 mm	Fahrunfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 2		4 mm 6 mm 8 mm	Abbiegeunfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 3		4 mm 6 mm 8 mm	Einbiege-/Kreuzen-Unfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 4		4 mm 6 mm 8 mm	Überschreitenunfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 5		4 mm 6 mm 8 mm	Unfall mit ruhendem Verkehr Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 6		4 mm 6 mm 8 mm	Unfall im Längsverkehr Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 7		4 mm 6 mm 8 mm	sonstiger Unfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote

schwerer Sachschaden
Getötete
Fußgänger (entfällt beim Überschreiten)
Radfahrer
Signalanlage außer Betrieb
Baum - Unfall
Wild - Unfall
Alkohol
Überholen
Überschreiten der zul. Geschwindigkeit
Straßenbahn

Postkarte zur Wanderausstellung „Fahrradbeleuchtung", initiiert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW", 2004

Die hohe Anzahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung bzw. die zunehmenden Ordnungswidrigkeiten von Radfahren hat die Polizei veranlasst, ihre Präventivmaßnahmen zu verstärken und auch Ordnungswidrigkeiten zu ahnden und es nicht nur bei Belehrungen bewenden zu lassen.

Die Polizeidirektion hat z.B. im Zeitraum vom 19.02.2004 bis 01.10.2004 bei ca. 9.000 kontrollierten Radfahrern ca. 2.800 Ordnungswidrigkeiten festgestellt und davon über 2.000 auch mit entsprechenden Bußgeldern o. a. geahndet. Vielleicht kennt mancher Radfahrer die „Preise" für Ordnungswidrigkeiten nicht, deshalb hier eine kleine Auswahl:

• für Fahren in der falschen Richtung	20 €
• Fahren bei „Rot"	25 €
• Fahren bei „Rot", nach über 1 Sec.	100 €
• Radfahren auf Gehwegen	10 €
• Fahren ohne Beleuchtung	10 €

Radfahrer können durch die Polizei auch zu Verkehrsschulungen geladen werden oder sofern sie einen Führerschein besitzen, Punkte in „Flensburg" erhalten, wenn es zu Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer gekommen ist.

Aber es gibt auch andere Probleme und Erschwernisse für den Radfahrer, die ihn zu einem Fehlverhalten oder sogar zum Nichtradfahren veranlassen. Beispiele sind (ebenfalls aus der Befragung Magdeburger Haushalte und Einrichtungen bzw. aus Hinweisen des ADFC, der AG Radverkehr, der Unfallanalyse oder aus Verkehrsschauen u.a.):

– fehlende Radverkehrsanlagen, insbesondere Netzverbindungen im Hauptradverkehrsnetz, so z. B. fehlende Radwege in der Großen Diesdorfer Straße, in der Leipziger Straße, in der Schönebecker Straße, auf der Zoll- und Anna-Ebert-Brücke und Teilabschnitte des Westelbischen Radweges

Beengte Verhältnisse auf der Anna-Ebert-Brücke – der Radfahrer darf auf dem schmalen Gehweg mitfahren

Fehlende Radwege an der Leipziger Straße

- Radwege mit unzureichender Befestigung oder zu schmalem Querschnitt, wobei letzteres nicht so kritisch von den Befragten gesehen wurde

- zu wenig Radfahrverbindungen im Umland von Magdeburg, was insbesondere für das Radeln in der Freizeit ein Hemmnis ist

- Verkehrsgefährdung an hochbelasteten Knotenpunkten (siehe Unfallschwerpunkte) durch ungenügende bzw. nicht „bevorrechtigte" Behandlung des Radfahrers z.B. bei Schaltungen von Lichtsignalanlagen

- Behinderungen des Radverkehrs durch parkende Fahrzeuge, durch Baustellenschilder, durch Werbetafeln, durch Maste und durch Abfallcontainer, deren Einwurföffnungen zum Radweg gerichtet sind (wodurch nicht nur der Radweg beim Einwerfen blockiert wird, sondern wo auch durch Glasscherben eine zusätzliche Gefährdung hervorgerufen wird)

- mangelhafte Reinigung (insbesondere von Glasscherben) und Schneeberäumung von Radwegen sowie nicht durchgeführter Rückschnitt von Büschen und Ästen, die somit den nutzbaren Querschnitt einengen

- zu hohe Bordkanten bei älteren vorhandenen Radwegen bei Auf- und Abfahrten und „radfahrer- unfreundlich" gepflasterte Grundstückszufahrten

- fehlende, insbesondere witterungsgeschützte Abstellanlagen an zentralen Punkten und an Übergangsstellen zum ÖPNV

- nicht zuletzt und von besonderer Bedeutung ist ein besseres gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme zwischen Autofahrern und Radfahrern eine Möglichkeit, Konflikte abzubauen und Unfälle zu vermeiden.

Dies gehört sicherlich der Vergangenheit an: ein Bauschild auf einem Radweg

Radweg an der Warschauer Straße mit Behinderung durch einen Abfallcontainer

Ungeschützte Fahrradabstellung am Pechauer Platz

Radweg in der Maybachstraße mit leider durchgängig gepflasterter Grundstückszufahrt – einige Meter weiter gibt es beim gleichen Radweg auch die gewünschte Lösung

3. Strategie und Konzeption zur Förderung des Radverkehrs für die nächsten Jahre

3.1. Leitbild für die Förderung des Radverkehrs

Mit dem Fahrrad verbinden sich im innerstädtischen Verkehr in besonderer Weise günstige Wirkungen für die Mobilität, den Lebensraum Stadt, die Ökologie, die Gesunderhaltung, die Ökonomie und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger.

Um den Anteil des Radverkehrs im Alltags- und Freizeitverkehr dauerhaft zu erhöhen, empfiehlt die Radverkehrskonzeption ein Leitbild zur Förderung des Radverkehrs mit folgenden Schwerpunkten:

1. Weitere **Komplettierung des Hauptradverkehrsnetzes** (Rotes und Grünes Netz) aus straßenbegleitenden und selbstständig geführten Radwegen durch verkehrsberuhigte oder verkehrsarme Straßen und auf ländlichen Wegen.

2. **Verbesserung der Beschaffenheit der Fahrwege** für den Radverkehr hinsichtlich des Zustandes, der Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer und der Stetigkeit.

3. Stärkere **Berücksichtigung der verkehrsorganisatorischen Besonderheiten bzw. Anforderungen** des Radverkehrs.

4. **Flächendeckende Bereitstellung von** leicht zugänglichen und witterungsgeschützten **Fahrradabstellanlagen**

   Einer leicht zugänglichen, diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Abstellung der Fahrräder im oder am Wohnhaus ist größerer Aufmerksamkeit zuzuwenden. An den Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen und öffentlichen Einrichtungen, Bahnhöfen und Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs sind diese in möglichst geringer Entfernung zu den eigentlichen Zielen vorzusehen (z. B. Radstation am Hauptbahnhof).

5. **Fahrradtourismus** und Freizeitnutzung mit dem Fahrrad liegen im Trend und haben neben gesundheitsfördernden Effekten auch zunehmend wirtschaftliche Bedeutung.
   Durch enge Zusammenarbeit von Stadt, Umland, Tourismusverbänden, Hoteliers, Gastronomen u. a. ist der Fahrradtourismus als Teil der Wirtschaftsförderung weiter zu entwickeln.

Neuer Rad- und Gehweg in der Brenneckestraße (Rotes Netz). Die Radfahrer mussten vorher auf Kopfsteinpflaster fahren

Die Gagernstraße als Teilstück des Grünen Netzes nutzen viele Radfahrer vom Neustädter Feld zum Damaschkeplatz

In der Goethestraße als Tempo 30-Zone wurde zur Erhöhung des Fahrkomforts eine Schwarzdecke eingebaut

Das Luftbild zeigt Teilabschnitte des Elberadweges, Teilabschnitte des westelbischen Radweges mit den Ausbauabschnitten 2004/2005 und der künftigen Verbindung über die Sternbrücke durch den Rotehornpark zum Elberadweg

6. Im Rahmen eines **Qualitätsmanagements** sollen Planung, Baudurchführung, Abnahmen und Instandhaltung **von Radverkehrsanlagen** besonders kontrolliert werden.

7. **Entwicklung eines fahrradfreundlichen Klimas** in der Landeshauptstadt Magdeburg

   Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr kann die Fahrradnutzung stimulieren, Initiativen zur Förderung des Radverkehrs anregen und insgesamt das Image der Landeshauptstadt Magdeburg als fahrradfreundliche Stadt unterstützen.
   Um eine durchgreifende Akzeptanz des Fahrrades als umweltfreundliche Alternative bei den Bürgerinnen und Bürgern zu wecken, sind alle dem Radverkehr nahestehenden Vereine, Medien, Dienststellen und Unternehmen aufgefordert, die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr zu intensivieren.

Gemeinsame Kontrollfahrten des ADFC, der Polizeidirektion und der Stadtverwaltung zum Zustand der Radverkehrsanlagen

3.2. Rotes und Grünes Netz für den Radverkehr

Das vorhandene Radverkehrsnetz ist historisch vor allem als straßenbegleitendes Radwegenetz ausgebaut worden. Erst in den letzten Jahren wurden zusätzlich Fahrradrouten an der Elbe, durch Grünbereiche und durch verkehrsarme bzw. verkehrsberuhigte Straßen ausgebaut bzw. ausgewiesen. Dem Radverkehrsnetz in Magdeburg fehlt bisher eine zusammenhängende und eindeutige Netzstruktur sowie eine Konzentration auf durchgehende Hauptrouten des Radverkehrs.
Aufbauend auf dem vorhandenen Radverkehrsnetz und den bisherigen Konzepten zum Ausbau des Radverkehrsnetzes wird ein Hauptradverkehrsnetz *(siehe Karte Hauptradverkehrsnetz in der Anlage)* vorgeschlagen, das vorrangig weiter ausgebaut und instandgesetzt werden sollte.

Das Hauptradverkehrsnetz
- schafft durchgängige Radverkehrsverbindungen zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsstättenkonzentrationen, den Schulen und Ausbildungsstätten, Einkaufszentren, Sport- und Freizeiteinrichtungen und touristischen Zielen

- integriert die touristischen Radwege und verbindet die vorhandenen und geplanten Radverkehrsrouten im Magdeburger Umland entsprechend dem Wegekonzept des Landes Sachsen-Anhalt

- berücksichtigt die Ausbauplanungen des Straßennetzes in Magdeburg.

Das Hauptradverkehrsnetz hat zwei unterschiedliche Netzbestandteile:

- das **Rote Netz**, das wichtige Radfahrverbindungen an den Hauptnetzstraßen des Kfz-Verkehrs gewährleistet. Das Rote Netz entspricht den historisch gewachsenen axialen und tangentialen Straßenverbindungen, mit straßenbegleitenden Radwegen oder Radfahrstreifen. Diese Wege sind zumeist die kürzesten Verbindungen zwischen den Stadtteilen.

  Am Roten Netz liegen die Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen und viele Arbeitsstätten.

- das **Grüne Netz**, das wichtige und attraktive Radfahrverbindungen außerhalb der Hauptnetzstraßen durch Grünbereiche oder über verkehrsarme bzw. verkehrsberuhigte Straßen anbietet.

  Im Grünen Netz fährt der Radverkehr auf gesonderten ausreichend breiten Radwegen, gemeinsamen Fuß- und Radwegen oder fährt gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, in verkehrsberuhigten bzw. verkehrsarmen Zonen.

Außerhalb des Hauptradverkehrsnetzes vorhandene Radverkehrsanlagen des Nebennetzes, die zumeist Teilbereiche erschließen, sind bei entsprechender Verkehrsbedeutung für den Radverkehr weiter zu erhalten.

Das Hauptradverkehrsnetz hat eine geplante Gesamtlänge innerhalb des Stadtgebietes von 481 km. Davon sind folgende Streckenlängen bereits vorhanden bzw. geplant:

Netzteil	Bestand km	Planung km	Gesamtlänge km
Rotes Netz	125	64	189
Günes Netz	215	77	292
Summe	340	141	481

Ein Beispiel für den weiteren Ausbau des **Roten Netzes** sind die von vielen Radfahrern geforderte verkehrssichere Führung auf der Großen Diesdorfer Straße vom Diesdorfer Graseweg bis zum Adelheidring. Ein Angebot für den Radverkehr ist gegenwärtig nur auf ca. 64 % der Streckenlänge vorhanden. Ein durchgängiges Angebot erfordert jedoch aufwendige Umgestaltungen der Straßenräume und ist nur schrittweise zu realisieren.

Ausbaumaßnahmen im Roten Netz, die bereits 2003 bzw. 2004 erfolgten, sind die neuen Radverkehrsanlagen an der Brenneckestraße oder am Diesdorfer Graseweg.

Ein Beispiel für den geplanten Ausbau des **Grünen Netzes** sind der Ausbau einer durchgängigen Verbindung vom Wohngebiet Reform ab Kirschweg entlang der Rad- und Fußgängerverbindung am Magdeburger Ring bis zur Goslarer Straße. Dann weiter bis über die Brenneckestraße, bis zum Fermersleber Weg und weiter mit Anschluß an die Radverkehrstrassen an der Carl-Miller-Straße als Teilstück des Klinkeradweges. Vom Kirschweg bis kurz vor den Fermersleber Weg kann man gut fahren, dann behindern Treppen vor und am Fermersleber Weg die Weiterfahrt und vom Fermersleber Weg bis zur Carl-Miller-Straße fehlt noch die Radfahrverbindung. Mit dem Ausbau dieser Radverkehrstrasse wird eine günstige Verbindungen von Reform nach Sudenburg bzw. ins Stadtzentrum abseits der stark belegten Hauptverkehrsstraßen hergestellt.

