

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -  Dezernat VI                      Amt 61	<b>Drucksache</b> DS0283/03	<b>Datum</b> 01.12.2003
---	--------------------------------	----------------------------

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Ö	N	Beschlussvorschlag		
				angenommen	abgelehnt	geändert
Der Oberbürgermeister	16.12.2003		X	X		
Umweltausschuss	13.01.2004	X				
Ausschuss f. Stadtentw., Bau und Verkehr	22.01.2004	X				
A.f.Wirtschaft, Tourismus u. Regionalentwicklung	29.01.2004	X				
Finanz- und Grundstücksausschuss	11.02.2004	X				

<b>beschließendes Gremium</b> Stadtrat	11.03.2004	X			
---	------------	---	--	--	--

<b>beteiligte Ämter</b> 16, 20, 23, 31, 66, MSB, Behind.beauftragte/r, Kinderbeauftragte/r, Dez. III	Beteiligung des RPA KFP	Ja [X]	Nein [X]
--	-------------------------------	-----------	-------------

**Kurztitel:**

Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg 2003

**Beschlussvorschlag:**

Die Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg wird für die Jahre 2003-2012 in der als Anlage beigefügten Kurzfassung dem Grundsatz nach bestätigt.

Die Langfassung dient der Stadtverwaltung als Arbeitsgrundlage.

<b>Pflichtaufgaben</b>	<b>freiwillige Aufgaben</b>	<b>Maßnahmenbeginn/ Jahr</b>	<b>finanzielle Auswirkungen</b>			
<b>X</b>		<b>2003</b>	<b>JA</b>	<b>X</b>	<b>NEIN</b>	

<b>Gesamtkosten/Gesamteinnahmen der Maßnahmen</b> (Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	jährliche Folgekosten/ Folgelasten ab Jahr	<b>Finanzierung</b> Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)	<b>Jahr der Kassenwirk- samkeit</b>
anteilig für Radverkehrsanlagen	keine <input type="checkbox"/>			
Euro 3.386.000	Euro	Euro	Euro	2003

Diese Kosten sind anteilig in den Maßnahmen der Investitionsprioritätenliste 2003 bis 2006 der Ämter 61 und 66 enthalten.

<b>Haushalt</b>		<b>Verpflichtungs- ermächtigung</b>		<b>Finanzplan / Invest. Programm</b>	
veranschlagt: <input type="checkbox"/> Bedarf: <input type="checkbox"/> Mehreinn.: <input type="checkbox"/>	veranschlagt: <input type="checkbox"/> Bedarf: <input type="checkbox"/> Mehreinn.: <input type="checkbox"/>	veranschlagt: <input type="checkbox"/> Bedarf: <input type="checkbox"/>		veranschlagt: <input type="checkbox"/> Bedarf: <input checked="" type="checkbox"/> Mehreinn.: <input type="checkbox"/>	
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr mit Euro	davon Vermögens- haushalt im Jahr mit Euro	Jahr	Euro	Jahr 2007 - 2012	Euro 11.340.000*
Haushaltsstellen	Haushaltsstellen				
	Prioritäten-Nr.:				

\* Diese Mittel sind entsprechend den finanziellen Möglichkeiten maßnahmekonkret und jährlich durch die jeweiligen Baulasträger einzuordnen.

<b>federführendes Amt</b>	Sachbearbeiter Thomas Lemm Tel.: 5405355	Unterschrift AL Dr. Eckhart Peters
-------------------------------	---	---------------------------------------

<b>Verantwortlicher Beigeordneter</b>	Unterschrift Werner Kaleschky
---	----------------------------------

## **Begründung:**

Mit der Radverkehrskonzeption (RVK) von 1993 wurden für die Landeshauptstadt Magdeburg die Weichen zur Trendwende der gleichwertigeren Behandlung der Radfahrerbelange bei allen verkehrlichen und städtebaulichen Entscheidungen gestellt. Die Zielstellung dieser Konzeption war

- ⇒ die Schaffung eines engmaschigen Systems aus straßenbegleitenden und selbständig geführten Radverkehrsanlagen sowie Anliegerstraßen und ländlichen Wegen,
- ⇒ die flächendeckende Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen und
- ⇒ die weitere Entwicklung der Attraktivität des Radverkehrs in der Landeshauptstadt.

