

Landeshauptstadt Magdeburg

Die Oberbürgermeisterin



Projektbeschreibung zur

Aufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg

***Anlage zum Antrag der Landeshauptstadt Magdeburg im Rahmen des Programms
„Sachsen-Anhalt REGIO. Der Zuschuss zur Regionalentwicklung“ gemäß der
Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der
Regionalentwicklung in Sachsen-Anhalt vom 18.04.2012***

INHALTSVERZEICHNIS

1. Projektbeschreibung.....	1
1.1. Ausgangssituation.....	1
1.2. Erwartete Ziele.....	3
1.3. Zielgruppe.....	4
1.4. Inhalt des Projektes.....	4
1.5. Kooperationsstrukturen.....	9
1.6. Einbeziehung vorhandener Ergebnisse anderer Projekte.....	10
2. Nachhaltigkeit der Ergebnisse.....	11
2.1. Fortführung des Projektes.....	11
2.2. Maßnahmen zur Dokumentation und Veröffentlichung der Projektergebnisse.....	11
3. Praxisorientierung.....	12
3.1. Art und Weise des Transfers in die Praxis.....	12
3.2. Öffentlichkeitsarbeit.....	12
4. Anlagen:.....	13

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Mögliche Aufgliederung der Ziele der Netzkonzeption in Kriterien und Parametern mit Grenzwerten.....	5
Tabelle 2: Vorschlag zur Zusammensetzung des begleitenden Arbeitsgremiums „Runder Tisch“ bei der Aufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg.....	13

1. Projektbeschreibung

Die Landeshauptstadt (LH) Magdeburg beabsichtigt eine Radverkehrskonzeption für die Stadt Magdeburg aufzustellen. Ein bis zuletzt gültiges Radverkehrskonzept stammt aus dem Jahr 2004. Eine Neuaufstellung mit umfassender Analyse der Quell-Ziel-Beziehungen ist erforderlich, da Magdeburg innerhalb der letzten knapp 20 Jahre zahlreiche stadtstrukturelle Veränderungen erfahren hat und sich allein dadurch neue Relationen ergeben, die im Netzkonzept berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus müssen künftige Gebietsentwicklungen und weitere Einflussfaktoren im Rahmen der Netzkonzeption berücksichtigt werden. Aus diesem Grund muss die Radverkehrskonzeption der LH Magdeburg grundlegend, d.h. schon auf Ebene der Netzplanung, neu aufgestellt werden. Die Federführung dafür übernimmt das Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung. Dazu beantragt die LH Magdeburg bei der Investitionsbank Sachsen-Anhalt im Rahmen des Programmes „Sachsen-Anhalt REGIO. Der Zuschuss zur Regionalentwicklung“ Fördermittel. Für die Erstellung der Radverkehrskonzeption wird ein in der spezifischen Thematik mit Referenzen ausgewiesener, kompetenter Dienstleister per Ausschreibung eingebunden.

1.1. Ausgangssituation

Anlass zur Aufstellung einer Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg

Mit Beschluss-Nr. 1684-059(V)13 zum Antrag A0099/12 beschloss der Stadtrat in seiner Sitzung am 24.01.2013, dass die Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg erst nach Beschluss des Verkehrsentwicklungsplan (VEP2030*plus*) fortzuschreiben ist.

Mit Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22 zur DS 0259/21 wurde der Verkehrsentwicklungsplan VEP2030*plus* vom Stadtrat in seiner Sitzung am 24.03.2022 beschlossen. Damit liegen die Voraussetzungen vor, die RVK aufzustellen. Somit wird dem Grundsatz gefolgt, dass die RVK als sektorale Planung den übergeordneten verkehrsübergreifenden Grundsätzen und Leitlinien des VEP2030*plus* entspricht und Handlungsbedarfe aus dem VEP2030*plus* Berücksichtigung finden.

Auf Grundlage des Beschlusses des Stadtrates zum Interfraktionellen Antrag A0111/22 Strukturelle Radverkehrsförderung (Beschlussnummer: 4131-050(VII)22) beabsichtigt die Stadtverwaltung die Erstellung einer Radverkehrskonzeption (RVK) für die LH Magdeburg.

Strukturelle und geografische Merkmale:

Die LH Magdeburg besitzt als Oberzentrum und Verkehrsknotenpunkt eine zentrale Lage in Sachsen-Anhalt. Auf einer Fläche von rd. 201 km² und mit 236.188 Einwohnern¹, was einer Bevölkerungsdichte von 1.175 Einwohnern pro km² entspricht, gliedert sich die Stadt in 40 Stadtteile und 180 statistische Bezirke.

An die LH Magdeburg angrenzende Kommunen sind:

- die Einheitsgemeinden Biederitz, Gommern und Möser im Landkreis Jerichower Land
- die Stadt Schönebeck (Elbe) und die kreisangehörige Gemeinde Bördeland im Salzlandkreis

¹ Statistisches Landesamt (31.12.2021): Tabellen Bevölkerungsstand ([Tabellen Bevölkerungsstand \(sachsen-anhalt.de\)](http://www.statistik.sachsen-anhalt.de))

- die Städte Wanzleben-Börde und Wolmirstedt sowie die Einheitsgemeinden Barleben, Hohe Börde und Sülzetal im Landkreis Börde

Basierend auf das bis dato gültige Radverkehrsnetz der Stadt bestehen immer noch Netzlücken. Da sich die LH Magdeburg seit der letzten gültigen Radverkehrskonzeption in struktureller Hinsicht verändert hat und auf Grundlage von vielen neuen Bebauungsplänen weiter verändern wird (neue Wohngebiete, Entwicklung von Industrie- und Gewerbestandorten etc.), muss das Radverkehrsnetz nunmehr kritisch überprüft werden. D.h. die Quell-Ziel-Beziehungen sind von Grund auf neu zu analysieren, sodass sich hieraus ggf. neue bzw. andere Verbindungen ergeben. Darüber hinaus ist ein hierarchisch aufgebautes Netz zu erstellen.