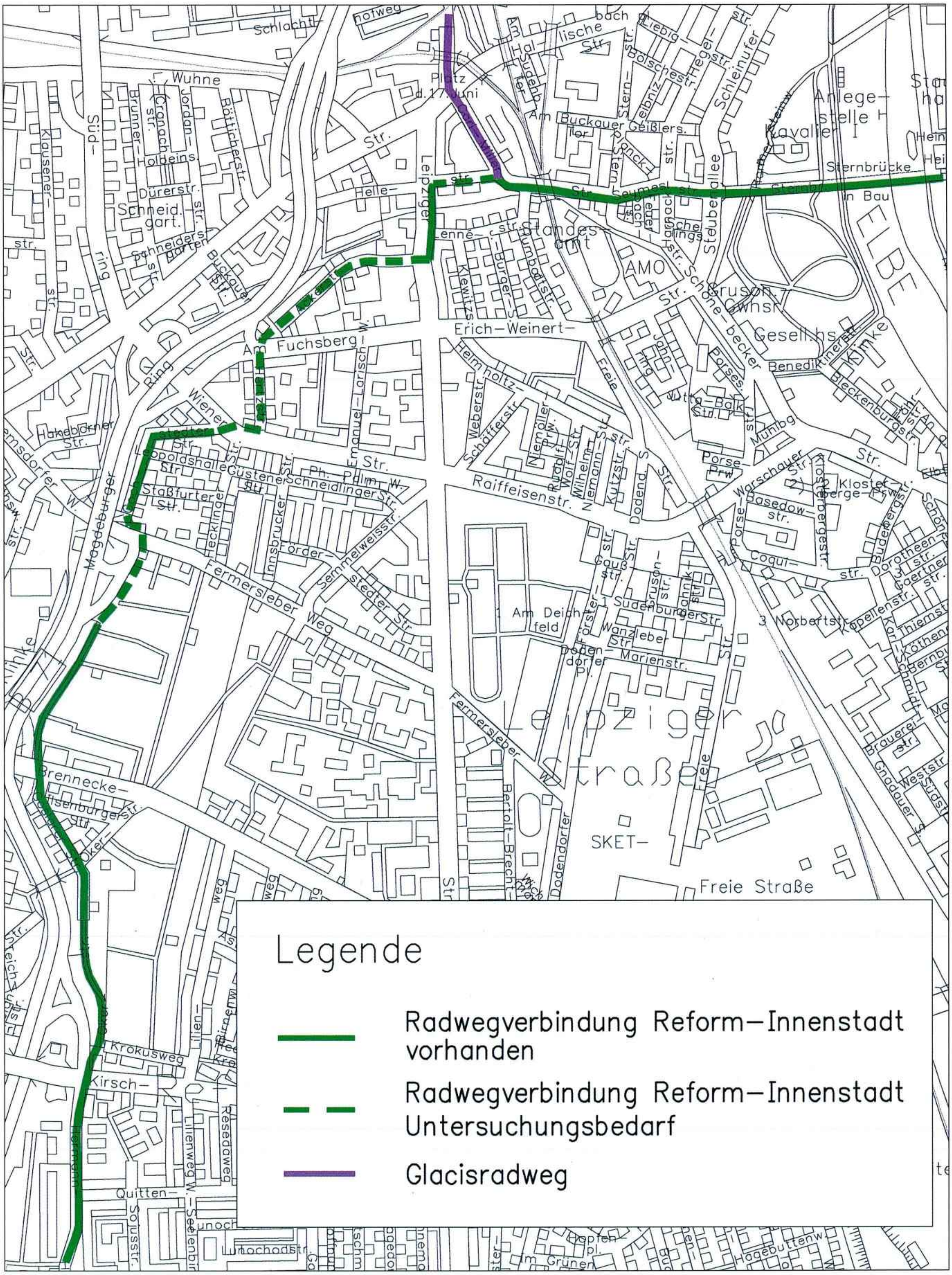
Radfahrer weichen auf den Fußweg aus, da eine Radverkehrsanlage fehlt, wie hier in der Großen Diesdorfer Straße

Bereits gut ausgebautes Teilstück des Klinkeradweges zwischen Kirschweg und Goslarer Straße

Neue Radwegverbindung als Teil des roten Netzes am Diesdorfer Graseweg Durch den Neubau des Diesdorfer Graseweges zwischen dem Remkersleber Weg und der Walterstraße konnte der alte Straßenraum als Rad- und Fußweg umgestaltet werden.

Der künftige Klinkeradweg endet gegenwärtig abrupt vor der Treppe an der Südostrampe am Fermersleber Weg

Übersichtsplan zur Radwegverbindung Reform-Innenstadt



Besondere Bedeutung hat z. B. auch der weitere Ausbau des westelbischen Radweges von der Hubbrücke in Richtung Buckau – Südost, der 2004 und 2005 wesentlich vorangebracht werden soll.

Ausgebautes Teilstück des westelbischen Radweges südlich der Benediktiner Straße, 2003

3.3. Maßnahmen für mehr Sicherheit

Die Radverkehrsanlagen weisen in Magdeburg aus der historischen Entwicklung und dem jeweiligen Stand der Technik sowie veränderten Vorschriften, Empfehlungen und Auffassungen zur Planung und Gestaltung der Radverkehrsanlagen große Unterschiede hinsichtlich:

- der Breite und Befestigung von Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen
- der Gestaltung von Radwegauf- und Radwegabfahrten und von Grundstücksüberfahrten
- der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- der besonderen Berücksichtigung des Radverkehrs bei Lichtsignalregelungen auf.

Auf der Grundlage der bundesweiten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95, der Empfehlungen für den Bau und die Unterhaltung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sind im Interesse einer höheren Sicherheit und besseren Wahrnehmbarkeit der Radverkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer bei Um- und Neubauten von Straßenverkehrsanlagen einheitliche Gestaltungsgrundsätze zu berücksichtigen.
Die Einhaltung der Gestaltungsgrundsätze soll künftig bei der Planung und Ausführung von Radverkehrsanlagen für die Freigabe der Planungsunterlagen und für die Bauabnahme als Qualitätsmanagement besonders kontrolliert werden.

Dazu einige Beispiele der Gestaltungsgrundsätze:

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Knotenpunkten

Zur Sicherheit für den Radverkehr an Knotenpunkten sollen folgende Maßnahmen beitragen:

- Sichtfreiheit für den Kfz-Verkehr auf den Radverkehr – mindestens 20 m vor dem Konfliktpunkt sind Sichthindernisse zu vermeiden und abseits geführte Radwege sind vorher parallel an die Fahrbahn heranzuführen
- Direkte fahrbahnnahe Führung des Radverkehrs, wobei der vorfahrtsberechtigte, geradeausführende Radverkehr über rot markierte Radfahrfurten geführt wird
- Sorgfältige Berücksichtigung des Radverkehrs bei den Lichtsignal-Regelungen hinsichtlich:

  – eines gesonderten Signals für Radfahrer mit 2 – 3 s Vorlauf gegenüber dem Kfz-Verkehr und einer um 2 m vorgezogenen Haltelinie, womit die Sicht der Kraftfahrer auf Radfahrer verbessert wird

  – Bedarfsanforderung über Tastenschalter sind für den Radverkehr unbequem und durch die Betätigung am Fahrbahnrand problematisch, stattdessen Festprogrammierung der Grünphase für den Radverkehr oder Induktionsschleifen für Radfahrer

Radfahrstreifen mit vorgezogener Haltelinie in der Liebknechtstraße, Zufahrt Arndtstraße

Unbequemer Tastenschalter wie hier am Neuen Renneweg

Gut befahrbare und pflegeleichte bituminöse Radwegbefestigung im Holzweg

Befestigung

Radverkehrsanlagen sind
- im innerstädtischen Bereich mit zumeist geschlossener Bebauung des Straßenraumes vorzugsweise mit einer rot getönten Pflasterdecke
- am Stadtrand oder an anbaufreien Straßen in Bitumen- oder Betonbauweise, die einen geringen Pflegeaufwand haben

zu befestigen.

In besonderen City-Lagen, im Umfeld repräsentativer Baulichkeiten oder Denkmalbereichen kann auf rot getöntes Pflaster verzichtet werden. Die Befestigung des Radweges ist aber deutlich optisch vom Gehweg abzuheben.

Radwegbefestigung im historisch gestalteten Straßenraum der Hegelstraße

Der Sicherheitsstreifen zwischen Rad- und Gehweg ist zur besseren Wahrnehmung des Radweges für blinde und sehschwache Bürgerinnen und Bürger als taktiler Trennstreifen als

- 3-reihiger Kleinpflasterstreifen
- weißer oder anthrazitfarbiger Noppenstein
- Läuferstein mit rauer griffiger Oberfläche

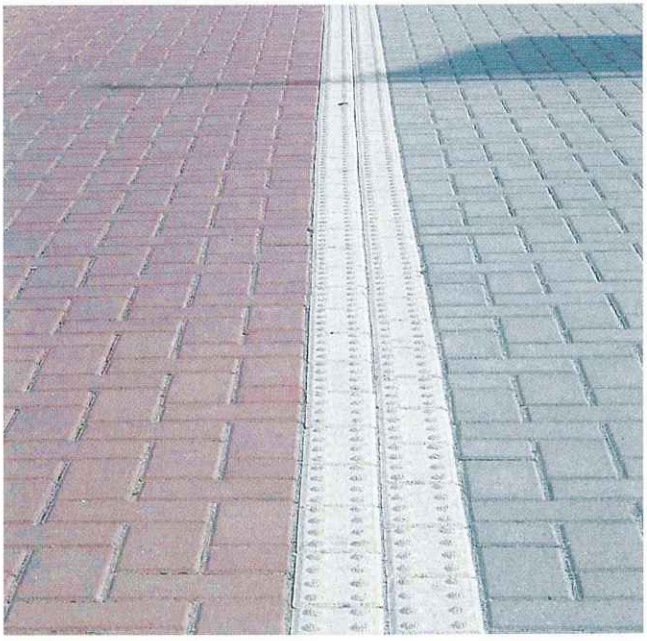
zu gestalten.

Ländliche Wege mit Mehrfachnutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger sind als

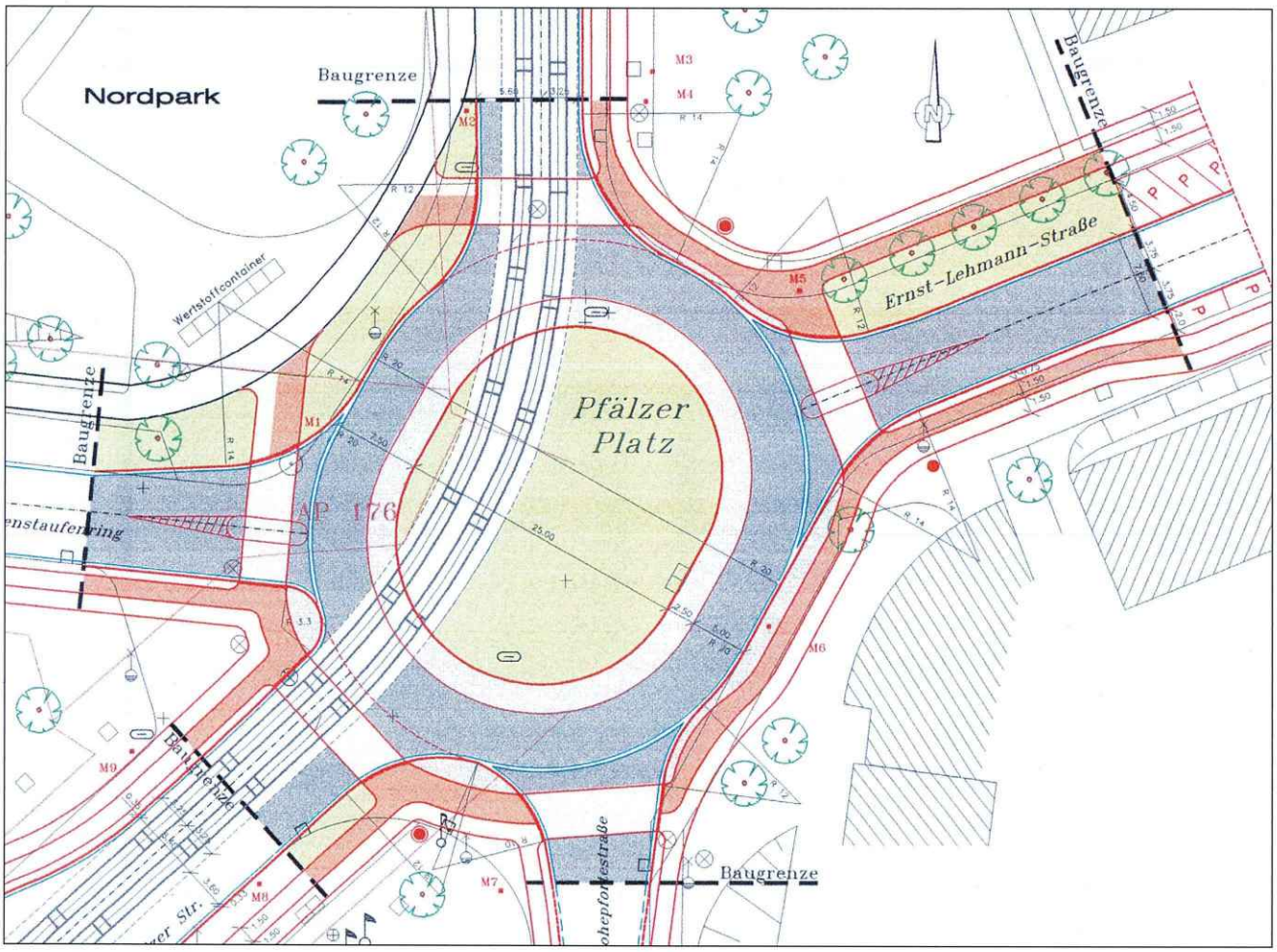
- Betonspurbahn mit einer Gesamtbreite von 2,80 bis 3,00 m oder
- bituminöser Bauweise über die volle Breite von 3,00 m

zu befestigen.

