

Radverkehrskonzeption



Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler	Christiane Mai	22/94	Die Curie-Siedlung in Neustadt
Heike Albrecht	Angelika Meyer	23/94	Gartenstadtsiedlung Westernplan
Kamran Ardalan	Heike Moreth	24/95	Fachwerkhäuser in Magdeburg
Birgit Arend	Ute Neumann	25/95	Stadtentwicklungskonzept Rothensee
Heidrun Bartel	Bernd Niebur	26/95	Gartenstadt Hopfengarten
Roswitha Baumgart	Doris Nikoll	27/95	Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
Doreen Behlau	Corina Nürnberg	28/94	Magdeburg Bundesgartenschau 1998 – Rahmenplan
Martina Beichert	Heinz-Joachim Olbricht	29/94	Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg •
Sylvia Böttger	Bernd-Ediko Olesch	30/95	Südwestliche Stadterweiterung
Jeannette Digonis	Dr. Carola Perlich	31/I/98	Parkanlagen der Stadt Magdeburg
Ulrich Ernst	Dr. Eckhart W. Peters	32/I/95	Stadtfeld Nord
Michael Ertl	Dirk Polzin	32/II/95	Stadtfeld Süd
Jutta Fittkau	Liane Radike	33/95	Das Magdeburger Märktekonzept
Hannelore Friedrich	Jörg Rehbaum	34/I/98	Städtebau in Magdeburg 1945 – 1990 – Planungen und Dokumente
Heidrun Frosch-Teichmann	Karin Richter		
Jürgen Gippert	Dirk Rock	34/II/98	Städtebau in Magdeburg 1945 – 1990 – Baustandorte und Wohngebiete
Katrin Grögor	Burkhard Rönick		
Marlies Grunert	Jens Rückriem	35/95	Siedlungsentwicklung Westerhüsen Magdeburg Südost
Andrea Hartkopf	Elke Schäferhenrich	36/95	Tempo 30 – Verkehrsberuhigung in Magdeburg
Bernd Heine	Hannelore Schettler	37/95	Siedlung Fermerleben
Jutta Heinemann	Monika Schubert	38/95	Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg
Anette Heinicke	Helga Schröter		
Ingrid Heptner	Anja Schulze	39/I/95	Magdeburg – Die Stadt des Neuen Bauwillens
Stephan Herrmann	Hans-Joachim Schulze	39/II/95	Magdeburg – Aufbruch in die Moderne
Kathrin Jäger	Hannelore Seeger	41/95	Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
Wolfgang Jäger	Rudolf Sendt	42/95	Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
Heinz Jasniak	Katja Sperling	43/I/II/95	Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
Sabine Keller	Siegrid Szabó	44/95	Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburg – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
Hannelore Kirstein	Heike Thomale		
Dieter Klimpel	Edgar Voigtländer	45/95	Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt
Jutta Klose	Reiner Wedekind		
Helga Körner	Rolf Weinreich	46/I/99	Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel
Sybille Krischel	Martina Welle	47/95	Industriearchitektur in Magdeburg – Maschinenbauindustrie
Annett Kümmel	Astrid Wende	48/I/II/95	Workshop • Universitätsplatz •
Christa Kummer	Dietrich Weyland	49/95	Symposium BRUNO TAUT
Brigitta Kunz	Hubert Wiesmann	50/95	Gutachterverfahren Elbebahnhof
Andrea Leis	Christine Wolf	51/95	Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester
Thomas Lemm	Johannes Wöbse	52/95	Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
Gisela Lenze	Burkhard Wrede-Pummerer	53/96	Vom Luftbild zur Biotopkartierung
Marlies Lochau	Birgit Zeise	54/96	Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
Judith MacKay		56/97	Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg

Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes

1990	Workshop • Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •	57/98	Die Sanierung des Volksbades Buckau
1/93	Strukturplan	58/99	Magdeburg – Neu Olvenstedt
2/93	Verkehrliches Leitbild	58/99	Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft
3/93	Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan	59/97	Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf
5/93	Sanierungsgebiet Buckau – Städtebaulicher Rahmenplan	60/98	Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten
5/93	Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg – Buckau	61/97	Dorferneuerungsplan Randau
6/93	Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz Magdeburg •	64/97	Verkehrskonzeption „Innenstadt“
7/93	Workshop • Nördlicher Stadteingang •	67/98	Dorferneuerungsplan Pechau
8/93	Städtebaulicher Denkmalschutz	68/98	Gestaltungsfibel Alt-Olvenstedt
9/93	Radverkehrskonzeption	70/98	Magdeburgs Innenstadt lebt – Die Bebauung des Zentralen Platzes im Stadtzentrum von Magdeburg
10/93	Öffentlicher Personennahverkehr	71/00	Kirchen und Klöster zu Magdeburg
11/93	Workshop • Kaiserpfalz •	72/01	Gemeinschaftsinitiative URBAN
12/94	Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg	73/98	Städtebaulicher Denkmalschutz
13/94	Herrmann-Beims-Siedlung	73/99	Städtebaulicher Denkmalschutz
14/94	Siedlung Cracau	74/98	Hauseingangsbereiche, südliches Stadtzentrum Magdeburg
15/94	Städtebauliche Entwicklung 1990 – 1994	75/00	Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg – Gedanken zur Zukunft der Stadt
16/95	Gartenstadtkolonie Reform	76/01	Flächennutzungsplan 2000
17/94	Schlachthofquartier	78/02	Industriebau in Magdeburg II –
18/I/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Sozio-urbane Untersuchungen		Brauereien, Mühlen, Zucker und Zichorienindustrie
18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Zur Baugeschichte der Neuen Neustadt	79/01	Der Fürstenwall
18/III/95	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Zur Baugeschichte der Sudenburg	80/01	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
19/94	Die Anger-Siedlung in Magdeburg	81/02	Magdeburger Kasernen
20/94	Bruno Taut – eine Dokumentation	82/01	Magdeburger Verkehrsanlagen
21/95	Stadtteilentwicklung Ottersleben	83/01	Das Magdeburger Häuserbuch
		84/02	Das neue ÖPNV-Konzept und der Nahverkehrsplan 2001-2005 der Landeshauptstadt Magdeburg
		85/02	Stadtbaukonzept 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



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“.

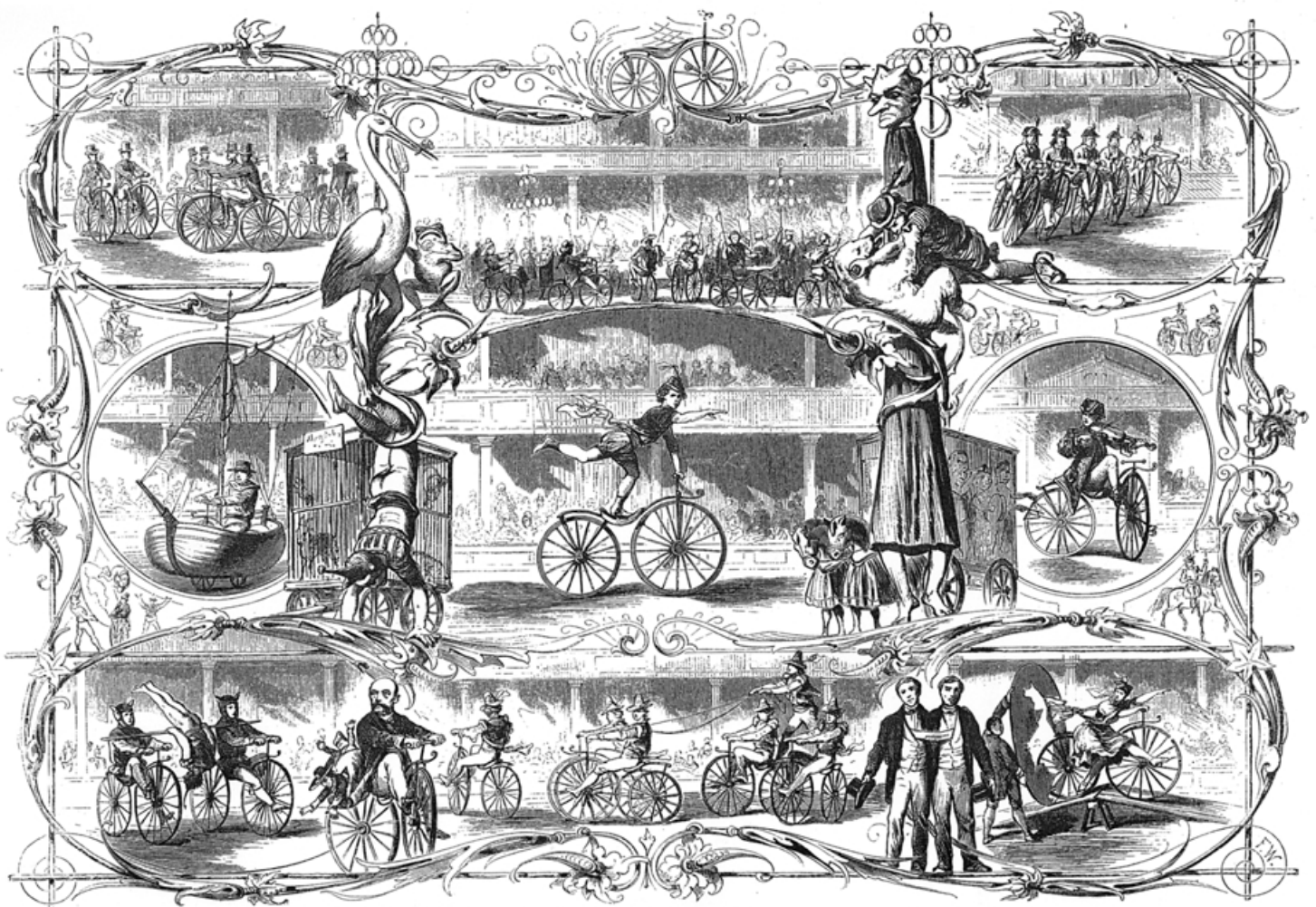
Was sagt uns dieser Artikel heute? Das Fahrrad hatte früher eine starke Lobby. Sein Nutzen zur körperlichen Ertüchtigung und Gesunderhaltung wurde schon damals erkannt. Das Fahrrad hat seitdem eine erfolgreiche Entwicklung genommen. Heute ist es ein nicht mehr wegzudenkendes Verkehrsmittel, es ist ein 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 Klosterberggarten 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 Velocipedclubs am 4. Januar zum Besten der Ueberschwemmten an der Elbe. Nach einer Zeichnung von W. C. H. S. 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 dürrtiger 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 Radwegesetzes 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