Der Radverkehrsanteil nahm in den letzten Jahren gemessen an allen Wegen pro Person und Tag deutlich zu und beträgt nach den Daten aus dem letzten Erhebungsdurchgang aus dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen SrV 2018 18%². Es gilt, diesen positiven Trend durch das Vorhalten von dem Stand der Technik entsprechender Infrastruktur zu unterstützen und weiter voranzureiben.

Einordnung in das System zentraler Orte und Stadt-Umland-Beziehungen:

Magdeburg in seiner Funktion als Oberzentrum übernimmt soziale, wissenschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Aufgaben für die Bevölkerung des Verflechtungsgebietes. Es existieren zahlreiche Verflechtungen zwischen Magdeburg als Oberzentrum und dem Umland aufgrund der gemeinsamen Nutzung der weit gefächerten Angebote der gesamten Infrastruktur, wie z. B. Sport- und Kulturstätten, Schulen sowie Krankenhäuser.

Weitere Verflechtungen bestehen angesichts des Ein- und Auspendelns von Arbeitskräften sowie durch Einkaufs- und Freizeitverkehr. Dabei besitzt Magdeburg eine positive Pendlerbilanz, d.h. es gibt mehr Einpendler als Auspendler. Bezüglich der Penderverflechtungen ergeben sich Potenziale einer Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes und insbesondere für eine Stärkung des Radverkehrs mit dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur als auch durch das Vorhalten von Verknüpfungspunkten zwischen Radverkehr und dem ÖPNV im Bereich Magdeburg und den umliegenden Gemeinden. Welche Trassenverläufe hinsichtlich der Stärkung der Stadt-Umland-Beziehungen besonders ausgebaut werden sollen, wurde bereits im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu Rad-schnellverbindungen geprüft und festgestellt.

Diese Erkenntnisse sollen in die Aufstellung der RVK einfließen.

Wirtschaftsstandort Magdeburg

Für die Region wird die LH Magdeburg als wichtiger Entwicklungsmotor gesehen. Der Wirtschaftsstandort Magdeburg ist vor allem geprägt durch Maschinen- und Anlagenbau, Umwelttechnologie- und Kreislaufwirtschaft, Logistik, Gesundheits- und Kreativwirtschaft sowie Informations- und Kommunikationstechnologie.

Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung des Industrie- und Gewerbestandortes Eulenberg mit einer Großansiedlung eines Unternehmens nimmt die Bedeutung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur im südlichen Teil von Magdeburg erheblich zu und damit vordergründig die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger. So wird z.B. der Ausbau der Radwegeverbindungen Großer Wiesengraben als Teilergebnis aus der *Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg* bereits jetzt planerisch vorbereitet, um alsbald realisiert werden zu können.

Insgesamt soll der Radverkehr auch im Wirtschaftsverkehr an Bedeutung gewinnen. In welchen Formen der Radverkehr hier künftig eine Rolle spielen kann, wurde bereits durch

² SrV Magdeburg 2018

die Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg im Rahmen von Förderprojekten zur City-Logistik untersucht. Beispielhaft zu nennen ist hier das Projekt zum nachhaltigen Paketdienst durch kombinierten Verkehr auf der letzten Meile mit Mikro-Depots in Magdeburg, kurz „Paket-KV-MD2“ zur Integration des Radverkehrs im Bereich Logistik und Zustellung auf letzter Meile sowie die Untersuchung zum autonomen E-Lastenrad (AuRa – Autonomes Rad) für den Transport von Gütern für die perspektivische Nutzung in einem Sharing-System für den privaten umweltfreundlichen Waren- und Gütertransport bei Einkaufswegen. Dieses Wissen soll bei der Aufstellung der RVK aufgegriffen werden und durch konkrete Handlungsempfehlungen unter dem Themenschwerpunkt City-Logistik und Quartiersentwicklung weiter vorangetrieben werden.

Touristischer Radverkehr

Durch das Stadtgebiet der LH Magdeburg verlaufen zahlreiche touristische Radrouten verschiedener Klassen, von überregionalen Radwegen wie dem Elberadweg bis hin zu lokalen Radrouten wie dem Glacisradweg. Das touristische Radwegenetz der Stadt Magdeburg wird, soweit Überlagerungen zum zielorientierten Alltagsradverkehr bestehen, als integrierter Bestandteil bei der Netzplanung für den Alltagsradverkehr verstanden. Bestehen keine Überschneidungen, kann der routenorientierte touristische Radverkehr jedoch nicht Bestandteil des Netzes für den Alltagsradverkehr sein, da die jeweiligen Nutzergruppen unterschiedliche Anforderungen an die Netzgestaltung stellen.

1.2. Erwartete Ziele

Wie aus Kapitel 1.1. hervorgeht, haben sich seit der letzten gültigen Radverkehrskonzeption der LH Magdeburg die Rahmenbedingungen und die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur verändert. Somit wird das Radverkehrsnetz von Grund auf neu aufgestellt, wobei folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Strukturelle Rahmenbedingungen (neue Ansiedlungen von Wohn- und Gewerbestandorten)
- Neuartige Verkehrsangebote (E-Bikes/ Pedelecs i.V.m. dem Stichwort Reichweitenerhöhung und E-Scooter, E-Lastenräder i.V.m. dem Stichwort Mikromobilität und letzte Meile)
- verkehrspolitische Zielsetzungen (Energie- und Verkehrswende)

Der nationale Radverkehrsplan gibt als oberster Radverkehrsplan das Ziel der Verdopplung der mit dem Rad gefahrenen Kilometer bis 2030 vor.

Damit und vor dem Hintergrund der Energie- und Verkehrswende ist es verkehrspolitisches Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal-Split auch in Magdeburg deutlich zu erhöhen und noch mehr Menschen auf das Rad zu bringen.