Taktiler Trennstreifen als 3-reihiger Pflasterstreifen



Taktiler Trennstreifen als Noppenstein



Einheitliche Führung des Radverkehrs an besonderen Plätzen, wie z. B. am Pfälzer Platz, Auszug aus Vorplanung

Bordabsenkungen und Grundstückzufahrten

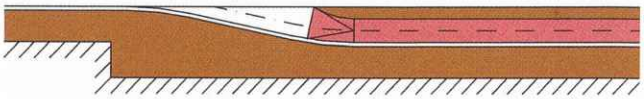
Entsprechend der Bordrichtlinie der Landeshauptstadt Magdeburg sind die Borde an den Radwegauf- und Radwegabfahrten auf Fahrbahnniveau mit einem maximalen Höhenunterschied von 1 cm abzusenken.

Radwege sind in ihrer Oberflächenbefestigung durchgängig über Grundstückszufahrten herzustellen. Absenkungen sind im Interesse einer guten Befahrbarkeit für den Radverkehr zu vermeiden.

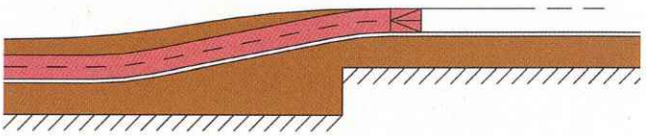
Radwegbefestigung wird nicht durch Grundstückszufahrt unterbrochen, Beispiel Maybachstraße

Anfang und Ende von Radwegen

Der Anfang und das Ende eines Radweges sind fließend zu konzipieren, das heißt, der Übergang aus einer Fahrspur zum separat geführten Radweg erfolgt über einen kurzen Radfahrstreifen / Schutzstreifen und einer Anrampung zum Radweg sowie umgekehrt für das Ende eines separat geführten Radweges.



Radwegaufteilung



Radwegableitung im Schutz einer Hochbordverziehung

Radwegableitung in der Schönebecker Straße vor dem Sülzeberg

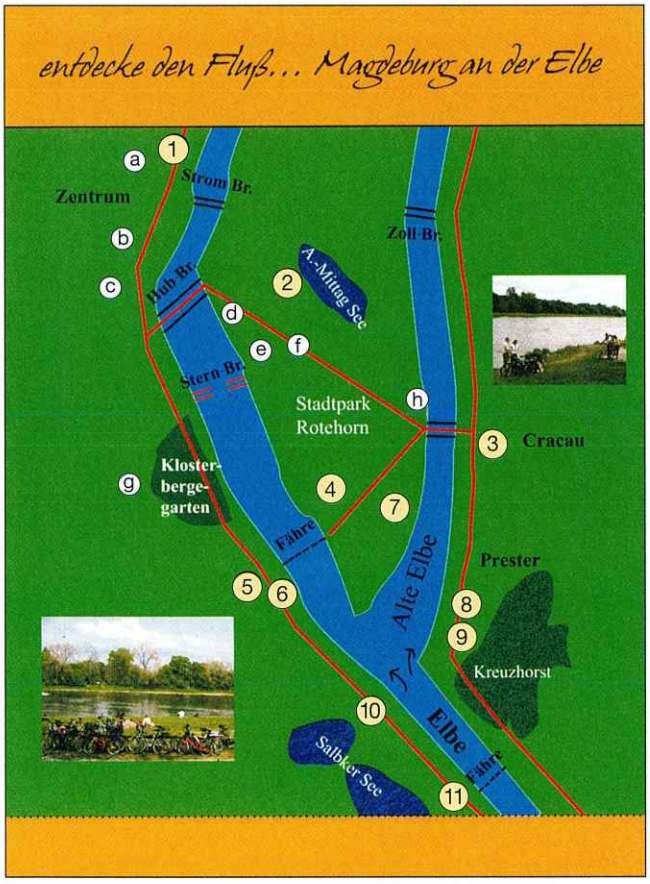
3.4. Radfahren in der Freizeit liegt im Trend

Das Radeln in der Freizeit ist heute beliebter denn je mit weiter steigender Tendenz. Sowohl die Magdeburgerinnen und Magdeburger radeln gern in ihrer Freizeit in der Stadt bzw. in die nähere Umgebung der Stadt als auch Fahrradtouristen kommen immer häufiger in die Landeshauptstadt Magdeburg.

Die Gründe für die Zunahme des Freizeitradelns und des Fahrradtourismus sind vielseitig:
eine positive Einstellung zur körperlichen Bewegung und prophylaktischen Gesundheitsförderung, ein zunehmend größeres Freizeitbudget, eine verbesserte Infrastruktur und bessere Informationen über Radfahrrouten, reizvolle Ziele und natürlich die innovative Entwicklung der Fahrradtechnik. Der Markt bietet heutzutage Mountainbikes, Tourenräder, Trekkingräder, Cityräder u.a.m. in den verschiedensten Modellen und Ausstattungen sowie ein vielseitiges Zubehör, was das Radfahren interessanter und komfortabler gemacht hat.

Auch Gaststätten und Hotels haben den Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus und Ausflugsradler erkannt.

Werbepostkarte von Magdeburger Gastronomen mit besonderem Bezug zum Freizeit-Radwegenetz



Sie werben um die Gunst der Fahrradtouristen mit verschiedenen Aktionen und sie stellen sich immer mehr auf die spezifischen Belange der Radfahrer ein.
Die Bewerbung um das Prädikat „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg" ist nur ein Beispiel und Beleg für diese Entwicklung. Gleiches tun auch die Tourismusverbände mit entsprechenden Reiseangeboten und Radtouren bis hin zu Fahrradausleihung und anderen Serviceleistungen.

Prädikat für Radfreundlichkeit

Elberadweg: Hotel „Sleep & Go" erhielt erstes Qualitätssiegel

Magdeburg (nb). Das erste Qualitätssiegel „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg" erhielt das Hotel „Sleep & Go" in der Rogätzer Straße. Das Hotel entspricht den Kriterien einer radfreundlichen Unterkunft. Hotelchef Rudolf Hrovat, selbst leidenschaftlicher Radfahrer, kennt die Bedürfnisse von Fahrradtouristen. Im „Sleep & Go" übernachteten seit Anfang Mai 730 Radtouristen. „Die meisten bleiben eine Nacht, manche auch zwei", freut sich Rudolf Hrovat über den Zuspruch.

322 Beherbergungsbetriebe am Elberadwanderweg, der auf 360 Kilometer durch Sachsen-Anhalt führt, werben derzeit um die Radler. Ungefähr 100 davon erhalten bis Mitte September das Gütesiegel. Die Idee, ein Qualitätssiegel für Radfahrer einzuführen, ist nicht neu. „In Sachsen gibt es das bereits seit fünf Jahren, hier besteht Nachholebedarf", erklärte Irene Mihlan, Geschäftsführerin des Magdeburger Tourismusverbandes Elbe-Börde-Heide e.V. Nach dem Hochwasser habe es einen regelrechten Boom im Radtourismus gegeben.

Ziel des Qualitätssiegels ist es, den Radtouristen eine Orientierungsmöglichkeit zu geben. Der Radler kann sich darauf verlassen, dass die entsprechend gekennzeichneten Häuser in der Regel nicht weiter als 2,5 Kilometer vom Radweg entfernt liegen und die Kriterien für Radfreundlichkeit und Service erfüllen. Ein abschließbarer Raum für die Räder, Werkzeug für kleine Reparaturen, Radwanderkarten, Trocknungsmöglichkeiten für die Kleidung, Gepäcktransfer und ein reichhaltiges Frühstück sind einige der Merkmale.

Die Koordinierungsstelle für den Elberadweg gab Hausschilder und Aufkleber mit dem Qualitätssiegel in Auftrag, die den Beherbergungsbetrieben zusammen mit einer Urkunde sowie dem Leitbild der „Radfreundlichen Unterkunft am Elberadweg" in den nächsten Wochen übergeben werden.

Möglich wurde das unter anderem aufgrund der finanzielle Unterstützung durch das Land Sachsen-Anhalt. Der Siegelübergabe voraus ging eine Überprüfung der von den Häusern getroffenen Selbsteinschätzung durch Vertreter der jeweiligen Landkreise bzw. Städte.

Hotelchef und Radler: Rudolf Hrovat zusammen mit Uwe Peters, Koordinator für Elberadweg beim Anschrauben des neues Schildes.

Das Prädikat „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg" hat das Hotel „Sleep & Go" in Magdeburg bereits verliehen bekommen

① Café Möwe, Am Petriförder
② „Le Frog" Brasserie am See, A.-Mittag-See
③ Zum Götz, Babelsberger Straße 21–22
④ Jägerhütte, Heinrich-Heine-Weg 2
⑤ Eiskonditorei Bortscheller, Schönebecker Straße 106
⑥ Mückenwirt, Buckauer Fähre
⑦ Haus der Athleten, Seilerweg 19
⑧ Hotel Alt Prester, Alt Prester 102
⑨ Restaurant „Die Kirche", Alt Prester 86
⑩ Bootshaus am Yachthafen, WBF Elbweg 3
⑪ Gaststätte Zur Fähre, Alt Westerhüsen 156

ⓐ Johanniskirche
ⓑ Kloster Unser Lieben Frauen
ⓒ Dom
ⓓ Stadthalle
ⓔ Württemberg
ⓕ Aussichtsturm
ⓖ Gewächshaus & Schinkelbau
ⓗ Cracauer Brücke am Wasserfall

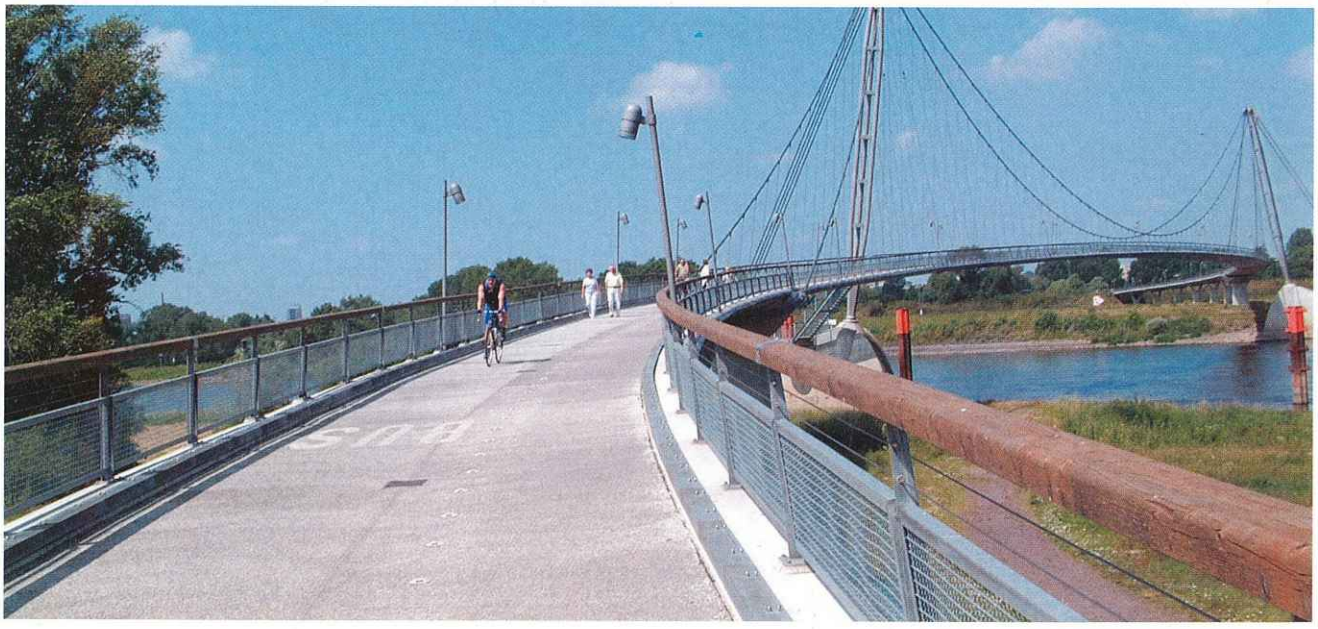
— Radweg

Der Freizeitverkehr mit dem Fahrrad hat in der Landeshauptstadt Magdeburg einen Anteil von 33 % am gesamten Radverkehr.
Eine Umfrage unter der Magdeburger Bevölkerung hat ergeben, dass der Stadtpark Rotehorn, der Herrenkrugpark, die Elbe mit Elberadweg und Elbauen, die Kreuzhorst sowie die Ortschaften Pechau, Randau, Calenberge die beliebtesten Freizeitziele mit dem Fahrrad in der unmittelbaren Umgebung der Stadt sind. Mit der Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ist für die Magdeburger und für die Fahrradtouristen ein besonderes Highlight hinzugekommen.