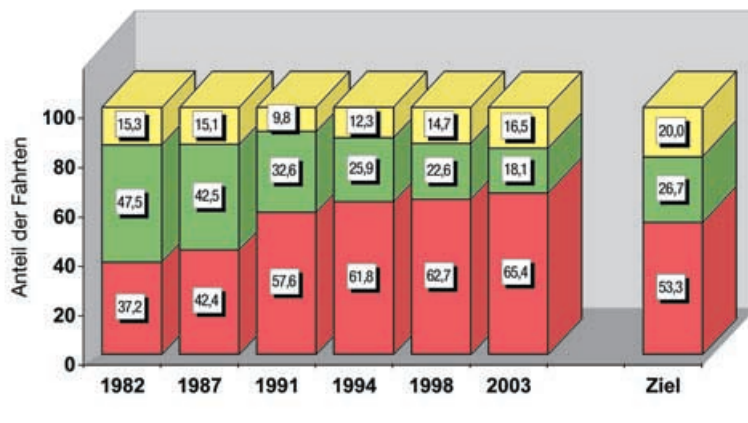
Über 2.500 Radfahrer fahren täglich durch den neugestalteten Fußgängerbereich des Breiten Weges

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 Radfahrer 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 anerkannte 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-, Klinken- und Sülze-Radweg, Abschnitte des Westelbischen Radweges, Radwege an der Leipziger Straße, an der Johannisbergstraße und entlang Alt-Salbke/Alt-Westerhüsen u.a.m.

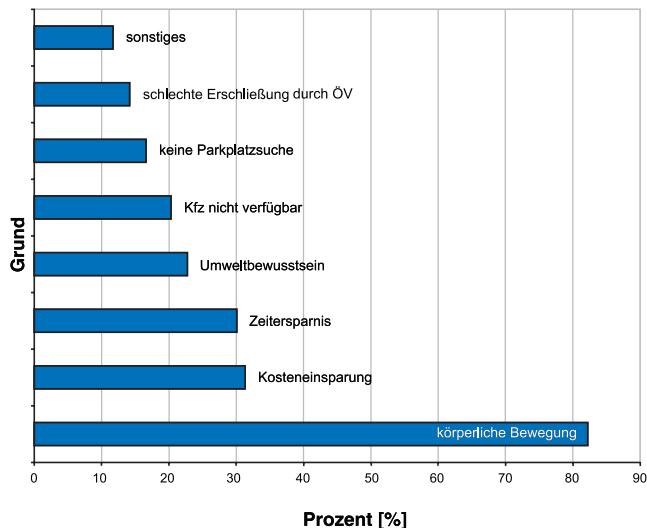
Die Gründe der Nichtrealisierung von Maßnahmen liegen in der Hauptsache beim fehlenden Geld. Auf die besonderen Problemstellen und auf die Unfälle wird in anderen Kapiteln dieser Broschüre ausführlich eingegangen.

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.

Ausschnitt aus dem Fragebogen

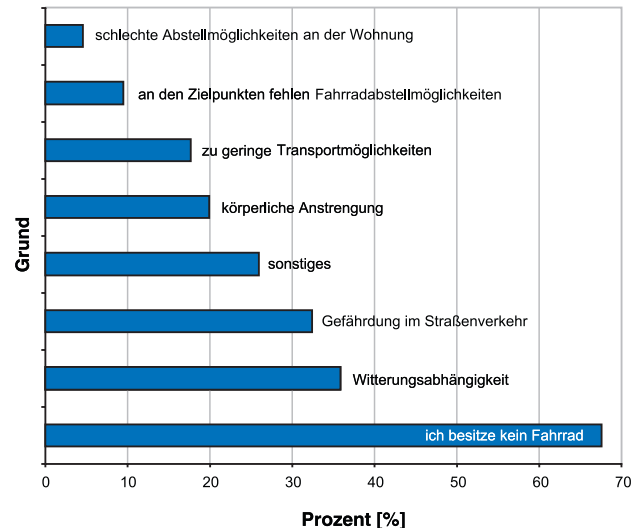
Warum fahren die Magdeburgerinnen und Magdeburger Rad?