Mit der Aufstellung der RVK soll

- den Oberzielen aus dem Flächennutzungsplan und dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept der LH Magdeburg entsprochen werden,
- den gesetzten Klimaschutzzielen des städtischen Masterplan 100% Klimaschutz Rechnung getragen werden und
- eine strategische Ausrichtung und Maßnahmenplanung zur Erreichung der Ziele aus dem VEP2030*plus* umgesetzt werden.

Die RVK soll somit u.a. folgenden Leitlinien entsprechen:

- flächenhafte Erschließung von Siedlungsgebieten mit dem Fahrrad
- Sicherung der Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele mit dem Fahrrad
- Schaffung bedarfsgerechter, sicherer Anlagen und Infrastruktur

- Erleichterung der Bewältigung von Wegeketten

Im Ergebnis soll die RVK u.a. ein zeitlich untersetztes Handlungskonzept für die Themen Radverkehrsnetz (inkl. Wegweisungskonzept, Fahrradstraßen-Konzept, Schulwegplan), Fahrradparken (inkl. Standortkonzept für Mikroverteilzentren mit E-Lastenrädern) sowie den Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnenkonzept) enthalten, welches die Grundlage für die Schaffung und Instandsetzung von direkten, sicheren und attraktiven Wegeverbindungen in einem zusammenhängenden und vollständigen Netz bildet. Die Leitlinien sollen in messbare Ziele übersetzt werden, sodass im Ergebnis der RVK eine Evaluierung von Maßnahmen im Sinn einer Wirkungskontrolle möglich wird.

1.3. Zielgruppe

Die Zielgruppe der RVK umfasst alle Nutzenden und potentiellen Nutzenden von Alltagsradverkehrsverbindungen. Diese Gruppe differenziert sich wiederum in Untergruppen mit unterschiedlichsten Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur. So haben z.B. unsichere ältere Menschen und Schulkinder (seitenraumorientiert) andere Anforderungen als schnelle verkehrsgewandte Pendelnde. Die RVK soll auch auf die Gruppe mobilitätseingeschränkter Personen mit besonderen Fahrrädern und auf Nutzende von Lastenrädern und Fahrradanhängern (Kindertransport) eingehen, da diese besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (größere Aufstellflächen etc.).

Im Ergebnis beschreibt die RVK die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine gute Nutzbarkeit des Fahrrads in seinen verschiedenen Ausformungen (Lastenräder, E-Bikes, Pedelecs etc.), geht dabei auf die verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen ein und soll damit den Radverkehr stärken und seinen Anteil am Modal Split sichtbar erhöhen.

1.4. Inhalt des Projektes

Die Erarbeitung der RVK orientiert sich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und folgt hinsichtlich der Aufstellung des Radverkehrsnetzes den Richtlinien der Integrierten Netzgestaltung (RIN) der FGSV.

Arbeitspaket 1: Zieldefinition

Die RVK der LH Magdeburg folgt im Sinne der Energie- und Verkehrswende dem obersten Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split erheblich zu erhöhen. Um eine Evaluierung zu ermöglichen, ist ein zeitlich untersetzter Zielwert für den Radverkehrsanteil am Modal Split festzulegen (z.B. in Entsprechung des Szenario 2 des VEP2030^{plus} Erhöhung des Radverkehrsanteils bis 2033 im Modal Split auf 25%³).

Um dieses Oberziel zu erreichen, werden mehrere Teilziele (Bausteine) definiert:

- Erarbeitung eines Radwegenetzes unter Berücksichtigung der Anbindungen in das Umland und der verschiedenen Zielgruppen (Schüler, Pendler, Senioren) mit Teilplänen wie einem Schulwegplan und einem Fahrradstraßenkonzept
- Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplans zum Erreichen des Radzielnetzes aufbauend auf einer Bestandsanalyse (Mängelanalyse)
- Integration des Radverkehrs in multimodale Mobilitätsketten: Festlegung von Verknüpfungspunkten zum ÖPNV zur Einbindung des Radverkehrs als Zu- und Abbringer sowie Erläuterung von Maßnahmen zur Schaffung moderner Mobilitätschnittstellen (einschließlich Verleih-Systeme)

³ Dies entspricht einer Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal Split im Vergleich zum Radverkehrsanteil SrV 2018 i.H.v.38%

- Schaffung moderner, diebstahlgeschützter Fahrradabstellanlagen, auch für E-Bikes und Lastenräder sowie Differenzierung des Angebotes je nach Standort
- Erstellung eines Gestaltungshandbuchs für Fahrradabstellanlagen für den öffentlichen und halböffentlichen Raum
- Erstellung eines innerstädtischen Wegweisungskonzeptes
- Vorschläge von Maßnahmen zur Integration des Radverkehrs in die City-Logistik (Standorte für Urban-Hubs, Mikro-Depots) zur nachhaltigen Quartiersentwicklung
- Kampagnenkonzept zur Förderung des Radverkehrs, weit gefächerte Öffentlichkeitsarbeit

Für alle Teilziele sind messbare Kriterien festzulegen, sodass der Zielerreichungsgrad bei einer späteren Evaluation von Maßnahmen ausgedrückt werden kann. Dabei sind Zielgrößen zu definieren, d.h. Ziele zu quantifizieren (z.B. Ziel zügiger Verkehrsfluss = Definition einer oberen Grenze für die Wartezeit).