Fahrrad-Verleih der Elbe Rad Touristik

Die Fußgänger- und Radfahrerbrücke am Cracauer Wasserfall ist eine wichtige Verbindung im touristischen und Freizeit-Radwegenetz

Radfahren im Herrenkrugpark ist sehr beliebt, auch wegen der guten Verbindung über den „Herrenkrugsteg"



Gleich zwei Möglichkeiten zur Einkehr gibt es am Elberadweg mit dem Hotel „Alt Prester" und mit dem Restaurant „Die Kirche"

Der Klusdamm-Radweg in Prester

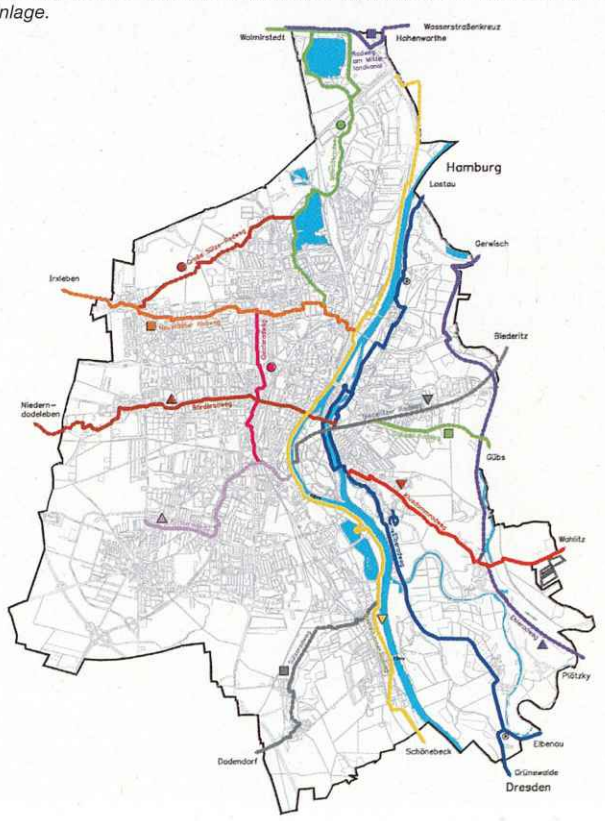
Fahrradtouristen auf dem Rückweg von der Stadtbesichtigung zum Elberadweg

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Für den Freizeitverkehr ist ein besonderes **touristisches Radwegenetz** geplant bzw. in großen Teilen schon vorhanden. Es wird bestimmt durch die Wasserläufe der Stadt, allen voran natürlich die Elbe mit dem **Elberadweg** auf den östlichen Deichen und dem **Westelbischen Radweg**, aber auch die Schrote mit dem **Schroteradweg** und dem **Börderadweg**, die Sülze mit dem **Sülzeradweg**, die Große Sülze mit dem **Große Sülzeradweg,** die Klinke mit dem **Klinkeradweg,** die Ehle mit dem **Ehleradweg** sowie der Mittellandkanal mit teilweise beidseitigen Radwegen. Ergänzt wird das touristische Netz durch den **Neustädter Radweg**, den **Glacisradweg**, den **Klusdammradweg**, den **Gübserradweg** und den **Biederitzer Radweg**, der erst jüngst mit einer Trasse auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke Magdeburg – Biederitz, der sog. Kanonenbahn, in das Programm aufgenommen wurde.

Nicht zuletzt ist auch der **„Grüne Ring“**, ein Wegenetz im Grünen um die Magdeburger Innenstadt, zum Freizeit-Radelnetz zu rechnen. Dieses touristische Radwegenetz ist integrierter Bestandteil des Hauptradverkehrsnetzes und damit natürlich auch für den Alltagsradler von großem Wert. Auch auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkauf kann man seine Route teilweise so einrichten, dass man abseits des Straßenverkehrs angenehm im Grünen fährt.

Den vergrößerten Plan des Touristischen Radwegenetzes finden Sie in der Anlage.



Der Biederitzer Radweg ersetzt das gefährliche Radeln an der viel befahrenen Berliner Chaussee

Die Trasse des Biederitzer Radweges war noch bis vor kurzem eine Eisenbahnlinie

Das touristische Radwegenetz ist in großen Teilen schon Realität. Es wurde vielfach im Rahmen von Arbeits-Beschaffungs-Maßnahmen (ABM) ausgebaut.
Dennoch ist es mit Ausnahme vom Elberadweg nicht durchgängig befahrbar. In der Radverkehrskonzeption sind deshalb bei den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen der Ausbau des Westelbischen Radweges, des Schrote- und Börderadweges und des Klusdamm-Radweges vorgesehen. Nicht nur, dass diese Wege wichtige Routen sind, sie weisen mitunter nur kurze Lücken auf, so dass mit einem relativ geringen Aufwand eine durchgängige Route hergestellt werden kann.
Handlungsbedarf besteht auch bei den Anschlusswegen in das Magdeburger Umland, denn auch Ziele wie das Schloss Hundisburg, die Hohe Börde, die Frohser Berge u.a.m. sind eine Radtour wert.

Börderadweg in einer idyllischen Ecke in Diesdorf

Klusdammradweg mit Blick auf die Pechauer Mühle

Im bundesweiten Wettbewerb „best-for-bike" errang Magdeburg mit dem Rundkurs an der Elbe und durch die City unter 47 Städten den 3. Platz, Muster Abstimmungskarte

Für das Freizeit-Radeln sind für die Magdeburgerinnen und Magdeburger **Rundkurse** von besonderem Interesse, da man nicht gern Hin- und Rückfahrt auf dem gleichen Weg realisieren möchte.
Neben dem im Rahmen des bundesweiten Wettbewerbes **„best-for-bike"** ausgewiesenen 25 km langen Rundkurs **„Magdeburg, an der Elbe, mit dem Fahrrad entdecken"**, der die reizvolle Elbauen-Landschaft, die „Gartenträume", also die Parkanlagen, wie Herrenkrugpark, Elbauenpark, Stadtpark Rotehorn, Klosterbergegarten mit den Bauten der „Straße der Romanik" erschließt und an dem auch Rast- und Einkehrmöglichkeiten liegen, könnte man noch ein Dutzend anderer schöne Rundurse zusammenstellen.

Auf dem Klusdamm-Radweg kann man eine schöne Radtour nach Pechau und zurück durch die Kreuzhorst unternehmen

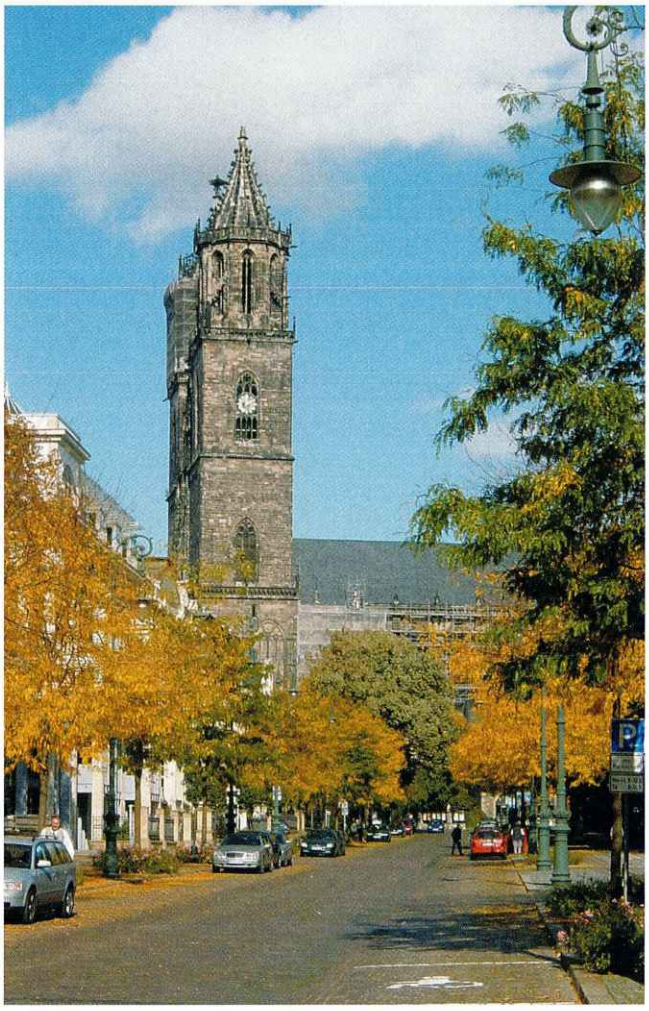
Zum Beispiel:
eine Tour von Magdeburg über Barleben zum Mittellandkanal, weiter zum Wasserstraßenkreuz, zurück über Hohenwarthe und den Elberadweg zum Herrenkrug oder
eine Rundfahrt vom Pechauer Platz über den Klusdamm-Radweg nach Pechau, Randau und zurück durch die Kreuzhorst über die Gierfähre Westerhüsen zum Westelbischen Radweg via Magdeburger Innenstadt.

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe haben erfreulicherweise die Fährtarife für die Mitnahme von Fahrrädern auf 50 Cent gesenkt und auch das Mitnehmen von Fahrrädern in Bus und Straßenbahn ist zu ermäßigten Fahrpreisen in verkehrsschwachen Zeiten gegeben.

Der Wiederaufbau der Sternbrücke mit der Inbetriebnahme im Jahre 2005 ist für das Freizeitradeln ein großer Gewinn. Dies ist auch Anlass für die jüngst kreierte Innenstadtroute des Elberadweges gewesen.
Sie führt abgehend vom Elberadweg über die Brücke Am Cracauer Wasserfall durch den Stadtpark Rotehorn weiter über die Sternbrücke, die Hegelstraße, den Domplatz, die Regierungsstraße, die Jakobstraße zum Schiffsanleger Petriförder, dann über den Nordbrückenzug, die Herrenkrugstraße mit Anschluss wieder an den Elberadweg.

Die Gierfähre in Westerhüsen bringt die Radler von der Kreuzhorst bzw. dem Elberadweg ans andere Ufer zum Westelbischen Radweg

Das Logo der neuen Innenstadtroute



Sowohl die Innenstadtroute als auch die Tour „best-for-bike" erschließt die Hegelstraße, den Dom, das Kloster „Unser Lieben Frauen" und andere Sehenswürdigkeiten der Stadt

Auch für Radtouren innerhalb von Sachsen-Anhalt gibt es in der Kombination von Bahn & Rad interessante Angebote der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), z. B. von Magdeburg nach Flechtingen oder nach Dessau und dem Wörlitzerpark u.a.m. Bemerkenswert ist hierbei, dass die NASA günstige Tarife, wie z. B. ein Wochenend- oder das Hopperticket, anbietet und dass die Mitnahme der Fahrräder in den Nahverkehrszügen kostenfrei ist.
Empfehlenswert ist allerdings, dass auch solche Angebote in umgekehrter Richtung in die Landeshauptstadt Magdeburg erstellt werden.

Eines von mehreren Bahn & Rad – Angeboten der NASA:
mit der Bahn nach Haldensleben und mit dem Fahrrad weiter nach Flechtingen

Der **Elberadweg** als Bestandteil des bundesweiten Fernradwegenetzes mit seinen Fernzielen Hamburg und Dresden bzw. darüber hinaus Tschechien ist für den Fahrradtourismus der bedeutendste Radweg der Stadt. Er ist in seiner Gesamtlänge von 24,3 km innerhalb der Stadtgrenzen komplett befahrbar. Es gibt allerdings ca. 70 m holprige Pflasterstrecke in der Burchardstraße und eine Übergangslösung im Bereich des Heumarktes, die für Fahrradtouristen schwierig auffindbar ist.
Wer diesen Abschnitt meiden will, kann die ausgeschilderte schöne Alternativstrecke westlich der alten Elbe durch den Stadtpark bzw. die Innenstadtroute nutzen.

Über den Elberadweg ist die Landeshauptstadt Magdeburg gut an das bundesdeutsche und auch an das europäische **Fernradwegenetz** angebunden. Im Süden bei Barby ist der Anschluss an den Saale-Radwanderweg gegeben, in Aken stößt der Europaradweg R1 (kommt über den Harz und verläuft über Berlin in Richtung Polen) auf den Elberadweg und verlässt ihn erst in der Lutherstadt Wittenberg wieder und in Dessau kreuzt der europäische Fernwanderweg E11 (Niederlande-Harz-Litauen) den Elberadweg. Aber auch im Norden gibt es bei Arneburg die Verbindung zwischen Elberadweg und dem Altmarkrundkurs.
Die touristische Vermarktung des Elberadweges erfolgt durch den Tourismusverband „Elbe-Börde-Heide“ bzw. der „Elbe Rad Touristik“ und der „Magdeburg Marketing Kongress und Tourismus GmbH“ gleichermaßen mit interessanten Angeboten der Sehenswürdigkeiten der Landeshauptstadt Magdeburg und des Landes Sachsen-Anhalt. Das Jahrhunderthochwasser 2002 hat dem Elberadweg durch die notwendig gewordenen Deichrekonstruktionen einen qualitativ besseren Fahrbelag beschert, obwohl damit bedauerlicher Weise die vorherigen großen Anstrengungen zum Ausbau des Elberadweges zunichte gemacht wurden. Der Elberadweg und die anderen touristischen Radwege werden innerhalb der Stadt mit einem entsprechenden Wegweisungssystem ausgestattet, worauf an anderer Stelle dieser Broschüre ausführlicher eingegangen wird.