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 Radfahrereteiligung leider nicht der Fall.

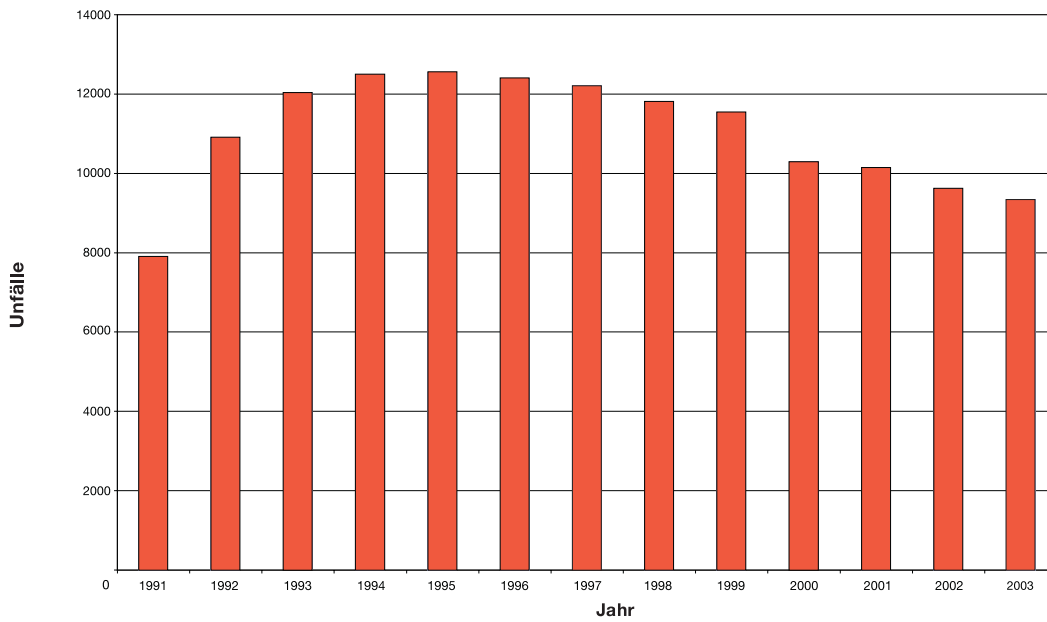
Die Tendenz ist hier schwankend bzw. im Jahr 2003 haben die Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung

sogar wieder deutlich zugenommen: 1995: 521 Unfälle mit Radfahrereteiligung = 4,15 % der gesamten Verkehrsunfälle, 1999: 665 = 5,75 %, 2003: 615 Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung = 6,6 % der Gesamtverkehrsunfälle. Hinzu kommt, dass das Verletzungsrisiko für Radfahrer hoch ist.

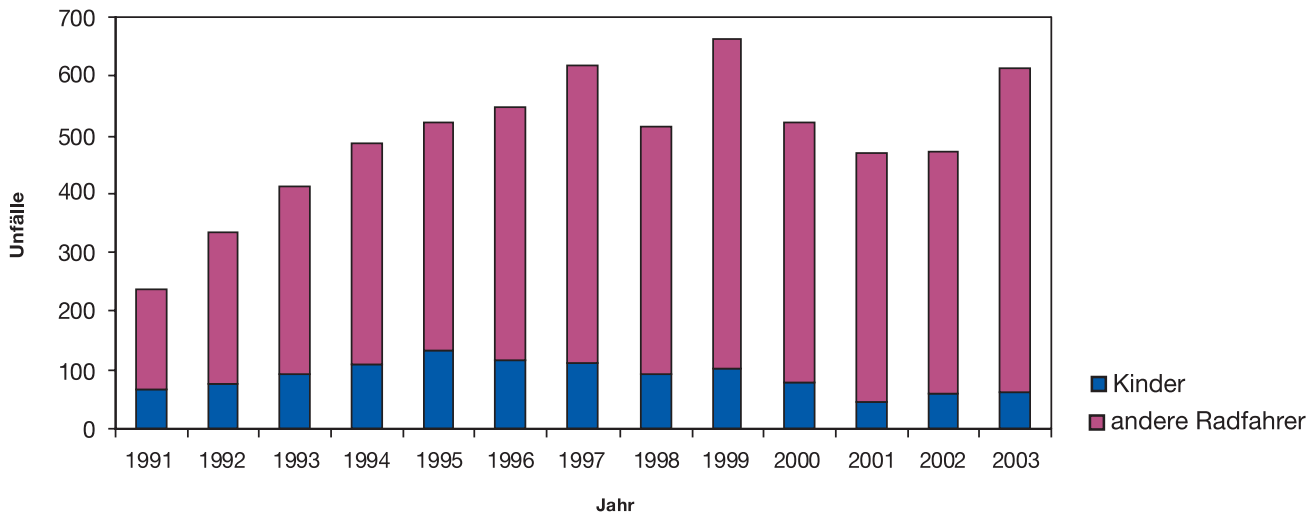
Im Zeitraum von 1991 bis 2003 wurden 37 Radfahrer bei Verkehrsunfällen getötet und 681 schwerverletzt, im Vergleich zu 182 getöteten und 2.148 schwer verletzten anderen Verkehrsteilnehmern.