Für das Radwegenetz wäre dafür folgende Aufgliederung der Ziele in Kriterien mit Parametern und zu definierenden Grenzwerten denkbar (nicht abschließend, beispielhaft):

Tabelle 1: Mögliche Aufgliederung der Ziele der Netzkonzeption in Kriterien und Parametern mit Grenzwerten

Ziele	Kriterien	Parameter	Grenzwert
Netz-zusammenhang	Auffindbarkeit, Wegweisung	Vollständigkeit der Routen und Wegweisung Qualitätsstandards	Es sind zeitlich eingeordnete Erfüllungsgrade zu definieren.
Direktheit der Wegeföhrung	Verkehrsfluss Routenföhrung	Querschnittsgeschwindigkeit Verzögerungen (mittlerer Wartezeitverlust/km) Umfwegfaktor	Es sind Zielwerte je Netzkategorie anzugeben.
Attraktivität für die verschiedenen Nutzergruppen	Wegeföhrung Übersichtlichkeit Soziale Sicherheit	Seitenraum, Fahrbahn Sichtbarkeit (Beleuchtung) Belebtes Umfeld Einsehbarkeit, Geradlinigkeit, Beschwerden	Definition Qualitätsstandards unter Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen und deren Prüfung, z.B. Vorgabe Mindestbeleuchtungsstärke
Sicherheit		Verkehrsoffer Werte aus der Unfallanalyse (Unfallhäufungsstellen) Häufigkeit Begegnungen Kfz subjektive Sicherheit	Es sind Grenzwerte je Parameter festzulegen.
Komfort		Geländebeschaffenheit (Ebenheit) Verkehrsbehinderung Wahrscheinlichkeit der Fahrtunterbrechung	Es sind Grenzwerte je Parameter festzulegen.

Um den unterschiedlichen Qualitätsansprüchen der in Arbeitspaket 2 zu definierenden Netzhierarchiestufen gerecht zu werden, sollten bei einigen Parametern je nach Netz-

hierarchiestufe unterschiedliche Grenzwerte definiert werden. Für die verschiedenen Strecken-Kategorien werden somit bereits an dieser Stelle Qualitätskriterien (Soll) nach einschlägig geltenden Vorschriften definiert (Basis Qualitätskriterien nach ERA). Die Qualitätsvorgaben werden in verschiedene Kategorien eingeteilt, z.B. Vorgaben für die Breite von Radverkehrsanlagen, Beleuchtung, die Oberflächengestaltung oder auch Beschaffenheit der Streckenabschnitte.

Arbeitspaket 2: Netzplanung:

Wie im Kapitel 1.1. beschrieben, wird das Radverkehrsnetz grundlegend neu aufgestellt. Dies soll durch eine Zielnetzplanung gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) erfolgen: Nach der Analyse von Quell- und Zielpunkten (unter Berücksichtigung der Gebietsentwicklungen der zurückliegenden und kommenden Jahre) wird ein idealtypisches Netz gebildet, das sogenannte Wunschliniennetz (Luftlinienverbindungen), anschließend auf mögliche Radverbindungen umgelegt und in Netzkategorien eingeteilt. Die Netzkategorien sollen die verschiedenen Funktionen von Radrouten abbilden:

- *verbinden*: Radverkehrsverbindung mit Durchgangsfunktion und Anschluss an das regionale Radnetz als Raster durchgehender Hauptverbindungen auf Stadtebene = Haupttroutennetz (Netzkategorie innergemeindliche Radverkehrsverbindung IR III gem. RIN)
- *verteilen*: Radverkehrsverbindung mit Verteilfunktion zur Verbindung typischer Ziele auf Stadtteilniveau = Nebenroutennetz (Netzkategorie innergemeindliche Radverkehrsverbindung IR IV gem. RIN)
- (*erschließen*: Radverkehrsverbindung mit Erschließungsfunktion (Quartiersebene))

Für die kommunale RVK der LH Magdeburg sollen die zwei Hierarchiestufen, das Haupt- und Nebenroutennetz, betrachtet werden. In den nächsten Arbeitspaketen soll das ermittelte Radnetz im Rahmen der Maßnahmenkonzeption noch ein Fahrradstraßenkonzept sowie einen Schulwegplan enthalten.

Neben einer Netzplanung des fließenden Radverkehrs soll das Zielnetz Radverkehr weitere Themen betrachten:

- *Ruhender Radverkehr*: Identifikation sinnvoller Standorte für das Fahrradparken verschiedener Größen und Ausbaustandards (Parkhaus, überdachte Anlehnbügel, Service-Integration E-Bike Laden etc.) unter Beachtung der Verknüpfung zum ÖPNV
- *Wegweisungskonzept*: Identifikation sinnvoller Standorte für eine zusammenhängende Wegweisung und dessen Ausformulierung (Inhalte und Layout der innerstädtischen Wegweiser)

Eine georeferenzierte Erarbeitung des Radnetzes und die Integrationsfähigkeit in das städtische GIS-System und Verkehrsmodell sind erwünscht.

Vertiefung bei der Netzkonzeption

Zur Überwindung natürlicher und infrastruktureller Hindernisse und damit zur Schaffung neuer Verbindungen sollen folgende drei denkbare Brückenverbindungen im Rahmen einer Potentialanalyse überprüft werden:

- Brückenverbindung zwischen Ottersleben und Reform entlang der Route Alt Benneckenbeck, Am Busch und Planetenweg sowie
- „Kulturbrücke“ vom Stadtteil Stadtfeld Ost in Verlängerung der vorhandenen Brücke über die B71 im Glacis-Park über die Eisenbahngleise anknüpfend an die Danzstraße in der Innenstadt
- Brücke über die Elbe im Bereich des Wissenschaftshafens zur direkten Verbindung der Campus-Areale der Otto-von-Guericke-Universität und der Hochschule Magdeburg-Stendal

Es ist zu prüfen, welchen verkehrlichen und stadträumlichen Mehrwert solche neuen Brückenverbindungen für den Fuß- und Radverkehr mit sich bringen, wie sich Erreichbarkeiten in Abwägung von Aufwand und Netzen verbessern, um letztlich einzuschätzen, ob solche neuen Verbindungen in das Radverkehrsnetz der LH Magdeburg aufgenommen werden sollten.