Fernradwege in Sachsen-Anhalt (aus „Deutschland per Rad entdecken“ von Deutsche Zentrale für Tourismus und ADFC)

Die „Noch-Holperstrecke“ des Elberadweges in der Burchardstraße, 2003

Fahrradtouristen auf dem Elberadweg, 2001

Die **Radverkehrskonzeption empfiehlt** zur Förderung von Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr u.a.:

- Weiterer Ausbau des Grünen Netzes in Magdeburg und dessen Fortführung ins Umland sowie Anbindung an die überregionalen Wege (Fernradwege der Bundesrepublik).
- Ausbau des Grünen Ringes um die Innenstadt mit Anbindung an das Touristische Radwegenetz und die geplante Radstation am Hauptbahnhof.
- Zielstrebigere Umsetzung der Wegweisung für den Radverkehr.
- Einrichtung von Rastplätzen am Elberadweg, an denen Informationstafeln über Verlauf und attraktive Ziele und radfahrerfreundliche Hotels und Gaststätten in der Landeshauptstadt Magdeburg aufgestellt werden. Dafür sollten Hotels, Gaststätten, Ortsräte oder Vereine als Sponsoren gewonnen werden.
- Hotels wird empfohlen, einen Fahrradverleih, geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Gepäckschließfächer für Tagestouristen und Informationen über Fahrradtouren zu interessanten Zielen in ihren Werbeprospekten und Internetpräsentationen anzubieten sowie eng mit der Magdeburg Marketing Kongress und Tourismus GmbH und anderen zusammenzuarbeiten.
- Für den Radverkehr sollten besondere Events wie z.B. der Elbe-Radeltag weiter ausgestaltet werden.
- Erarbeitung eines Fahrradstadtplanes.
- In das touristische Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg ist der Fahrradtourismus als wirtschaftsfördernder Aspekt zu integrieren.

Der Börderadweg in Stadtfeld – auch für Alltagsradler eine viel genutzte und beliebte Strecke

Der Neustädter Radweg verbindet auf dem Weg durch den Bördegarten die Stadtteile Neue Neustadt und Olvenstedt

Schöne Alternativstrecke des Elberadweges durch den Stadtpark Rotehorn

Der Glacis-Radweg ist die schönste Verbindung zwischen Sudenburg und Stadtfeld

Auch an vielen Hauptverkehrsstraßen – hier an der Berliner Chaussee – radelt man unter Bäumen

3.5. Abstellen der Fahrräder bequemer und sicherer machen

Fahrräder brauchen genau so wie Autos einen Abstellplatz, mindestens einen an der Wohnung und einen am Zielort einer Fahrt. Für Fahrräder gilt jedoch im besonderen Maße, dass dieser Platz sicher, witterungsgeschützt und bequem erreichbar sein sollte. Wer erst mit Mühe sein Fahrrad aus dem Keller über mehrere Treppen tragen muss, benutzt dies nicht häufig. Aus Angst vor Diebstahl werden gute und neue Fahrräder im Alltagsverkehr oft nicht und stattdessen alte und weniger sichere Fahrräder genutzt.

Auch bei der Vernetzung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. dem Schienen Personennahverkehr (SPNV) der Deutschen Bahn ist die Lage und Qualität der Fahrradabstellanlagen von immenser Bedeutung.
Die Magdeburger Verkehrsbetriebe haben in den letzten Jahren an ihren Haltestellen, insbesondere an den Endstellen, viele Abstellmöglichkeiten geschaffen, auch wenn sie mitunter nicht ausreichend sind. Gleiches trifft für die DB AG zu.

Der Einzel-Fahrradständer – die praktische Lösung für kleinere Geschäfte

Die überdachte Abstellanlage am westlichen Zugang zum Hauptbahnhof ist begehrt und immer ausgelastet

Nach einer Haushaltsbefragung zum Radverkehr bewertet der größere Teil die Abstellmöglichkeiten in der Stadt als gut, jedoch an der Wohnung generell als weniger gut.
Dennoch muss man sagen, dass trotz einiger neuer Abstellanlagen im öffentlichen Raum, insbesondere in der Innenstadt an den Einkaufszentren, die Bedeutung einer guten Fahrradabstellung oft noch unterschätzt wird. Kleinere Verkaufseinrichtungen bieten mit dem „guten" alten Einzel-Fahrradständer ihrer Kundschaft wieder häufiger diese Dienstleistung.

Auch hier wurden im Hauptbahnhofsumfeld, am Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz) und am Konrad-Adenauer-Platz (Stadtplatz) Abstellplätze geschaffen, die aber augenscheinlich immer noch zu wenig und auch nicht in jeder Hinsicht den heutigen qualitativen Ansprüchen genügen. Hier fehlt die vielfach schon diskutierte Radstation, die sowohl sichere wie geschützte und ausreichende Abstellmöglichkeiten als auch einen speziellen Service rund um das Fahrrad bieten könnte. Andere Städte haben eine solche Radstation schon realisiert, z. B. Münster, Göttingen, Freiburg.

Überdachter Fahrradstand am Baudezernat

Eine gute Lösung: Überdachte, bedarfsgerechte und direkt am Bahnsteig platzierte Abstellanlage am Bahnhof von Haldensleben

Der große Wurf: Radstation in Göttingen

und in Münster – für Magdeburg noch ein Wunschtraum

Die **Radverkehrskonzeption empfiehlt** zur Verbesserung der Fahrradabstellung folgende Maßnahmen:

- Verpflichtung von Bauherren zur Schaffung von Abstellplätzen bei Neu- und Umbauten durch städtebauliche Verträge oder ähnliches.

- Umgestaltung von nicht vermietbaren Erdgeschosswohnungen für die Fahrradabstellung (natürlich dann mit einem direkten ebenerdigen Zugang) oder Aufstellung von Fahrradboxen im Hof.

- Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Arbeits-, Einkaufs-, Ausbildungsstätten und an Schulen.

- Erweiterung und qualitative Verbesserung der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern am Hauptbahnhof und an wichtigen Haltestellen des ÖPNV zur Animierung von „Bike&Ride".
  Der Bau einer Radstation am Hauptbahnhof (geplant am Konrad-Adenauer-Platz) mit entsprechend ausreichender Kapazität und Service-Einrichtungen wie Fahrradverleih, Fahrradreparatur, Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen, Gepäckaufbewahrung u.a.m., sollte bei entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten realisiert werden.

- Als Fahrradständer sollten zukünftig nur noch stabile Bügelkonstruktionen aufgestellt werden.

Hochfrequentierte Fahrradabstellung an der Endstelle der Straßenbahn an der Leipziger Chaussee

Schüler kommen gern mit dem Fahrrad - Abstellanlage am Hegelgymnasium

Der einfache Fahrradbügel soll die gute Lösung der Zukunft sein

3.6. Wegweisung auch für Radfahrer

Jeder Autofahrer oder auch Wanderer weiß, wie hilfreich eine Wegweisung sein kann, wenn man ortsunkundig ist. Für den Radfahrer gilt dies generell auch, vordergründig natürlich für den Fahrradtouristen, aber auch der Freizeitradler und der gelegentliche Alltagsradler werden dankbar sein, wenn er durch eine entsprechende Wegweisung auf fahrradfreundliche Routen innerhalb der Stadt oder zu seinem Ausflugsziel gewiesen wird.
Die Landeshauptstadt Magdeburg hat deshalb 1995 eine Konzeption für die Wegweisung des Radverkehrs erarbeitet. Mit der Umsetzung wurde am Elberadweg, dem Westelbischen Radweg und dem Klusdamm-Radweg begonnen, also bisher nur bezogen auf den Fahrradtourismus bzw. das Freizeitradeln.

Wegweiser am Elberadweg

Die Wegweisung in Magdeburg ist bei dem ADAC-Test „Radfahren in Städten" nicht so gut weggekommen. Sie ist nicht ausreichend vom Umfang und von den Inhalten her. Die **Radverkehrskonzeption empfiehlt** deshalb:

- eine Wegweisung innerhalb der Stadt, die den Alltagsradler auf fahrradfreundliche Trassen hinführt
- die Ausweisung besonderer Fahrradrouten für den Alltags- und Freizeitverkehr
- die Hinweisung zu Zielen im Stadtgebiet und Ausflugszielen im Umland und zu Verknüpfungen mit anderen regionalen Radwegen und Fernradwegen
- eine einheitliche, gut wahrnehmbare Gestaltung der Wegweisungsschilder entsprechend dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- eine durchgängige Wegweisung für den Radverkehr im Grünen Netz (das Rote Netz orientiert sich in der Hauptsache am Straßenhauptnetz und hat somit eine auch für den Radfahrer nutzbare Wegweisung, die jedoch ggf. spezielle Ergänzungen für den Radfahrer erfahren sollte)
- auf die Wegweisung für das touristische Radwegenetz sind Hinweise zu Sehenswürdigkeiten der Stadt, zu fahrradfreundlichen Hotels und Gaststätten, zu Fahrrad-Reparaturservice, zu nahen Rastplätzen, zu Campingplätzen, zu geschützten Abstellanlagen für Fahrräder mit abschließbaren Gepäckboxen, zum ÖPNV der Stadt u. a. m. direkt anzubringen oder es ist auf Informationspunkte hinzuweisen, die dann diese entsprechenden Hinweise vermitteln.

Rastplatz mit Informationspunkt am Elberadweg nördlich des Herrenkrugparks

3.7. Vorrangige Maßnahmen für die nächsten Jahre

In der Radverkehrskonzeption sind für einen attraktiveren, verkehrsicheren Radverkehr kurz- und mittelfristige sowie langfristige Maßnahmen bis zum Jahr 2012 ausgewiesen.

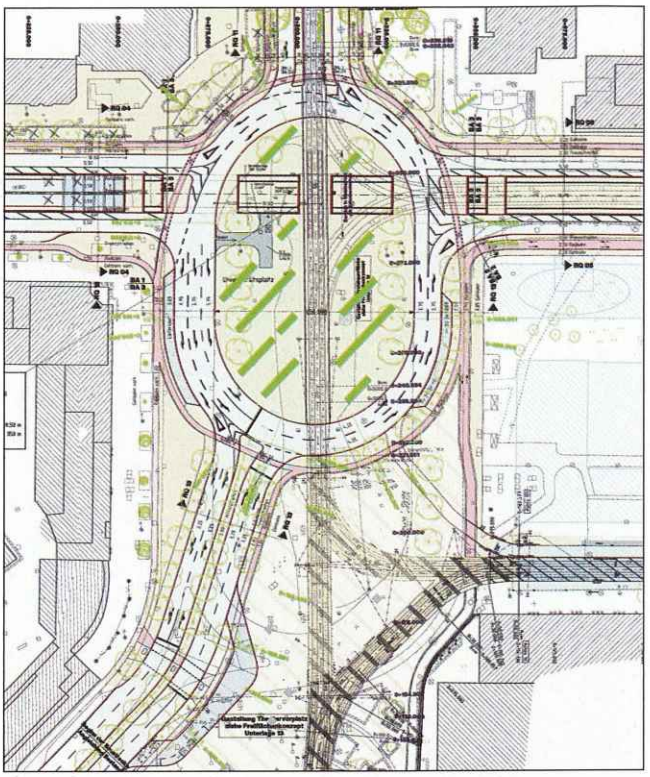
Auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses sollen diese Maßnahmen entsprechend der Haushaltslage der Landeshauptstadt Magdeburg realisiert werden.
In der Anlage ist ein Übersichtsplan zu den vorgesehenen Maßnahmen zum Ausbau des Hauptradverkehrsnetzes dargestellt. Abbildung 1 (Seite 48) zeigt einen Ausschnitt aus der Liste der einzelnen Maßnahmen.

Der **Maßnahmeplan** zur Förderung des Radverkehrs orientiert auf folgende Zielstellungen und Schwerpunkte:

1. Mit den laufenden bzw. geplanten Straßenbauvorhaben bzw. Gleisbaumaßnahmen der MVB im Straßenhauptnetz sollen auch deutliche Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden. Das betrifft solche Vorhaben wie z. B. den Ausbau:
   - des Universitätsplatzes
   - des Schleinufers
   - der Großen Diesdorfer Straße
   - der Ottersleber Straße
   - der Sudenburger Wuhne
   - Stendaler - /Rogätzer Straße

2. Weiterer Ausbau des Touristischen Radwegenetzes, unter anderem auch über das Ländliche Wegekonzept des Landes Sachsen-Anhalt. Dazu gehört auch die Instandsetzung hochwassergeschädigter Radwege bzw. gemeinsamer Geh- und Radwege, vorrangig unter Ausnutzung der günstigen Fördermöglichkeiten. Beispielhaft seien hier genannt:
   - Westelbischer Radweg im Bereich der Salbker Seen
   - Verbindung des Elberadweges zur Fähre Westerhüsen
   - Ausbau des Grünen Ringes als zusammenhängende Fußgänger- und Radverkehrsstrecke durch die alten militärischen Befestigungsanlagen um die Innenstadt

3. Im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Sternbrücke sollen die für den Alltags- und Freizeitradverkehr wichtigen Verbindungen vom Glacis- und Klinkeradweg sowie der Verbindung vom Hasselbachplatz zur Sternbrücke qualitativ aufgewertet bzw. ausgebaut werden.