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 Radfahrereteiligung von 1991 bis 2003



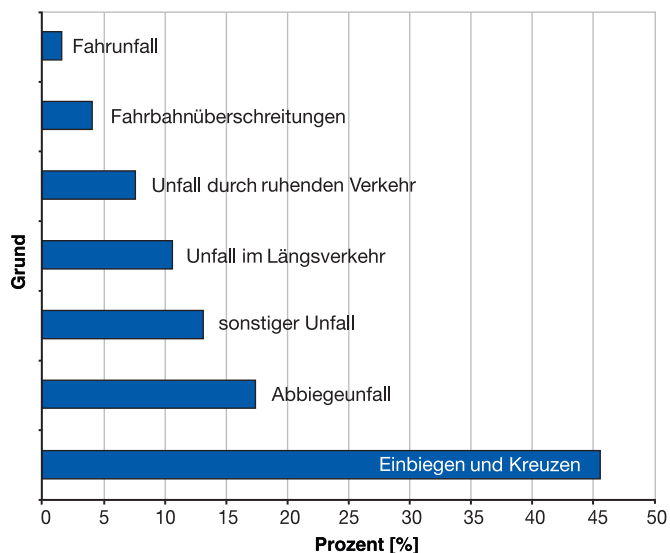
Ungelöstes Problem auf der Pechauer Straße



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

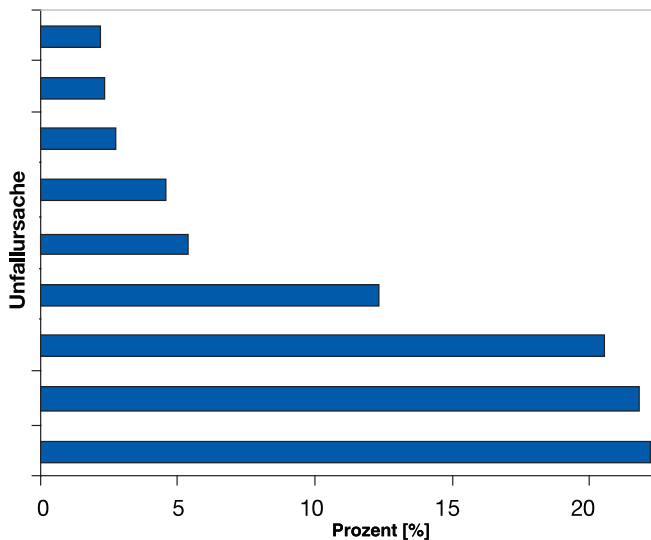
Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalltypen



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



falsches Verhalten gegenüber Fußgängern

falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn

Ruhender Verkehr

Fahren unter Alkoholeinfluss

ungenügender Sicherheitsabstand

andere Fehler beim Fahrzeugführer

Nichtbeachten der Vorfahrt

Benutzung der falschen Fahrbahnseite

Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren

Unfallschwerpunkte

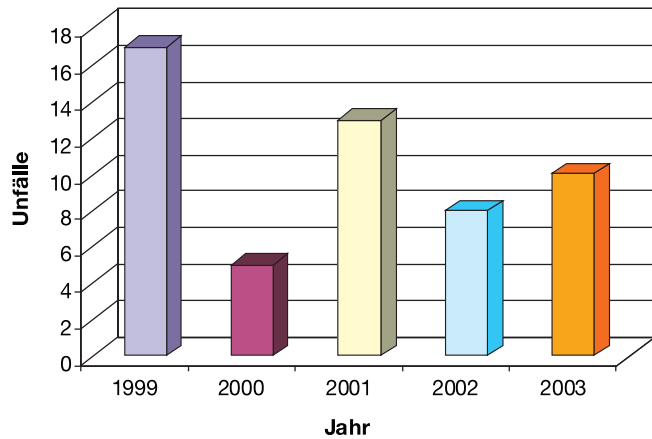
Unfallschwerpunkte sind die Knotenpunkte, dagegen können auf der freien Strecke keine Häufigkeiten an bestimmten Strecken und Punkten ausgemacht werden. Unfallschwerpunkte sind:

- 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.