Arbeitspaket 3: Bestandsanalyse

Mit dem neu entwickelten Radverkehrsnetz werden Strecken unterschiedlicher Hierarchiestufen festgelegt.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wird die verbindungsbezogene Angebotsqualität erfasst, indem zunächst eine Mängelanalyse auf Basis der in der ERA definierten Qualitätskriterien erfolgt (Soll-Ist-Abgleich mittels Checkliste). Die Bestandsanalyse umfasst die Erhebung der vorhandenen baulichen Radwegeinfrastruktur, deren Ausführung und Beschaffenheit einschließlich der Anlagen für den ruhenden Radverkehr, der vorhandenen Beschilderung und Wegweisung sowie weiterer Straßenausstattung. Ziel ist die Feststellung von Schwachstellen im Netz und deren Bewertung, um zu einer Prioritätensetzung bei der Mängelbeseitigung zu gelangen.

Da bereits in Arbeitspaket 2 die Netzkonzeption erfolgt ist, beschränkt sich die Analyse des Bestandes auf Wegeverbindungen, die tatsächlich Teil des Netzes werden sollen.

In der Auswertung der erhobenen Bestandsdaten werden so u.a. natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse festgestellt und daraus abgeleitet, Netz- und Infrastrukturlücken (auch hinsichtlich der Themen Wegweisung, Fahrradparken, Beleuchtung etc.) identifiziert. Als Ergebnis des Arbeitspaketes entsteht eine Mängelkarte für das vorgeschlagene Radroutennetz. Im nächsten Schritt erfolgt daraus die Prioritäten- und Maßnahmenplanung.

Arbeitspaket 4: Maßnahmenplanung

Maßnahmen zur Vervollständigung des Radnetzes in entsprechender Qualität

Aufbauend auf den Ergebnissen des Arbeitspaketes 3 werden in der Maßnahmenplanung alle Maßnahmen identifiziert und beschrieben, um den angestrebten Zielzustand des Radverkehrsnetzes zu erreichen. Hier wird der Leitfrage „*Welche Verbesserungen sind erforderlich, um die definierte Qualität zu erreichen?*“ gefolgt.

Die Maßnahmenvorschläge sollten in Kategorien eingeteilt werden und orientieren sich hier an der Kriterien-einteilung des Erhebungsbogens (Bestandserfassung). Sie werden den jeweiligen Streckenabschnitten zugeordnet. Folgende Kategorien wären denkbar:

A) Verkehrslenkende Maßnahmen

- Anpassung der Verkehrsregelung (z.B. Einrichtung einer Fahrradstraße zum Erreichen des Ziels Reduzierung Kfz-Menge und Kfz-Geschwindigkeiten)

B) Bauliche Maßnahmen

- Anlage eines planfreien Übergangs bzw. einer planfreien Querungsstelle
- Anlage Radfahrstreifen
- Neuaufteilung der Fahrbahn
- Anpassung Knotenpunkt
- Verbesserung Querungsstelle
- Verbesserung Fahrbahnoberfläche
- Errichtung Fahrradabstellanlagen

C) Verkehrsüberwachende Maßnahmen

- Z.B. Standorte für Radzählstellen

So werden je erfassten Streckenabschnitt des Radnetzes konkrete und kategorisierte Hinweise auf Verbesserungsmaßnahmen mitgeteilt (z.B. empfohlene Führungsform auf Strecke und am Knoten).

Vertiefend ist hierbei auf das Thema Entschärfung von Konfliktlagen zwischen Fußgängern und Radfahrern einzugehen. Bekannte Problembereiche hierbei sind insbesondere

- der Breite Weg Nordabschnitt (Fußgängerzone) und
- der Elbuferpromenadenweg entlang des Schleinuferes sowie
- Wegeabschnitte entlang von beengten Bereichen des Elbdeichs.

Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen bzw. vertiefenden Untersuchungen zur Entschärfung der Konfliktlage erforderlich sind.

Bei der Maßnahmenplanung soll auch der Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalogs der Radverkehrskonzeption von 2004 geprüft werden, sofern diese Bestandteil des neu aufgestellten Radverkehrsnetzes sind.

Um eine spätere Evaluation von Maßnahmen zu ermöglichen, sollen in diesem Arbeitspaket auch sinnvolle Standorte für dauerhafte Radzählstellen definiert werden.

Vertiefungen: Schulwegplan, Fahrradstraßenkonzept, Musterlösungen für Radverkehrsanlagen, Konzept Fahrradparken einschließlich eines Gestaltungshandbuchs, Wegweisungskonzept

Als weitere Vertiefungsschwerpunkte sollen bei der Formulierung von Maßnahmen ein Schulwegplan sowie ein Fahrradstraßenkonzept entwickelt werden.

Darüber hinaus wird angestrebt, an dieser Stelle Musterlösungen für Radverkehrsanlagen auf Strecken und an Knotenpunkten für die LH Magdeburg zu erarbeiten. Optional enthält dieser Katalog an Musterlösungen einen Leitfaden für die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Zum Thema Fahrradparken werden alle Maßnahmen mit Ortsbezug aufgezählt und beschrieben, um den im Netzkonzept ermittelten Zielzustand zu erreichen. Dabei soll der Fokus auf eine bessere Verknüpfung zum ÖPNV und optional auch auf den Bereich City-Logistik gelegt werden, d.h. optional die Entwicklung eines Standortskonzeptes für Mikroverteilzentren für die Zustellung auf der letzten Meile per (E-Lasten)-rad.

Für die Gestaltung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum soll ein Handbuch erarbeitet werden, welches allgemeine Empfehlungen zur Gestaltung und zur Planung des Platzbedarfes von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel für verschiedene Fahrräder, auch Lastenräder) gibt. Das so entwickelte Gestaltungshandbuch soll insbesondere bei der Entwicklung neuer Wohnquartiere und sonstigen Gebietsentwicklungen vor allem privaten Investoren eine Handlungsempfehlung für die Ausgestaltung der durch die Fahrradabstellsatzung vorgegebenen zu schaffenden Fahrradabstellanlagen geben.