Der Ausbau des Universitätsplatzes bringt auch für den Radverkehr eine Erhöhung der Sicherheit, Quelle: Planung der ISV Magdeburg GmbH

Hochwasserschaden am Westelbischen Radweg

Westelbischer Radweg zwischen Hubbrücke und Strombrücke

Pos.	Maßnahme	von	bis	Länge [m]	Art der Maßnahme	Netz-erwei-terung	Netz-instand-setzung
Kurzfristige Maßnahmen:							
1	Alter Postweg	Gierfähre	Elberadweg	1.300	R/G		x
2	Alt Salbke	Gröninger Straße	Welsleber Straße	700	Seitb	x	
3	Alt Westerhüsen	Welsleber Straße	Sohlener Straße	650	Seitb	x	
4	Biederitzer Radweg	Friedrich-Ebert-Straße	Berliner Chaussee	3.300	R/G	x	
5	Breiter Weg	Julius-Bremer-Straße	Universitätsplatz	800	Seitb		x
6		Danzstraße	Bärbogen	460	Seitb		x
7	Brenneckestraße	Halberstädter Chaussee	Blankenburger Straße	700	Seitb	x	
8		Blankenburger Straße	Leipziger Straße	1.500	Strb	x	
9	Burger Straße	Oebisfelder Straße	Büdener Straße	550	Strb	x	
10	Diesdorfer Graseweg	Waltherstraße	Kleingartenanlage Friedenshöhe	650	Strb	x	
11	Dodendorfer Straße	Salbker Straße	Fermersleber Weg	450	Seitb / Mark	x	
12		Fermersleber Weg	Marienstraße	400	Mark	x	
13	Erich-Weinert-Straße	Schönebecker Straße	Humboldtstraße	800	Seitb		x
14	Fichtestraße	Sudenburger Wuhne	Braunschweiger Strsße	800	Seitb	x	
15	Gareisstraße	Universitätsplatz	Henning-von-Tresckow-Straße	300	Seitb		x
16	Halberstädter Chaussee	Hängelsbreite	Wanzleber Chaussee	400	Seitb		x
17	Kaiser-Otto-Ring	Gesamt		650	bit		x
18	Liebknechtstraße	Arndtstraße	Maybachstraße	450	Seitb	x	
19	Lübecker Straße	Tankstelle	Klosterwuhne	200	Seitb		x
20	Neuer Renneweg	Eisvogelstraße	Bruno-Beye-Ring	300	Seitb		x
21		Bruno-Beye-Ring	Zum Lindenweiler	100	Seitb		x
22	Niederndodeleber Straße	Ochtmerslebener Weg	Stadtgrenze	900	Strb	x	
23	Otto-von-Guericke-Straße	Keplerstraße	Anhaltstraße	250	Seitb		x
24	Scharnhorstring	Olvenstedter Chaussee	Olvenstedter Scheid	450	R/G	x	
25	Schroteradweg	Schöppensteg	verlängerte Hamburger Straße	300	R/G	x	
26		Koppelanger	Oebisfelder Straße	100	R/G	x	
27	Sternbrücke	Gesamt		250	Strb	x	
28	Sternstraße	Gesamt		700	Seitb	x	
29	Steubenallee	Gesamt		300	Strb	x	
30	Sudenburger Wuhne	Otto-Richter-Straße	Langer Weg	1.500	Seitb	x	
31	Universitätsplatz	Gesamt		1.300	Strb	x	
32	Weg zu den Frohser Bergen	Sohlener Straße	Stadtgrenze	1.900	R/G		x
33	Westelbischer Radweg	Bereich Salbker Seen		500	R/G		x
34		Hubbrücke	Sülzehafen	1.400	R/G	x	
Summe kurzfristige Maßnahmen:				**25.310**			

Abbildung 1: Maßnahmenplan und Prioritätenliste 2003 bis 2012 (Auszug kurzfristige Maßnahmen)

4. Für den Freizeitradverkehr sind wichtige fehlende Teilstücke des Westelbischen Radweges im Nordbereich des Handelshafens, zwischen Hubbrücke und Sülzehafen und südlich des Sportboothafens sowie des Biederitzer Radweges auszubauen.

5. Das Wasserstraßenkreuz Mittellandkanal/Elbe ist ein besonderer Anziehungspunkt. Deshalb sollte die Anbindung nicht nur über den Elberadweg, sondern auch zur Verbindung mit dem Nordwesten der Landeshauptstadt Magdeburg durch den weiteren Ausbau des Schroteradweges erfolgen.

Großes Hindernis am Westelbischen Radweg an der ständig aufgebockten Hubbrücke über den Handelshafen

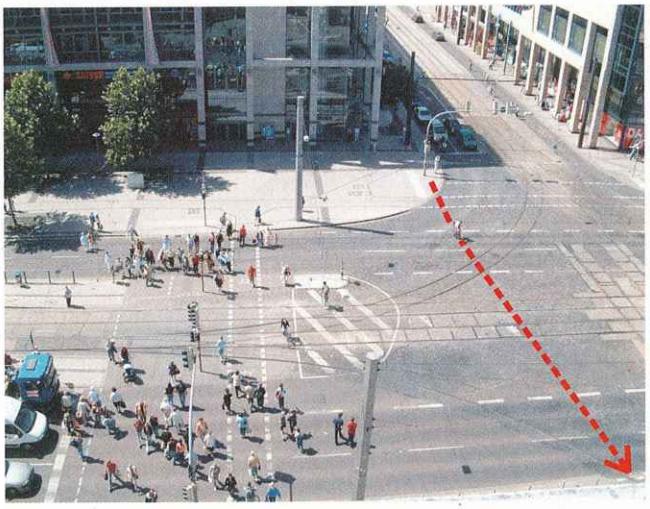
Das Wasserstraßenkreuz ist auch ein besonderer Anziehungspunkt für Radfahrer

6. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Sicherheitsabstände zwischen Radweg und Fahrbahn und die Verbreiterung und Zustandsverbesserung der vorhandenen Radwege im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen sind u. a. in folgenden Straßen besonders dringlich:
   - Erich-Weinert-Straße
   - Adelheidring, Ostseite
   - Barleber Straße
   - Halberstädter Straße stadteinwärts zwischen Lemsdorfer Weg und Wiener Straße

7. Im Grünen Hauptradverkehrsnetz sollen möglichst die vorhandenen Großpflasterdecken durch Schwarzdeckenbeläge zur besseren Befahrbarkeit für Radfahrer überbaut bzw. grundhaft ausgebaut werden.

8. Durch Umgestaltung und Ausbau der Seitenbahnen der Fahrbahn bzw. durch Reduzierung überbreiter Fahrbahnen sind weitere Angebote für den Radverkehr zu schaffen wie in:
   - der Liebknechtstraße
   - der Dodendorfer Straße
   - der Braunschweiger Straße
   - der Beimsstraße

9. Die vorhandenen lichtsignalgeregelten Knotenpunkte sollen systematisch hinsichtlich der Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr überprüft werden.



Z. B. Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg – Das Queren der Ernst-Reuter-Allee ist für Radfahrer problematisch. Die Radfahrerfurt ist von Fußgängern besetzt und mit Umwegen verbunden. Einige Radfahrer wählen lieber den direkten Weg (rote Linie).

10. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Grünen Netzes, insbesondere der touristischen Radwanderwege, wird die schnellere Umsetzung der vorhandenen Wegweisungskonzeption empfohlen. Dabei ist auch die Baulastträgerschaft von Wegen und der Beschilderung zu klären.

11. Ausbau einer Radstation am Hauptbahnhof und weiterer Ausbau der Bike & Ride-Stellplätze.

12. Erhöhung der Verkehrssicherheit an bisher ungesicherten Querungsstellen der Radverkehrstrassen über stark belegte Straßen durch Querungshilfen, Lichtsignalanlagen (LSA) oder Überwege wie:
   - Brenneckestraße in Höhe Goslarer Straße
   - Fermersleber Weg in Höhe Südostrampe des Magdeburger Ringes
   - Ernst-Reuter-Allee in Höhe Bahnhofstraße und Maybachstraße
   - Turmschanzenstraße in Höhe Biederitzer Radweg

Ziel ist es mit dem Maßnahmeplan im Zeitraum 2003 bis 2012 ca. 100 km Radwege, Radfahrstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege und für den Radverkehr gut nutzbare landwirtschaftliche Wege im Stadtgebiet von Magdeburg auszubauen bzw. grundhaft zu erneuern.

Das finanzielle Volumen für den Ausbau bzw. die Instandsetzung des Hauptradverkehrsnetzes, einschließlich der dafür notwendigen Fördermittel, liegt bei insgesamt 14,7 Mio. €, das heißt ca. 1,4 Mio. € pro Jahr. Es entspricht somit dem durchschnittlichen finanziellen Volumen der letzten Jahre seit 1993 und erfordert die Nutzung aller Fördermöglichkeiten für den Radverkehr.

Darin enthalten sind Mittel für den Ausbau von Querungshilfen, für die teilweise Nachrüstung von LSA für den Radverkehr und für kleinere Instandsetzungen an den Radverkehrsanlagen in Höhe von 150.000 € pro Jahr ab 2006. Für den Ausbau der Radstation am Hauptbahnhof erforderliche finanzielle Mittel wurden nicht berücksichtigt.

Die Kostenabdeckung erfolgt über Straßenbaumaßnahmen (straßenbegleitender Ausbau von Radverkehrsanlagen), über sonstige Maßnahmen (selbständig geführte Radverkehrsanlagen) und über Maßnahmen des Ländlichen Wegebaus des Landes Sachsen-Anhalt (ländliche Wege mit Mehrfachnutzung entsprechend dem Wegekonzept).

Mit dem Ansatz von einem finanziellen Volumen von ca. 1,4 Mio. € pro Jahr, einschließlich Fördermittel, d. h. der Fortsetzung des durchschnittlichen Finanzvolumen für den Radverkehr seit 1993, können im Zeitraum 2003 bis 2012 nicht alle Mängel und Konflikte behoben werden. So können Maßnahmen im Wert von ca. 5,5 Mio. € erst im Zeitraum nach 2012 realisiert werden.

4. Radverkehr fördern braucht eine breite Basis

Die Umsetzung der Radverkehrskonzeption bzw. generell die weitere Entwicklung des Radverkehrs erfordert eine intensive und breit gefächerte Öffentlichkeitsarbeit, viele Akteure und eine Lobby. Mit einer entsprechenden **Öffentlichkeitsarbeit** können die Ziele und Maßnahmen der Radverkehrskonzeption und viele andere Informationen zum Radverkehr einem großen Kreis von Interessierten gut vermittelt werden.

Neben den professionellen **Akteuren,** wie den entsprechenden Mitarbeitern der Fachämter der Stadtverwaltung, dem ADFC, dem ADAC und anderen Verkehrsclubs, der Polizeidirektion u. a. sind von nicht geringerer Bedeutung die Printmedien der Stadt, die regionalen und lokalen Rundfunk- und Fernsehsender, die Verkehrsunternehmen, also MVB (Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH), NASA GmbH, Deutsche Bahn AG und Weiße Flotte, die Wohnungsunternehmen, die Krankenkassen, die Tourismusverbände, das Stadtmarketing, die Politiker von Stadt und Land, Sponsoren und viele ehrenamtliche Kräfte in Vereinen und anderswo.

Der Radverkehr braucht auch eine **Lobby** durch Personen des öffentlichen Lebens, durch Wirtschaft und Politik. Damit können das Image des Radverkehrs weiter verbessert, Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren animiert und Maßnahmen, Projekte und Veranstaltungen zum Radverkehr unterstützt werden.

Die Formen der Öffentlichkeitsarbeit, der Kommunikation und die Aktivitäten zum Radverkehr können vielschichtig sein. Die vom Stadtplanungsamt geleitete **Arbeitsgruppe „Radverkehr“** ist wegen ihrer Zusammensetzung und ihrer turnusmäßigen Tagungen das vielleicht wichtigste Gremium zur Beratung von Fragen des Radverkehrs. **Verkehrsschauen** mit dem Fahrrad, wie in jüngster Zeit unter Federführung der Polizei praktiziert, können bauliche wie verkehrsorganisatorische Probleme aufspüren und für schnelle Abhilfe sorgen. Der **Arbeitskreis Fahrrad** der Polizeidirektion Magdeburg kümmert sich hauptsächlich um Unfall- und Fahrraddiebstahlverhütung.

Verkehrsexperten im Süden der Stadt auf Tour

Auf Initiative der Polizeidirektion Magdeburg und der Landeshauptstadt schwangen sich gestern anlässlich der zweiten Verkehrsschau Vertreter der Polizeidirektion, des ADAC, des ADFC, des Stadtplanungs- und Tiefbauamtes und der Straßenverkehrsbehörde zu einer Tour durch das südlichen Stadtgebiet aufs Fahrrad. Ziel der Rundfahrt war es, neuralgische und gefährliche Verkehrsknotenpunkte für Kraft- und Fahrradfahrer aufzuspüren, wie etwa an der Ringauffahrt Halberstädter Straße. Die Ergebnisse der Rundfahrt werden anschließend in einem Arbeitsplan aufgelistet und so schnell wie möglich abgearbeitet. Foto: U. Lücke

Verkehrsschau per Fahrrad – eine effektive Möglichkeit zur operativen Aufspürung und kurzfristigen Behebung von Mängeln

Aus unterschiedlichen Anlässen und von verschiedenen Akteuren wurden und werden **Radtouren** und andere Events zum Radverkehr organisiert, z.B. sehr kontinuierlich und auch anspruchsvoll durch den ADFC, durch die Magdeburg Marketing Kongress und Tourismus GmbH (MMKT) bzw. Tourismus Information Magdeburg (TIM), die jährlich auch einen entsprechenden Veranstaltungskalender herausgeben, durch Krankenkassen (z.B. AOK-Tour „Bike-and-Fun – Ab aufs Rad, unterwegs in Sachsen-Anhalt"), durch Vereine und andere Einrichtungen des öffentlichen Lebens (z.B. „Allee-Center-Tours"). Auch die Verkehrsplaner des Stadtplanungsamtes führen jährlich in ihrer Freizeit eine Radtour durch, nicht nur des Spaßes wegen, sondern um auch das zu testen, was sie einmal geplant haben bzw. um Mängel oder mögliche Verbesserungen im Freizeit-Radelnetz aufzuspüren.