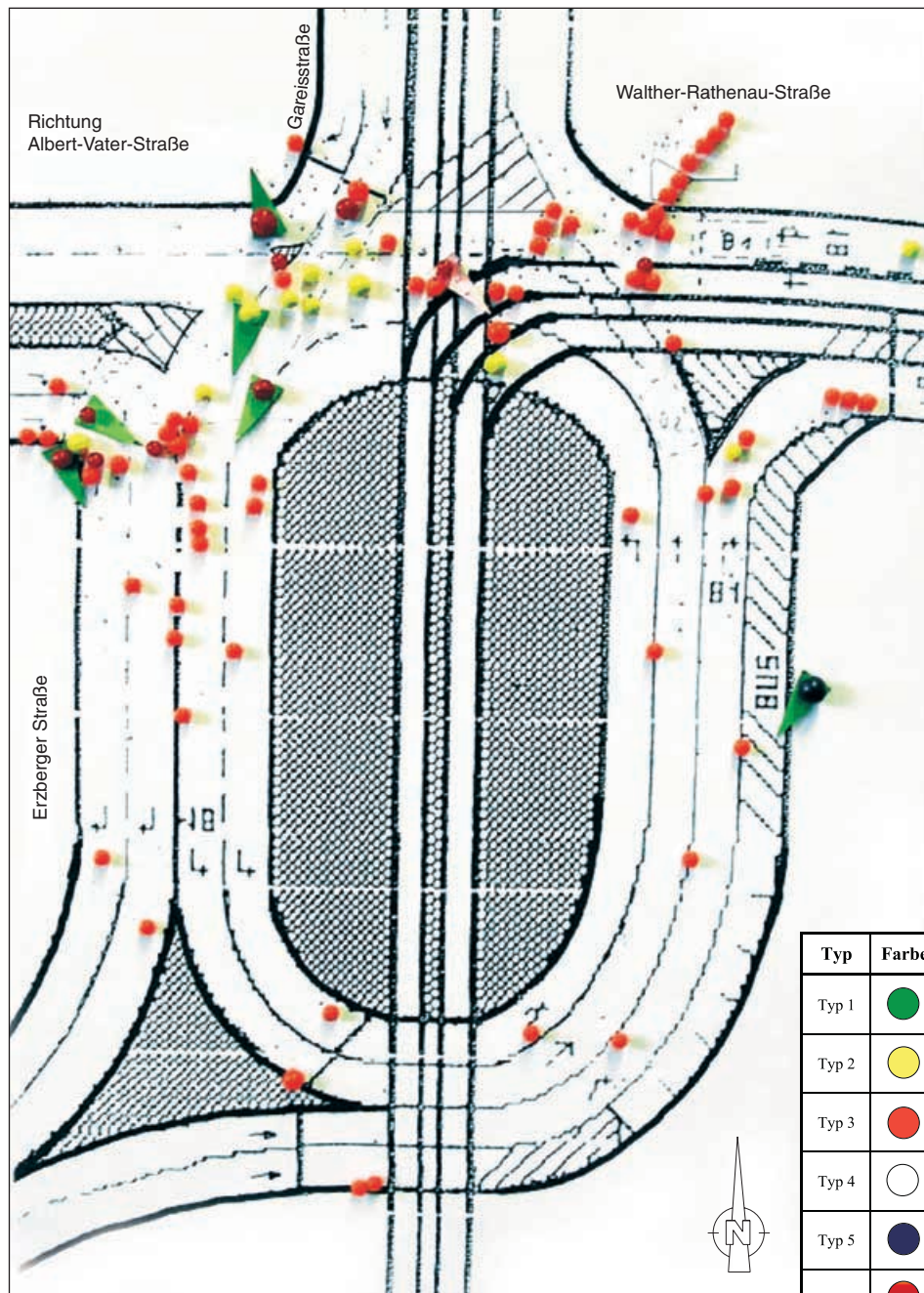
Weit über die Hälfte der Radfahrerunfälle am Kölner Platz sind dem Fahren auf der falschen Straßenseite geschuldet.

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	Ø	Unfallart
Typ 1	Grün	4 mm 6 mm 8 mm	Fahrerunfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 2	Gelb	4 mm 6 mm 8 mm	Abbiegeunfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 3	Rot	4 mm 6 mm 8 mm	Einbiege-/Kreuzen-Unfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 4	Weiß	4 mm 6 mm 8 mm	Überschreitenunfall Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 5	Blau	4 mm 6 mm 8 mm	Unfall mit ruhendem Verkehr Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 6	Rot	4 mm 6 mm 8 mm	Unfall im Längsverkehr Leichtverletzte Schwerverletzte/Tote
Typ 7	Schwarz	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 schmalen 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 Baustellenschild 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 Abstellplatz 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 Gagerstraße 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 Ausbaubabschnitten 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
Grünes 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.



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

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 Fußgänger Verbindung 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.