Mit Hilfe eines innerstädtischen Wegweisungskatasters soll sowohl der Bestand an Wegweisern, als auch der Zielzustand kartographisch dargestellt werden. Aus der Überlagerung von Bestand und Zielzustand sollen Maßnahmen abgeleitet werden und ebenfalls mit Kartenwerk und in tabellarischer Form beschrieben werden.

Das Arbeitspaket fasst die Ergebnisse in einem Maßnahmenkatalog zusammen, welcher auch eine Grobkostenschätzung beinhaltet.

Arbeitspaket 5: Umsetzungsstrategie

Bei der Größe des Planungsraums Magdeburg wird im Ergebnis der Maßnahmenplanung eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen mit entsprechenden Finanzvolumen festzustellen sein. Da diese nicht alle zeitgleich umgesetzt werden können, wird durch die Umsetzungsstrategie festgelegt werden, welche Maßnahmen als Sofortmaßnahmen zügig umgesetzt werden sollen (Ergänzung Verkehrszeichen, Beseitigung von Schlaglöchern) und welche Maß-

nahmen mittel- bis langfristig einzuordnen sind (z.B. Neubau Radwege inkl. erforderlichen Grunderwerb).

Um schon möglichst kurzfristig eine verkehrliche Wirkung und Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen, sollten bei der Erarbeitung der Umsetzungsstrategie (Prioritätenplanung) gemeinsam mit allen verwaltungsinternen, als auch externen Akteuren die Priorisierungsfaktoren definiert werden, wie z.B. Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkte, Schulwege), Verkehrsbedeutung (städtischer Raum, Fokussierung auf das Zentrum bzw. Zielen mit erheblicher Bedeutung in Verbindung mit den verschiedenen Strecken-Kategorien), Erschließungswirkung, Radverkehrsstärke. Die im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführte Bewertung gibt Anhaltspunkte für die Priorisierung. Das Abwägungsergebnis der Prioritätenplanung ist zu dokumentieren.

Die Öffentlichkeit im Rahmen eines mehrstufigen Bürgerbeteiligungsverfahrens in geeigneter Weise am Werdegang der RVK zu beteiligen.

Zur Umsetzungsstrategie gehört nicht nur die Prioritätenplanung, sondern auch das Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten (Förderoptionen) bzw. die Notwendigkeit der Einstellung entsprechender Finanzmittel in den städtischen Haushalt.

Darüber hinaus sollten fundierte Aussagen zu flankierender Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit aufgestellt werden. Das bedeutet die Herausarbeitung des Benefits von Kampagnenarbeit und ein Konzept für Kampagnenarbeit an sich für die Umsetzung und Unterstützung von radverkehrsfördernden Maßnahmen, da diese auch Widerstände mit sich bringen können (z.B. Umwandlung in Fahrradstraßen).

Arbeitspaket 6: Methodik zur Evaluierung und Zielkontrolle

Die in der RVK festgelegten Maßnahmen mit den jeweils zugeordneten Prioritäten zur Umsetzung sollen in einem regelmäßigen Turnus auf deren Umsetzung bzw. Abarbeitungsstand hin überprüft werden. Für ein einheitliches Vorgehen sollen dafür Checklisten erstellt werden.

Neben dem Abarbeitungsstand ist vorgesehen, umgesetzte Maßnahmen mittels Checkliste zu erfassen und zu dokumentieren. Dabei soll die Wirkung von umgesetzten Maßnahmen kontrolliert werden (Evaluierung), indem die Werte der einzelnen Parameter der in Arbeitspaket 1 festgelegten Zielkriterien erfasst werden. Für nicht quantifizierbare Zielkriterien, die z.B. das subjektive Sicherheitsempfinden betreffen, sind flankierend Nutzerbefragungen durchzuführen. Dafür wird im Rahmen dieses Arbeitspaketes ein Muster-Fragenkatalog erstellt. Darüber hinaus sind zu den zu kontrollierenden Sachverhalten Standards für die Methoden zu definieren, damit ein einheitliches Vorgehen gewährleistet wird.

Ziel der Evaluierung ist erstens die Identifikation von Ursachen bei einem möglichen Abarbeitungsrückstand der in der RVK festgelegten Umsetzungsstrategie und Möglichkeiten zur Problembekämpfung sowie zweitens die Wirkungskontrolle umgesetzter Maßnahmen, sodass sich hieraus Hinweise für Nachjustierungsbedarfe ergeben, die bei einer Fortschreibung des RVK berücksichtigt werden müssten.

1.5. Kooperationsstrukturen

Im Folgenden werden die vorgesehenen Kooperationsstrukturen zur Aufstellung der RVK für die LH Magdeburg beschrieben.

Fachliche Bearbeitung und Partizipation

Der fachliche Input (Datenbereitstellung) erfolgt durch die Verwaltung und ggf. durch Zuarbeiten beteiligter Interessensverbände. Der Output erfolgt zum Großteil durch ein zu beauftragendes Ingenieurbüro.

Vor Beginn der Arbeit an der Aufstellung der RVK erfolgt eine Bestandsaufnahme von zur Verfügung stehenden Daten. Das Wissen von Dritten soll mit genutzt werden. Hier kann es notwendig werden, eine Vereinbarung mit diesen abzuschließen.

Neben der fachlichen Bearbeitung spielt bei der Bearbeitung die Beteiligung von Bürgern, Interessensgruppen und politischen Gremien eine wesentliche Rolle. Die Beteiligung soll durch einen externen Moderator begleitet werden.

Politische Partizipation im Rahmen des Runden Tisches

Bei der Aufstellung der RVK ist es ein übliches Verfahrenselement, eine frühzeitige Beteiligung von lokalen Expert*innen-sowie von interessierten und sachkundigen Bürger*innen vorzusehen. Dies führt zu einer erhöhten Akzeptanz, aber auch zu einer verbesserten Transparenz des Verfahrens. Durch die frühe Einbindung von lokalen Expert*innen kann bereits bei der Erarbeitung der RVK ein großer lokalspezifischer und planungspraktischer Erfahrungsschatz genutzt werden und in die RVK einfließen.