Mit Ausnahme des mittleren Anstriches konnte die Zielstellung, sofern die finanziellen Mittel der Landeshauptstadt es zu ließe, im wesentlichen erfüllt werden. Es entstanden durchgehende Radfahrverbindungen entlang wichtiger Hauptnetzstraßen durch die gesamte Stadt von Nord nach Süd und von West nach Ost. Zusätzlich wurde begonnen, abseits von Hauptnetzstraßen ein touristisches Radwegenetz zu entwickeln. Von besonderer Bedeutung war hierbei die Errichtung des Elberadweges, östlich der Elbe. Seit der Eröffnung im Jahre 2000 entwickelte sich dieser zu einem der beliebtesten Radwanderwege Deutschlands. Auf Grund der zentralen Lage möchten beispielsweise erste private Reiseanbieter von Magdeburg aus elbauf- bzw. elbabwärts entsprechende Radtouren organisieren und koordinieren.

Mit diesen Komplettierungsmaßnahmen des Radwegenetzes konnte unter anderem auch eine gewisse Nachhaltigkeit für die Bevölkerung erzielt werden. So stieg das Fahrtenaufkommen der Radfahrer von 0,20 Fahrten je Tag und Person (1991) auf 0,40 Fahrten je Tag und Person (2003) an. Bezogen auf den Gesamtverkehr bedeutet dies eine Entwicklung von knapp 7% auf fast 13% aller Ortsveränderungen. Im Vergleich zum Öffentlichen Personennah- und Fußgängerverkehr konnte sich der Radverkehr gegenüber dem dominanten Kfz-Verkehr nicht nur behaupten, sondern seinen Stellenwert auch geringfügig ausbauen.

Die Umsetzung der Konzeption von 1993 hat einen Stand erreicht, dass zur weiteren Förderung des Radverkehrs neue Impulse und Prioritäten zum Ausbau und zur Unterhaltung der Radverkehrsanlagen gefordert sind. Von besonderer Bedeutung ist hierbei auch der Nationale Radverkehrsplan 2002-2012 der Bundesregierung, der die Länder und Kommunen zu einer stärkeren Förderung des Radverkehrs aufruft und den Radverkehr finanziell stärker fördern will.

Unter diesen Gesichtspunkten und bezüglich der gegenwärtigen Haushaltskonsolidierung war der Maßnahmeplan zur weiteren Fortschreibung der RVK bis 2012 neu abzugrenzen, der dann die Grundlage für den weiteren Ausbau und die Instandhaltung der Radverkehrsanlagen bilden soll. Neben den Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs (Image, Fahrradtourismus und Verkehrssicherheit) waren Gestaltungskriterien zum Bau von Radverkehrsanlagen entsprechend neu zu definieren und festzuschreiben.

Die 33 kurzfristigen Maßnahmen (bis 2006) sind überwiegend in der Investitionsprioritätenliste 2003 - 2006, Stand 6. Juni 2003, in verschiedenen Haushaltstellen enthalten. Die Gesamtsumme der Baumaßnahmen beträgt 40,651 Mio. €, davon sind anteilig ca. 3,39 Mio. € für die Errichtung der Radverkehrsanlagen erforderlich. Die kurzfristigen Maßnahmen 1, 23, 25, 31 und 32 können nur bei Ausreichung der entsprechenden Fördermittel über "soziale Stadt" bzw. "Hochwasser" realisiert werden. Die Bereitstellung weiterer finanzieller Mittel für über die o. g. Liste hinaus gehende Maßnahmen kann nur im Austausch gegen bereits beschlossene erfolgen. Ab 2007 sind die Radwegebaumaßnahmen entsprechend der finanziellen Möglichkeiten jeweils maßnahmekonkret und jährlich zu ermitteln und in den jeweiligen Haushaltsplänen der Baulastträger beschließen zu lassen.

Die Radverkehrskonzeption ist der Öffentlichkeit vorzustellen.

## **Kurzfassung der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg 2003**

### Inhaltsverzeichnis:

1. Analyse der Radverkehrskonzeption von 1993 und der dazu ergänzenden Beschlüsse von 1997 und 2001
2. Gegenwärtiger Stellenwert des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg
3. Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs
4. Gestaltungskriterien zur Anlage von Radverkehrsanlagen
5. Maßnahmeplan
6. Sicherung des Qualitätsmanagements zur Förderung des Radverkehrs

### Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 - Realisierungsbilanz von 1993 bis 2002
- Anlage 2 - Unfallanalyse
- Anlage 3 - Probleme und Defizite im Radverkehr
- Anlage 4 - Konflikt- und Mängelliste
- Anlage 5 - Gestaltungskriterien zum Bau von Radverkehrsanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg
- Anlage 6 - Maßnahmeplan und Prioritätenliste 2003 - 2012

### Kartenverzeichnis:

- Karte 1 - Hauptradwegenetz – rotes und grünes Netz
- Karte 2 - Touristisches Radwegenetz
- Karte 8 - Ausbauvorschläge im Hauptradverkehrsnetz  
(Kartenauswahl aus der Langfassung der Radverkehrskonzeption 2003)