Bereits gut ausgebautes Teilstück des Klinkeradweges zwischen Kirschweg und Goslarer Straße

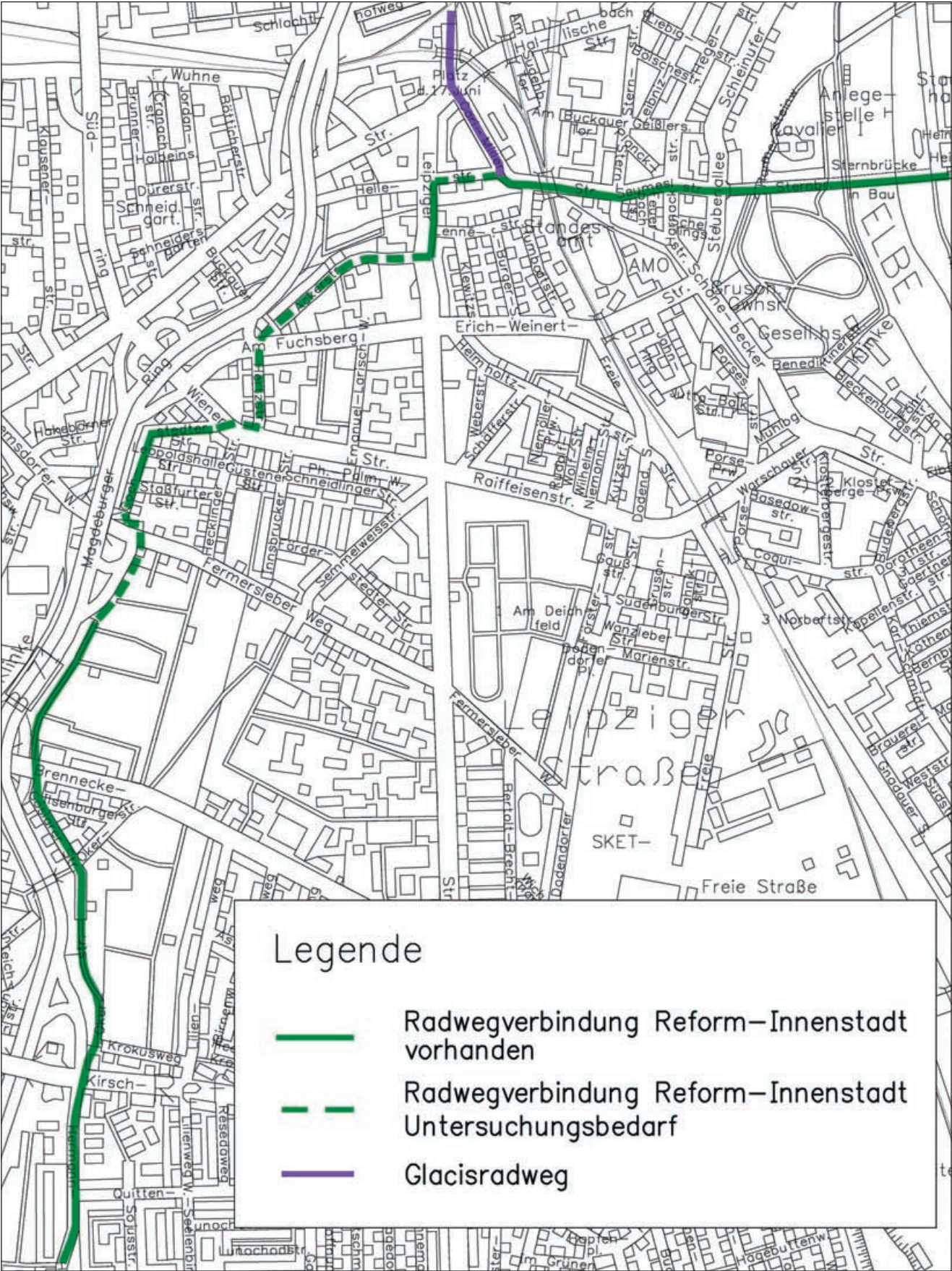


Neue Radwegverbindung als Teil des roten Netzes am Diesdorfer Graseweg
Durch den Neubau des Diesdorfer Graseweges zwischen dem Remkersleber Weg und der Walterstraße konnte der alte Straßenraum als Rad- und Fußweg umgestaltet werden.



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 fahrbahnahe 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