Jährliche Radtour der Verkehrsplaner zum Testen der eigenen Planungen

Zum Abschluss der Erarbeitung dieser Radverkehrskonzeption haben Mitarbeiter der Stadtverwaltung mit Stadträten, mit dem Planungsbüro und anderen eine Radtour durch die Stadt bis zum Wasserstraßenkreuz unternommen.

Einmal Biederitz und zurück: AOK lud zur Radtour ein

Rund 300 Radler trafen sich am Sonnabend zum Start der letzten AOK-Radtur in dieser Saison. Bei schönem Wetter ging es auf eine rund 25 Kilometer lange Strecke über den Herrenkrug nach Biederitz und zurück. In der Leiterstraße klang die Tour dann mit Spiel und Spaß aus. Foto: V. Kühne

Organisierte Radtouren erfreuen sich großer Beliebtheit – hier die AOK-Tour „Bike-and-Fun"

Radtour von Verkehrsexperten zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Beginn der Fahrradsaison

Öffentliche Stadtführungen per Fahrrad

Routen und Termine:

1. „Die Elbe und ihr Bett" *
08.Mai 2004
10.Juli 2004
11.September 2004

2. „Mit dem Fahrrad durch die historische Altstadt" *
12.Juni 2004
14.August 2004
09.Oktober 2004

Uhrzeit: 10.00 - 12.00 Uhr

Treffpunkt: Tourist-Information Magdeburg, Ernst-Reuter-Allee 12

Preis: 6,00 € pro Person
(Bezahlung in bar beim Stadtführer)

weitere Infos unter:
Tel.: 0391 / 1 94 33
e-mail: info@magdeburg-tourist.de

Fahrrad nicht vergessen!

Veranstalter:
Magdeburg Marketing
Kongress und Tourismus GmbH
www.magdeburg-tourist.de

* max. 8 Personen pro Gruppe

Werbeflyer der MMKT, 2004

Veranstaltungskalender der MMKT GmbH für das Jahr 2005

Stadtführungen und -rundfahrten *Guided city tours and Sight-seeingtours*	Buchungscode *Booking code*	Erläuterung *Description*	Dauer *Duration*	Bemerkungen *Remarks*	Preis pro Person (Erwachsene) *Per person (adults)*	Mindestgebühr für Gruppen bis 20 Pers. *Minimum charge for groups up to 20 persons*
Fahrradtouren *Bicycle tours*						
Mit dem Fahrrad durch die historische Altstadt *Discover the historical city centre by bike*	F3*	Auf dieser Tour lernen Sie die Stadtgeschichte und die Sehenswürdigkeiten der Stadt kennen: u.a. den Magdeburger Reiter, den ersten gotischen Dom auf deutschem Boden, das romanische Kloster „Unser Lieben Frauen". *On this tour you will learn about the rich history of Magdeburg and marvel at the city's major attractions such as the Magdeburg Horseman, the first Gothic cathedral on German soil and the Monastry of our Lady erected in Romanesque style.*	2,0 h	täglich von Mai bis Sept: Ende 18 Uhr täglich Apr und Okt: Ende 16 Uhr *from May until Sept. daily, ends at 6 p.m.* *Apr. and Oct. daily, ends at 4 p.m.*		Mindestgebühr für Gruppen (max. 8 Pers.): 44,00 EUR *minimum charges for groups up to 8 pers.: 44.00 EUR*
Fahrrad-Stadtrundfahrt entlang des Elberadweges *City Tour by bike along the scenic Elberadweg cycle path*	F6	Moderne Leihräder in verschiedenen Größen, Begleitung durch deutsch-/englischsprachigen Stadtführer, Servicemitarbeiter zum Einstellen der Räder, Fahrradanlieferung und Abholung im Stadtgebiet inkl., Radwanderkarte Magdeburg, alkoholfreies Erfrischungsgetränk *Modern bicycles, tour guide, service staff for proper adjustment, package incl. bicycles delivered and picked up in the city area, cycle map, soft drink*	4,0 h	Apr-Okt Abfahrt täglich *Apr.-Oct.* *daily*		Preis ab 15 Pers.: 15,00 EUR/p.P., Buchungen ab 150 Pers. u. für Übernachtungen a. Anfrage *Price per pers.: 15.00 EUR (min. 15 pers.), booking for more than 150 persons and accommodation on request*

Das Interesse am Radfahren ist groß. Viele wissen nur nicht, welche schöne Routen und Ziele es in der Landeshauptstadt Magdeburg und in seiner näheren Umgebung gibt. Deshalb sind neben der **Vorstellung von neuen Projekten zum Radwegebau** und deren öffentlicher Diskussion auch und insbesondere die **Bekanntmachung von interessanten Radtouren** in der Presse, im Internet oder durch die Erarbeitung und Herausgabe von entsprechenden Flyern sehr hilfreich.
Der jährlich erstellte ADFC-Kalender mit vielen Radtour-Vorschlägen soll hier als Beispiel genannt werden. **Projekttage** zum Radverkehr an Schulen, Verkehrserziehung an Schulen durch die Polizei, **Verkehrsschulungen** für Radfahrer, **Stammtische** oder andere Diskussionsforen zum Radverkehr und **Workshops** können für die Förderung des Radverkehrs von großer Bedeutung sein.

Die **Radverkehrskonzeption empfiehlt** folgende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit:

- Regelmäßige Presseartikel zu Problemen und Projekten zum Radverkehr z. B. unter dem Motto: Magdeburg – eine fahrradfreundliche Stadt
- Verstärkte Propagierung des Radverkehrs und Durchführung von Projekttagen zum Radverkehr in den Schulen
- Dauerhafte Durchführung des Elbe-Radeltages
- Organisiertes Radfahren
- Veröffentlichung von Radtouren in und um Magdeburg
- Förderung des Radverkehrs durch die Gewinnung von Sponsoren für Veranstaltungen zum Radverkehr, für die Betreuung von Informationspunkten am touristischen Radwegenetz u.a.m.
- Internetpräsentation zum Radverkehr und zum Fahrradtourismus in Magdeburg
- Jährliche Berichterstattung vor dem Stadtrat über die realisierten und über die im folgenden Jahr geplanten Maßnahmen inklusive ihre Einstellung im Haushaltsplan.

Das Baudezernat hat z. B. im Oktober 2004 einen **Workshop** zum Thema Radfahren in Magdeburg mit Teilnehmern von 17 verschiedenen Institutionen und Experten aus anderen Städten durchgeführt. Hier wurde u. a. die Radverkehrskonzeption 2004 der Landeshauptstadt Magdeburg zur Diskussion gestellt und in Arbeitsgruppen über Gestaltungskriterien von Radverkehrsanlagen, über Erfahrungen zur Fahrradabstellung und Vernetzung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie über die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs beraten. Die Bedeutung und der hohe Stellenwert des Radverkehrs in Magdeburg zeigte sich schon u. a. dadurch, dass der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr den Workshop moderierte und zahlreiche Stadträte, Amtsleiter und Mitarbeiter der Stadtverwaltung, Polizeidirektion, MVB, Taxiverband, IHK, ADFC, ADAC, Planungsbüros u.a.m. anwesend waren. In den 5 Referaten wurden:

- durch den **Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr** die erfolgreiche Entwicklung des Radverkehrs und der Ausbaus der Infrastruktur für den Radverkehr in der Landeshauptstadt Magdeburg in den zurück liegenden Jahren gewürdigt. Die erreichten Ergebnisse sind um so höher zu bewerten, wenn man bedenkt, welche Ausgangsposition 1990 gegeben war. Unterstrichen wurde nochmals, dass die Stadt bei ihrer Grundhaltung mit dem Bau von gesonderten Radverkehrsanlagen, in der Regel also beim Bau von Radwegen bleibt und nur im wenig belasteten Straßennebennetz und in Ausnahmefällen den Radfahrer auf der Fahrbahn mitfahren lässt.

Der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Herr Kaleschky, bei seinem Vortrag auf dem Workshop zum Radverkehr

Auszug aus dem Testergebnis ADAC der 22 getesteten Großstädte

Gewichtung		16%	27%	22%	12%	15%	8%	100%
Platz	Stadt	Unfall-häufigkeit und Vermeidung	Sicherheit und Komfort der Radverkehrs-anlagen	Radverkehrsnetz und Wegweisung	Abstell-plätze	Kommunale Radverkehrsförderung	Serviceangebote	Gesamturteil
1	Münster	73,0	72,2	90,8	84,0	93,3	91,3	**82,67**
2	Kiel	59,2	73,5	74,5	76,9	83,9	34,3	**70,42**
3	Krefeld	67,8	63,9	71,2	63,6	87,8	60,9	**69,48**
4	Hannover	65,1	76,2	65,2	65,7	72,2	64,9	**69,19**
5	Freiburg	57,6	67,3	81,2	90,4	55,6	50,4	**68,69**
6	Bremen	62,8	70,4	67,6	66,8	75,0	66,8	**68,56**
7	Mainz	70,3	58,8	71,1	54,4	87,8	59,2	**67,25**
8	Nürnberg	62,1	63,3	61,3	60,2	83,3	45,6	**63,91**
9	Leipzig	61,8	67,0	53,3	66,5	77,8	42,4	**62,71**
10	Aachen	41,0	61,1	68,3	67,9	86,1	26,6	**61,52**
11	Dortmund	58,1	66,2	55,8	61,5	65,0	62,0	**61,48**
12	Lübeck	62,4	69,1	38,5	68,3	77,2	39,2	**59,88**
13	Rostock	68,3	66,8	44,6	52,9	60,0	49,6	**57,90**
14	Stuttgart	54,6	56,3	51,1	61,7	71,1	57,1	**57,79**
15	Augsburg	42,3	64,2	68,2	41,2	63,3	45,7	**57,32**
16	Frankfurt/Main	53,8	63,5	56,3	55,7	57,2	40,7	**56,68**
17	Halle	53,7	64,6	49,9	41,5	73,3	39,2	**56,08**
18	Karlsruhe	47,1	65,9	57,2	59,3	33,9	48,8	**54,06**
19	Magdeburg	50,7	66,2	48,7	46,7	62,2	18,7	**53,13**
20	Kassel	40,1	56,5	63,9	58,5	31,7	52,9	**51,88**
21	Dresden	45,0	60,4	40,4	55,2	52,2	54,9	**51,15**
22	Erfurt	50,6	50,5	34,8	72,3	58,3	25,7	**48,86**

sehr gut	100,00	-	82,00
gut	81,99	-	68,00
durchschnittlich	67,99	-	54,00
unterdurchschnittlich	53,99	-	40,00
schlecht	39,99	-	00,00

– durch den **ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt** die Ergebnisse des durch ihn durchgeführten Tests zum Radfahren in Städten im Detail für Magdeburg präsentiert. Bekanntlich hatte Magdeburg unter 22 getesteten Großstädten nur den 19. Platz belegt.
Durchaus gute Bewertungen erhielten das Grundangebot der Radverkehrsinfrastruktur, die Netzdichte und der Ausbaustandard von neuen Radwegen, dagegen erhielten das Serviceangebot zum Radverkehr, die Anzahl der Abstellanlagen in der City, die Wegweisung zum Radverkehr und vor allem die Verkehrssicherheit (zu viele Unfälle mit Radfahrerbeteiligung) weniger gute Noten, was letztlich zu dem nur 19. Platz führte.

– durch die **Polizeidirektion Magdeburg** über ihre verschiedenen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr, wie z. B. Verkehrserziehung an Schulen, Verkehrskontrollen, Ahndung von Verstößen mit entsprechenden Belehrungen und anderes berichtet und

Ausstellung zum Workshop

In den Arbeitsgruppen des Workshops wurde lebhaft diskutiert

die Unfallstatistik vorgestellt. Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung haben 2003 leider wieder zugenommen, so dass die Polizei ihre Kontrollen und insbesondere Ahndungen der Verstöße gegen die StVO mit entsprechenden Busgeldern verstärken wird.

- durch das **Ingenieurbüro Buschmann** wurde die Radverkehrskonzeption 2004 in seinen Hauptzügen vorgestellt.

- durch den **ADFC** seine oft kritische Position zur Radverkehrsplanung in Magdeburg nochmals begründet und u. a. gefordert, wenn schon Radwege gebaut werden, diese nicht nur nach dem Mindeststandard zu bemessen.

Die anschließenden Diskussionen in den Arbeitsgruppen des Workshops brachten folgende Ergebnisse:

- Für die **Gestaltung der Radverkehrsanlagen** ist durch das Stadtplanungsamt eine Richtlinie erarbeitet worden, die zukünftig für alle Planer und Bauausführenden verbindlich sein soll.

Lebhafte Diskussionen gab es zum Thema der Benutzungspflicht von Radwegen und den Entwurfsparametern von Radverkehrsanlagen. Die Stadt wird ihrem Grundsatz soweit wie möglich treu bleiben, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen zu erstellen.

- Bei der Schaffung von **Abstellanlagen** ist zukünftig bedarfsgerechter zu verfahren. Bei Bike&Ride - Anlagen ist eine gezielte Nachrüstung vorzunehmen. Abstellplätze an Arbeitsstätten und an Wohnungen sind sicher und witterungsgeschützt auszubilden. Abstellplätze sind generell dem Zielort dicht zu zuordnen. Für Fahrradtouristen sollte es ebenso entsprechende sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Gepäck geben, deren Standorte in die Wegweisung zu integrieren sind. Die Schaffung von Abstellplätzen sollte über entsprechende städtebauliche Verträge verbindlich geregelt werden.

- Bei der Gestaltung der **Öffentlichkeitsarbeit** wurde es als wünschenswert erachtet, dass sich die Printmedien stärker mit Fragen des Radverkehrs befassen. Neben Informationen zu geführten Radtouren sind auch die individuellen Möglichkeiten des Radtourismus in und um Magdeburg stärker zu propagieren.