## **1. Analyse der Radverkehrskonzeption von 1993 und der dazu ergänzenden Beschlüsse von 1997 und 2001**

Beim Ausbau von Radverkehrsanlagen von 1994 bis 2002 wurden insgesamt 110 km Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege neu gebaut bzw. grundhaft erneuert. Der Ausbau erfolgte durch Initiativen des Tiefbau-, Stadtplanungsamtes und des Magdeburger Stadtgartenbetriebes (MSB) sowie von Erschließungsträgern und privaten Investoren. Dazu wurden im Rahmen:

- von planmäßigen Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen des Straßenbaus
- der Städtebausanierung
- der Wohnumfeldgestaltung
- von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen
- als Folgemaßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- im Rahmen von privaten Vorhaben- und Erschließungsplänen

finanzielle Mittel in Höhe von insgesamt ca. 12,5 Mio. € aufgewendet. Das entspricht einem durchschnittlichen Volumen von jährlich 1,4 Mio. €. Mit inbegriffen sind hier auch die finanziellen Mittel der Umsetzungskonzeption 1997 – 2000 und des Anschlussprogramms 2001/ 2002. Damit wuchs das Radwegenetz von insgesamt 111 km (1992) auf 125 km straßenbegleitende und 87 km selbständig geführte Radverkehrsanlagen.

Die Bilanz der Radverkehrskonzeption von 1993, der Umsetzungskonzeption Radverkehr 1997 - 2000 und des Anschlussprogramms Radverkehr 2001/ 2002 ist in der Anlage 1 ersichtlich. Sie ist unter dem Aspekt einer sich in den letzten Jahren verschlechternden Haushaltslage der Landeshauptstadt Magdeburg weitgehend positiv zu bewerten. Die Haushaltskonsolidierung führte unter anderem auch dazu, dass einige Maßnahmen auf unbestimmte Zeit verschoben wurden. Dafür wurde entsprechend eines Stadtratbeschlusses der Ausbau des Biederitzer Radweges entlang der stillgelegten Bahnstrecke Magdeburg-Brückfeld/ Biederitz forciert.

Bei der flächendeckenden Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen haben sich im Vergleich zum Ausbau des Radwegenetzes keine großen Veränderungen vollzogen. Es wurde zwar an wenigen markanten Stellen besser geeignete Fahrradständer aufgestellt, aber insgesamt konnte, auch unter Berücksichtigung der neuen Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt, kein Durchbruch erzielt werden. Positiv hervorzuheben sind hier die Verbesserungen am Hauptbahnhof. Mit der Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes errichtete die Landeshauptstadt 70 Anlehnbügel. Die DB AG installierte am Kölner Platz 80 Abstellplätze. Mit Mitteln des ÖPNV-Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt, der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg wurden im Bereich des Stadtplatzes 98 überdachte Abstellplätze geschaffen.

## **2. Gegenwärtiger Stellenwert des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg**

Im Zuge der Überarbeitung und Präzisierung der RVK wurde das Verkehrsunfallgeschehen seit 1991 mit Radfahrerbeteiligung analysiert sowie eine Haushalt- und Dienststellenbefragung zum Radverkehr durchgeführt.

Bezüglich der Unfallanalyse ergaben sich folgende Eckwerte:

- ⇒ Keine überdurchschnittliche Häufung von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung bezogen auf die jährliche Gesamtzahl der Unfälle – die Anteile schwanken um die 5% aller Unfälle und entsprechen somit auch dem allgemeinen Verkehrsgeschehen,
- ⇒ Hauptunfallursache mit ca. 60% aller Unfälle ist das fehlerhafte Verhalten beim Einbiegen, Kreuzen und Abbiegen sowie die Benutzung der falschen Fahrbahnseite,
- ⇒ Häufigste Personengruppe sind Jugendliche von 15 bis 25 Jahre
- ⇒ Mit Ausnahme der in der Anlage 2 dargestellten Knotenpunkte keine weitere Häufung von Unfallschwerpunkten.

In Anlehnung an das System der repräsentativen Verkehrsbefragung der Technischen Universität Dresden (SrV) wurden im September 2002 nach dem Zufallsprinzip rund 500 Haushalte nach ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Ergebnisse der Befragung deckte sich im wesentlichen mit den turnusmäßigen Befragungen der Technischen Universität Dresden. So wurde unter anderem ermittelt, dass

- ⇒ rund 15% der Befragten täglich das Fahrrad benutzen,
- ⇒ geringfügig mehr Männer mit dem Fahrrad unterwegs sind als Frauen,
- ⇒ rund 32% aller befragten Radfahrer das Fahrrad in der Freizeit und
- ⇒ ca. 82 % der Befragten das Fahrrad als Mittel zur körperlichen Betätigung nutzen.