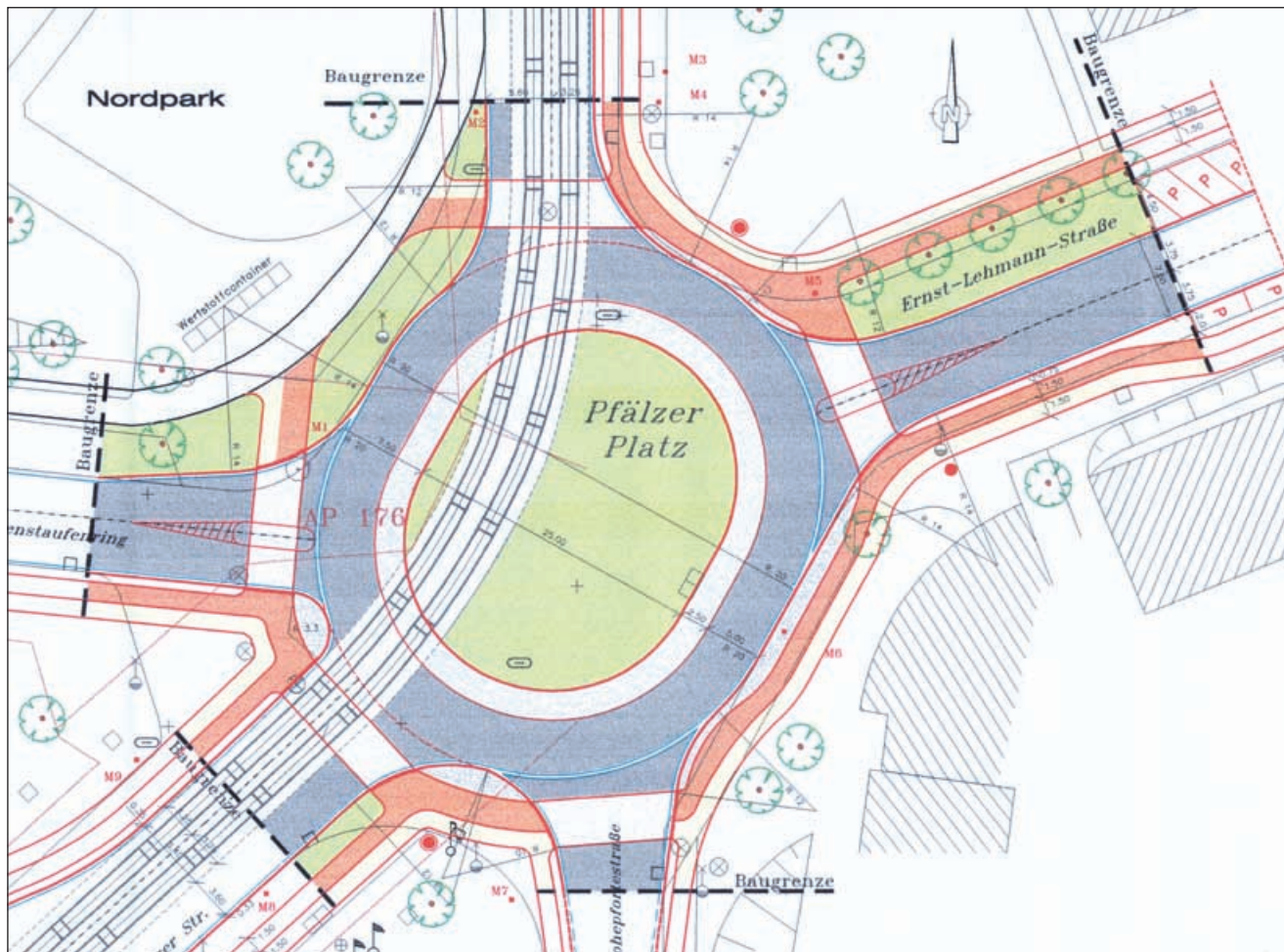
- Betonspurbahn mit einer Gesamtbreite von 2,80 bis 3,00 m oder
- bituminöser Bauweise über die volle Breite von 3,00 m zu befestigen.



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.

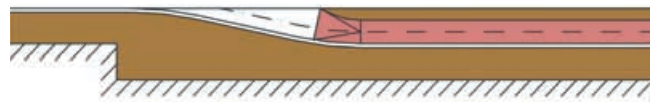
Radwege sind in ihrer Oberflächenbefestigung durchgängig über Grundstückzufahrten herzustellen. Absenkungen sind im Interesse einer guten Befahrbarkeit für den Radverkehr zu vermeiden.



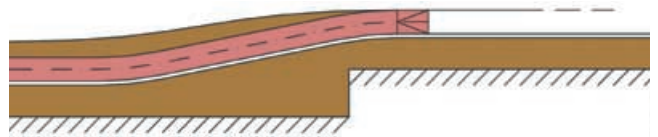
Radwegbefestigung wird nicht durch Grundstückzufahrt unterbrochen, Beispiel Maybachstraße

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 Radfahrtrouten, 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 Fahrradausleiher und anderen Serviceleistungen.

Prädikat für Radfreundlichkeit
Elberadweg: Hotel „Sleep & Go“ erhielt erstes Qualitätssiegel

Magdeburg (mb). Das erste Qualitätssiegel „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg“ erhielt das Hotel „Sleep & Go“ in der Rogitzer 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 Nachholbedarf“, erklärte Irene Mihan, 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, Radwandkarten, 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 finanziellen 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 neuen 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



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 **Kludammradweg**, den **Gübseradweg** und den **Biederitzer Radweg**, der erst jüngst mit einer Trasse auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke Magdeburg – Biederitz, der sog. Kanonenbahn, in das Programm aufgenommen wurde.

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, Klosterberggarten 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