  Die Arbeitsgruppe „Radverkehr" wird auch weiterhin das wichtigste empfehlende Gremium für den Radverkehr, für den Informationsaustausch und für die Vermittlung an die lokalen Printmedien sowie Interessenvertreter von Verbänden sein. Die vielen auf verschiedenen Ebenen vorhandenen Aktivitäten von Polizei, ADFC, Stadtverwaltung u. a. sind besser zu koordinieren und zu vernetzen, wobei zukünftig auch das Internet stärker einbezogen werden soll.

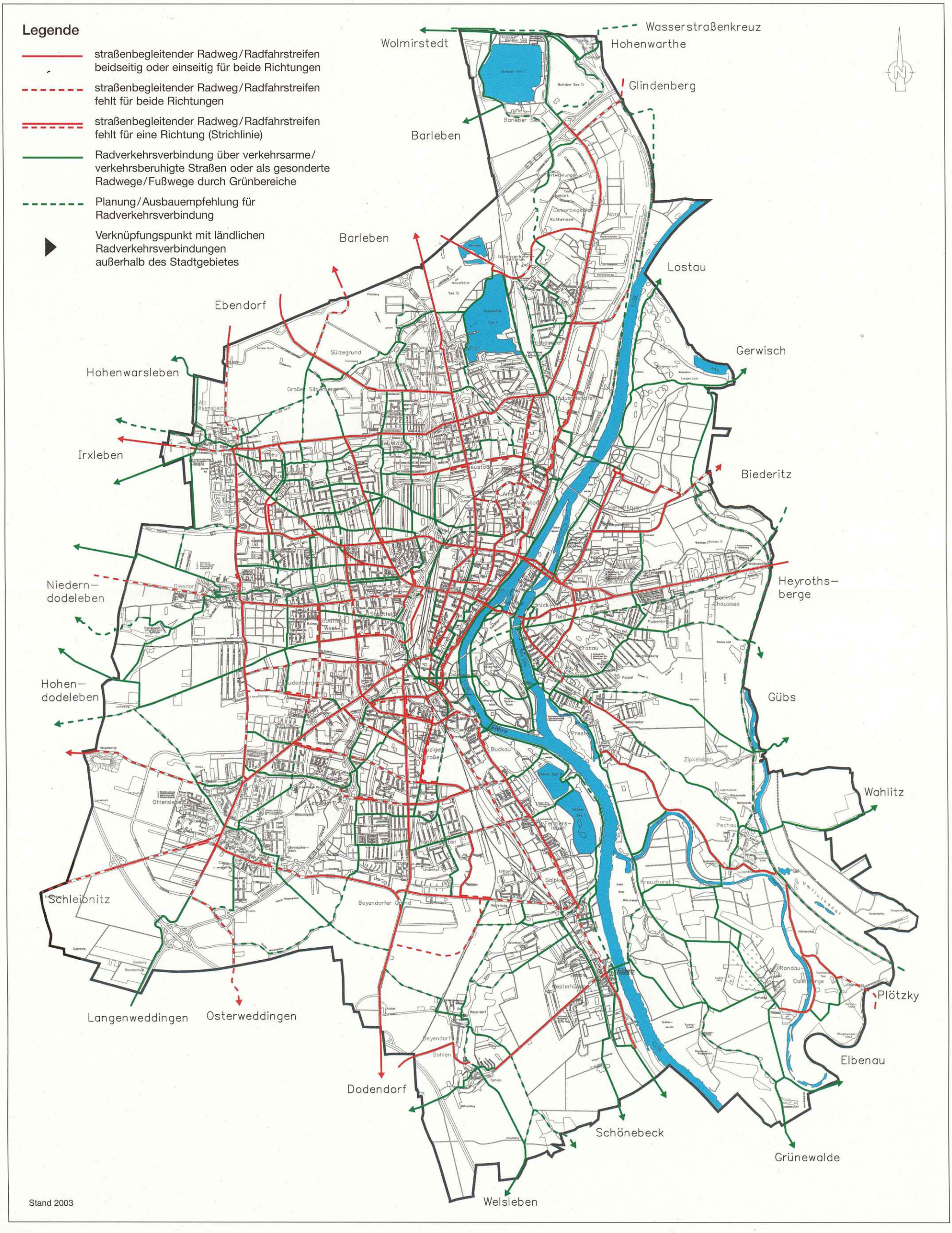
In Vorbereitung für den Workshop wurde eine Ausstellung erstellt, die zukünftig auch zu anderen Anlässen gezeigt wird und als ein erster Beitrag zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit dienen soll.

Wichtigstes Fazit:
der Workshop war ein voller Erfolg. Diskussionsforen zum Radverkehr sollten durch wechselnde Akteure bzw. Schirmherrschaften wie zum Beispiel durch ADFC, ADAC, Polizeidirektion oder Stadtverwaltung öfters organisiert werden.

Ansichten und Impressionen

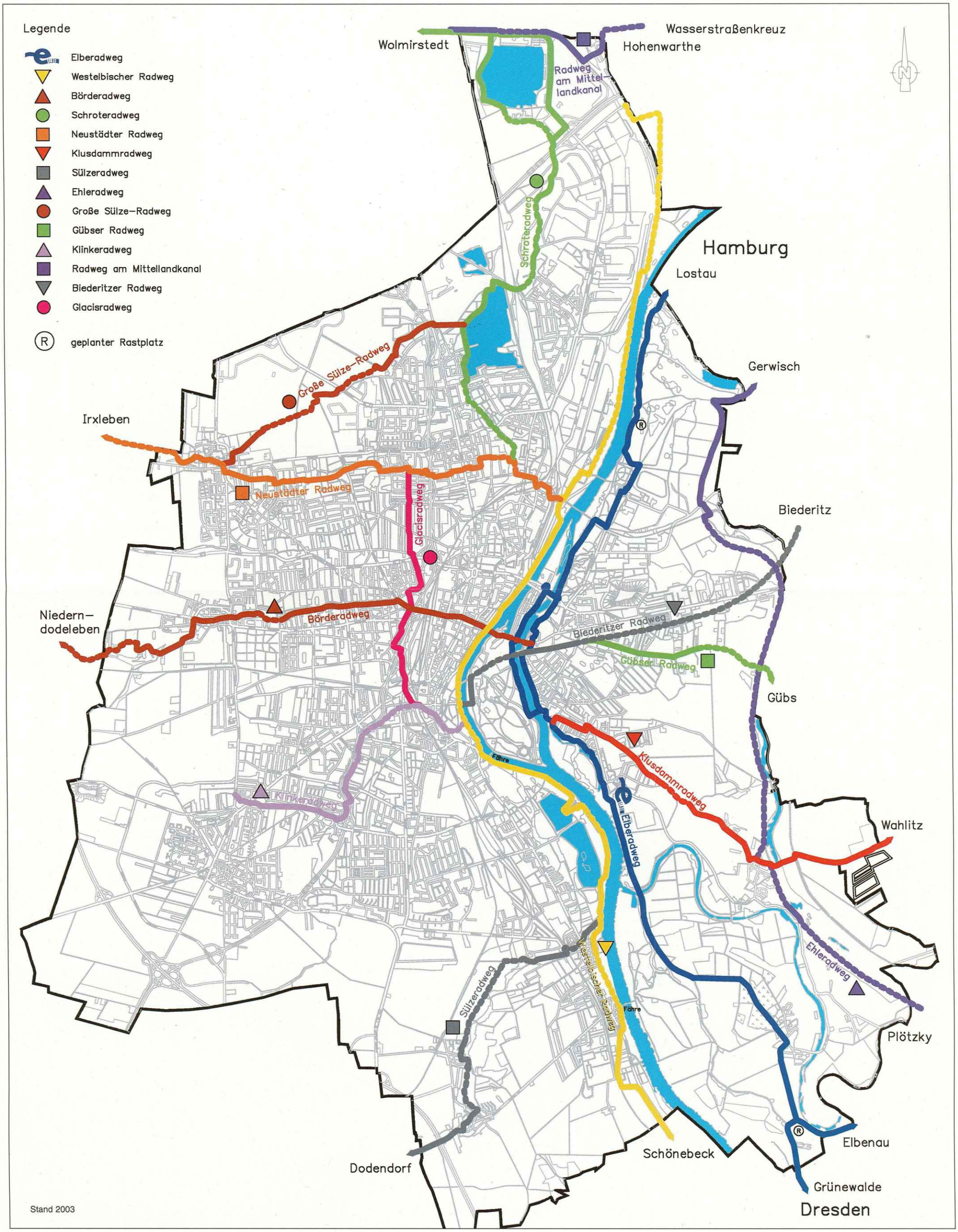
Hauptradverkehrsnetz

Hauptradverkehrsnetz



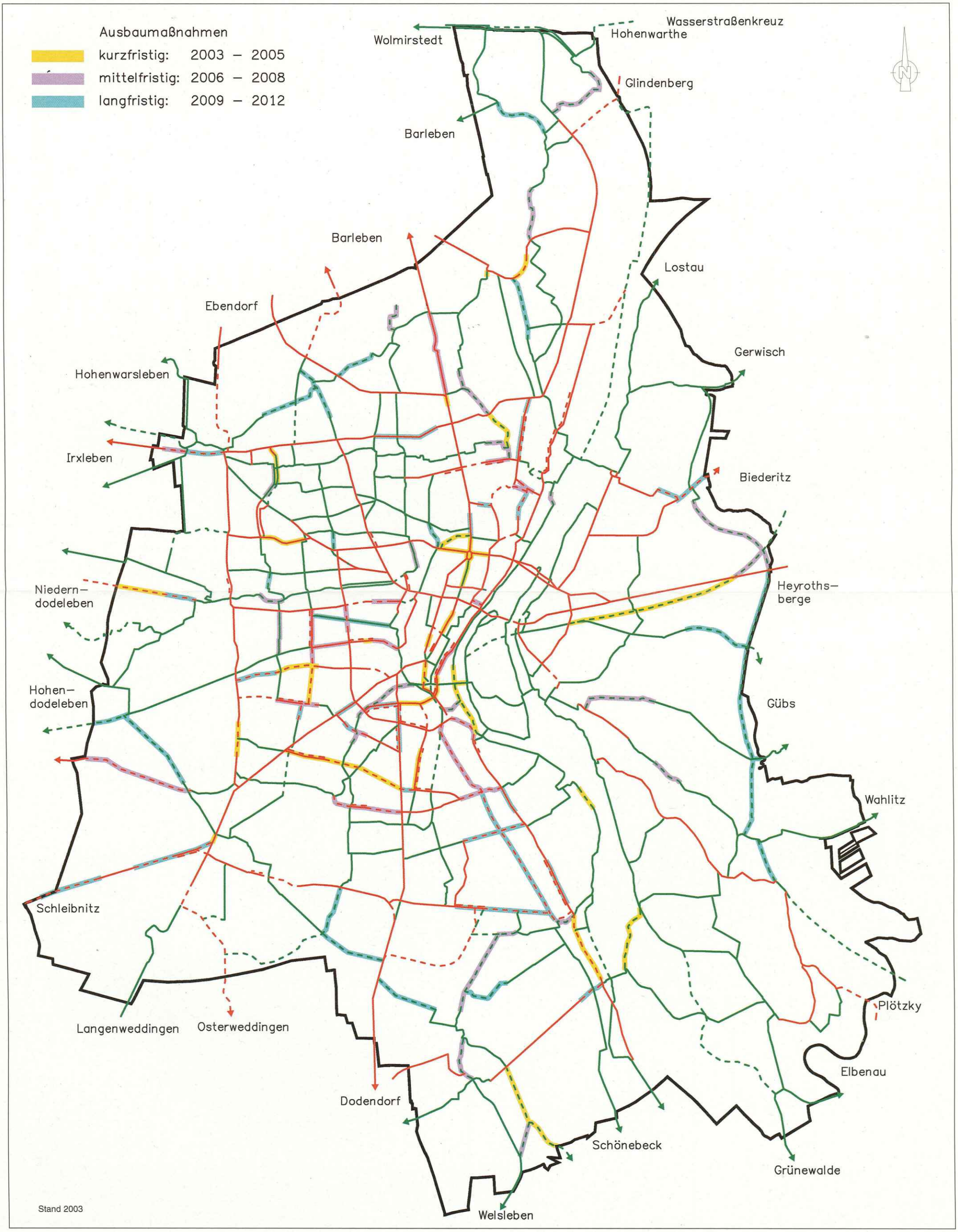
Plan des Touristischen Radwegenetzes

Plan des Touristischen Radwegenetzes



Vorrangige Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes

Vorrangige Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes



Impressum
Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung
Ingenieurbüro Buschmann und Klaus Eschke

Fotonachweis:
Stadtplanungsamt (7) Seite 4, 9, 23, 30, 38, 40, 47
Ingenieurbüro Buschmann (46 + Titelbild)
Klaus Eschke (38)
Volksstimme (3) Seite 32, 50, 51
Elbe Rad Touristik (1) Seite 33
MMKT (3) Seite 35, 52
NASA GmbH/DB Regio AG (1) Seite 39
Polizeidirektion Magdeburg (1) Seite 19
Luise Wenke (1) Seite 32
P 3-Agentur Köln (1) Seite 20
WELTRAD Manufaktur Schönebeck (1) Seite 8
ADFC e.V./DZT „Deutschland per Rad entdecken" (1) Seite 40
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Bayer GmbH Aachen (Rückseite)

Grafik/Design:
PEGASUS Werbeagentur GmbH

Herstellung:
Grafisches Centrum Cuno GmbH & Co. KG, Calbe

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg

Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier

„Radfahrstreifen"