Lokale Expertengruppen sollen bei der Aufstellung der RVK in Form eines sogenannten Runden Tisches aktiv beteiligt werden. Es handelt sich hierbei um einen moderierten, nicht öffentlichen Arbeitskreis, bestehend aus verschiedenen Interessensgruppen, Vertreter*innen von politischen Gremien und der Verwaltung (siehe Anlage). Die Einbeziehung aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen führt im besten Fall zu einer Vorwegnahme der Austragung von Konflikten im kommunalpolitischen Entscheidungsprozess.

Die Sitzungen des Runden Tisches werden durch einen unabhängigen, externen, fachlich erfahrenen Moderator geleitet. Durch die Moderation der Sitzungen soll eine ergebnisorientierte Arbeit gewährleistet werden, kontroverse Positionen werden umfassend beleuchtet und gemeinsam erörtert sowie bestenfalls im kritischen Dialog gelöst. Das Zusammenwirken unterschiedlicher Wissens- und Erfahrungsträger gewährleistet eine enge Verzahnung vielfältiger Ziele, Interessen sowie fachlicher und gesellschaftlicher Belange in Hinblick auf eine nachhaltige, zukunftsorientierte RVK. Bei der Arbeit am Runden Tisch gilt das Konsensprinzip.

Der Vorteil einer nicht öffentlichen Durchführung der Sitzungen des Runden Tisches besteht darin, dass die Arbeitsatmosphäre unbeeinflusst vom politischen Tagesgeschehen ist.

Die Arbeitspakete der RVK bauen aufeinander auf. Die Sitzungen des Runden Tisches sollen regelmäßig stattfinden und zu ausgewählten Schwerpunkten durchgeführt werden. Sinnvoll ist die Durchführung des Runden Tisches z.B. zur Startphase als Auftaktveranstaltung, zu der sich über die Zielsetzungen und dessen Priorisierungen untereinander abgestimmt wird, während der Netzkonzeption zur Festlegung der Grundstruktur und des Hauptnetzes sowie bei der Festlegung der Umsetzungsstrategie. Ziel im Beteiligungsprozess ist die Konsensbildung bei den beteiligten Partnern zu den eben genannten wichtigsten Meilensteinen bei der Aufstellung der RVK.

1.6. Einbeziehung vorhandener Ergebnisse anderer Projekte

Die RVK bezieht sich auf das Gebiet der LH Magdeburg, soll aber auch die Verknüpfung zum Umland berücksichtigen.

Folgende Planwerke bzw. Ergebnisse von Machbarkeitsstudien und Konzepten werden bei der Aufstellung der RVK berücksichtigt:

- Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP)
- Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt (LRVP 2030)
- Landesradverkehrsnetz (LRVN 2020)
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg (2020)
- Radverkehrskonzeption für die LH Magdeburg von 2004

- Flächennutzungsplan der LH Magdeburg
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept der LH Magdeburg (2020)
- Rahmenplan Innenstadt (2021)
- Verkehrsentwicklungsplan für Magdeburg VEP2030*plus* (2019)
- Städtebaulich-verkehrliches Entwicklungskonzept Konrad-Adenauer-Platz (2023)
- Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus im Bereich des Hauptbahnhofes Magdeburg (2017)
- Planung von Fahrradabstellanlagen in zwei Untersuchungsgebieten für die Stadt Magdeburg (2018)
- Nahverkehrsplan der LH Magdeburg ab 2018 (2017)

Darüber hinaus sollen auch Ergebnisse wissenschaftlicher Forschungs- und Entwicklungsprojekte bei der Erarbeitung der RVK berücksichtigt werden, so z.B. das Projekt *AuRa* und *Paket-KV-MD2*.

Wie unter 1.4 beschrieben werden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bei der Aufstellung der RVK beachtet und hinsichtlich der Aufstellung des Radverkehrsnetzes wird den Richtlinien der Integrierten Netzgestaltung (RIN) der FGSV gefolgt.

2. Nachhaltigkeit der Ergebnisse

2.1. Fortführung des Projektes

Die RVK bildet die strategisch-konzeptionelle Plangrundlage für die Gestaltung des Radverkehrs in Magdeburg. Die Maßnahmen- und Prioritätenplanung trägt zu einem planvollen und effizienten Einsatz von personellen und finanziellen Ressourcen bei.

Mit Hilfe der Maßnahmen- und Prioritätenplanung wird die LH Magdeburg zur Förderung des Radverkehrs einen konkreten Handlungsleitfaden erarbeiten, der durch den Stadtrat zu beschließen ist. Dabei soll das Aufzeigen von Förderoptionen die Maßnahmenumsetzung unterstützen. Durch die avisierte breite inhaltliche Aufstellung des Konzeptes, welche über reine Infrastrukturmaßnahmen hinausgeht, ist zur Umsetzung der RVK auch die Initiierung und Umsetzung innovativer Projekte mit Modellcharakter denkbar.

Wie unter 1.4 beschrieben soll eine möglichst georeferenzierte Erarbeitung des Radnetzes erfolgen. Mit der digitalisierten Bearbeitung werden ein Austausch und die Aktualisierung von Daten erleichtert. In der Fortführung des Projektes ist es denkbar, den Aufbau eines öffentlich zugänglichen GIS-Systems voranzutreiben. Dieses soll Informationen zum Radzielnetz, zum Bestandsnetz und zu avisierten Maßnahmen enthalten. Dieses GIS-System wäre stetig zu pflegen und bzgl. der Umsetzung von Maßnahmen auf den aktuellen Stand zu halten.

2.2. Maßnahmen zur Dokumentation und Veröffentlichung der Projektergebnisse

Die Ergebnisse und der Aufstellungsprozess der RVK sind in einer Dokumentation mit Planwerken zum Radzielnetz, einer Maßnahmen- und Prioritätenliste sowie Checkliste zur Evaluierung zusammenzufassen. Sowohl die Sitzungen des Runden Tisches als auch sämtliche zur Aufstellung der RVK stattfindenden Bürgerbeteiligungsverfahren sind zu protokollieren. Dabei ist zu dokumentieren, wie die Ergebnisse der Arbeiten des Runden Tisches und der Bürgerbeteiligungen in die RVK eingeflossen sind, d.h. der Abwägungsprozess ist transparent darzustellen.

Die politischen Gremien, wie der Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr und der Ausschuss für Umwelt und Energie sowie der Stadtrat, sollen regelmäßig über den Fortschritt der Aufstellung der RVK informiert werden.

Die fertige RVK bzw. ggf. auch schon wichtige Meilensteine bei der Projektbearbeitung (z.B. Grundstruktur des Radnetzes und der Umsetzungsstrategie) sollen dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt werden.

Bereits der Aufstellungsprozess der RVK wird durch mehrere Schritte des Bürgerbeteiligungsverfahrens transparent gestaltet. Darüber hinaus wird eine öffentliche Dokumentation des Aufstellungsprozesses und der Projektfortschritte der RVK über die Internetseiten der Stadtverwaltung erfolgen. Das Ergebnis soll im Format eines bürgerfreundlichen Flyers festgehalten werden.

Wichtige Projektfortschritte und auch Aufrufe zur Bürgerbeteiligung werden in der Presse veröffentlicht.

3. Praxisorientierung

3.1. Art und Weise des Transfers in die Praxis

Die LH Magdeburg beabsichtigt, einen externen Dienstleister mit nachgewiesener Expertise und fundierter Erfahrung bei der Erarbeitung von (Radverkehrs-)Konzepten zu beauftragen. Gleichzeitig wird durch die Arbeit des Runden Tisches als Gremium zur fachlichen und politischen Partizipation sowie durch die vorgesehenen Schritte der Bürgerbeteiligung bei der Aufstellung der RVK gewährleistet, dass frühzeitig im Verfahren Wissen verschiedener Disziplinen und praktische Erfahrungen von Radfahrenden bei der Erstellung der Konzeption Berücksichtigung finden und somit ein auf breitem Konsens beruhendes Planwerk entsteht. Die bei der Arbeit des Runden Tisches entstehenden Netzwerke der regionalen Akteure sollen auch bei der Umsetzung der in der RVK beschlossenen Maßnahmen weiter genutzt werden, um möglichst frühzeitig bereits Anschlussprojekte bei den Partnern zu initiieren.

Mit Beschluss der RVK durch den Stadtrat entsteht ein Handlungsleitfaden für die Stadtverwaltung mit kurz-, mittel-, und langfristigen Maßnahmen, welche dann bei der vertiefenden Planung von Maßnahmen des Straßenbulasträgers zu berücksichtigen sind.

3.2. Öffentlichkeitsarbeit

Mit Blick auf die angestrebte Verkehrswende auf der lokalen Ebene der LH Magdeburg nimmt der Radverkehr zunehmend Bedeutung ein und rückt immer mehr in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung.

Um dem wachsenden Partizipationswillen der Bevölkerung zu entsprechen und auch praktische Erfahrungen der Bürger*innen in den Aufstellungsprozess der RVK einfließen zu lassen, soll über verschiedene Formate an mehreren Zeitpunkten während der Aufstellung der RVK eine Bürgerbeteiligung erfolgen. Sinnvoll ist eine Beteiligung z.B. in der Startphase, um die Wünsche, Prioritäten und Problempunkte aus Nutzersicht zu erfahren sowie in der Phase der Aufstellung des Maßnahmenprogramms.

Mit Hilfe verschiedener Beteiligungsformate, z.B. Online-Umfragen, Workshops zu Teilthemen oder auch die Nutzung etablierter Veranstaltungstermine im Jahr wie das Rathausfest bzw. die Europäische Mobilitätswoche, kann die Möglichkeit zur Beteiligung bekannt gemacht, der direkte Austausch erfolgen und das öffentliche Meinungsbild abgefragt werden. Die öffentliche Bekanntmachung der Beteiligungsmöglichkeiten zur RVK sollte über mehrere Kanäle erfolgen (Presse, Internet, soziale Medien sowie über bestehende Gremien (GWA, Bürgervereine).

Ziel der Beteiligung ist es, einen offenen, transparenten und zielgerichteten Dialog zwischen Bürgern, Fachplanern und kommunalen Entscheidungsträgern zu schaffen, um die RVK als ein auf breiter stadtgesellschaftlicher Basis getragenes Planwerk zur Verkehrsentwicklung Magdeburgs zu etablieren.

4. Anlagen:

Tabelle 2: Vorschlag zur Zusammensetzung des begleitenden Arbeitsgremiums „Runder Tisch“ bei der Aufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg

	Mitglieder
Stadtratsfraktionen	
	CDU-Ratsfraktion
	SPD-Stadtratsfraktion
	Fraktion DIE LINKE
	Fraktion GRÜNE-future! Magdeburg
	Fraktion AfD
	Fraktion FDP / Tierschutzpartei
	Fraktion Gartenpartei / Tierschutzallianz
Stadt	Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung
	Leiter Stadtplanungsamt
	Leiter Tiefbauamt
	Abteilung Verkehrsplanung
	Vertreter Stabstelle Klima
	Vertreter Dezernat für Wirtschaft, Tourismus & regionale Zusammenarbeit
	Vertreter FB Schule und Sport
	Vertreter Dezernat für Finanzen und Vermögen
Verkehrsverbände	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
	Verkehrsclub Deutschland
Wissenschaft	Otto-von-Guericke-Universität MD
Sonstige öffentliche Belange	Kinderbeauftragte
	Unfallkommission der Polizei
	Behindertenbeauftragte
	Seniorenbeirat
	Untere Straßenverkehrsbehörde