Neben der Haushaltsbefragung erfolgte im November 2002 eine schriftliche Befragung von 156 Magdeburger Firmen, Einrichtungen, Schulen, Ausbildungsstätten, Ämtern der Stadtverwaltung, Verbänden und Interessenvertretungen. Aus dieser ist besonders hervorzuheben, dass

- ⇒ ca. 71 % der befragten Dienststellen eine Wende in der Magdeburger Verkehrspolitik zugunsten des Fahrrades für wünschenswert und 29 % für nicht wünschenswert halten.
- ⇒ rund 85 % der Befragten für eine Fortführung der bisherigen Förderungen für den Radverkehr sind. 45 % befürworten eine Fortführung mit einem größeren finanziellen Budget.

In der Anlage 3 sind die Probleme und Defizite zur gegenwärtigen Situation im Radverkehr aus der Haushalts- und Dienststellenbefragung aufgelistet. Daraus ableitend und aus den Hinweisen der städtischen Arbeitsgruppe "Radverkehr", des ADFC, der Unfallanalyse und der Befahrung des Radverkehrsnetzes leitete sich die in der Anlage 4 dargestellte Mängel- und Konfliktliste ab. Dabei geht es um folgende generelle Probleme:

- ⇒ weitere Komplettierung des Radwegenetzes mit Schwerpunkt der Lückenschließung,
- ⇒ Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr an stark belasteten Knotenpunkten,
- ⇒ bessere Berücksichtigung des Radverkehrs bei den LSA-Regelungen,
- ⇒ Beseitigung der Unfallgefahren durch zu hohe Bordkanten an noch zu vielen Radwegauf- und -abfahrten sowie an schlecht überfahrbaren Grundstückszufahrten
- ⇒ konsequenteres Einschreiten bei Behinderungen des Radverkehrs auf Radverkehrsanlagen durch verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge, durch zu tief hängende Werbetafel, durch unzureichend abgesicherte Baustellen sowie bei verkehrswidriges Fahrverhalten sowohl von Rad- als auch von Kfz-Fahrern,
- ⇒ Instandsetzung von schlecht befahrbaren Radwege,
- ⇒ Mangelnde Reinigung von Radwegen,
- ⇒ zu wenige Radwege in das Magdeburger Umland
- ⇒ fehlende, witterungsgeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen an zentralen Punkten und an wichtigen Übergangsstellen zum ÖPNV

### **3. Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs**

Das Leitbild der RVK von 1993 zur Förderung des Radverkehrs ist auch unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen nach wie vor gültig. Die Schaffung eines attraktiven Angebotes für den Radverkehr als ökologische Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist immer noch die wichtigste Aufgabe. Im einzelnen bedeutet dies:

- ⇒ die weitere Komplettierung des Netzes aus straßenbegleitenden und selbständig geführten Radwegen sowie Anliegerstraßen und ländlichen Wegen (rotes und grünes Netz),
- ⇒ den Erhalt und die ständige Verbesserung der Beschaffenheit der Fahrwege – Zustand, Erkennbarkeit und Stetigkeit der Anlagen
- ⇒ stärkere Beachtung der verkehrsorganisatorischen Besonderheiten bzw. Anforderungen

- ⇒ die flächendeckende Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen
- ⇒ Radtourismusförderung als ein Punkt der Wirtschaftsförderung
- ⇒ verstärkte Anwendung des Controlling zur Sicherung des Qualitätsmanagement
- ⇒ weitere Stärkung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Landeshauptstadt Magdeburg
- ⇒ Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und deren Zielstellung

#### **4. Gestaltungskriterien zur Anlage von Radverkehrsanlagen**

Eine große Rolle bei der Umsetzung der RVK spielt die Gestaltung und insbesondere die Führung der Radverkehrsanlagen. Der Ermessensspielraum hierzu vergrößerte sich durch zwischenzeitliche Änderungen einiger gesetzlichen Bestimmungen zu Gunsten des Radverkehrs. In Anlehnung an die Empfehlung von Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995 (ERA '95) und der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie unter Berücksichtigung stadtrelevanter Richtlinien zur baulichen Ausführung gelten nunmehr die in der Anlage 5 aufgelisteten Gestaltungskriterien.

#### **5. Maßnahmeplan**

Der in Anlage 6 aufgeführte und in Karte 3 dargestellte Maßnahmeplan zur Förderung des Radverkehrs orientiert sich auf folgende Zielstellungen und Schwerpunkte:

- ⇒ Schaffung von Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben bzw. Gleisbaumaßnahmen der MVB,
- ⇒ Verbreiterung und Zustandsverbesserung vorhandener Radwege im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen,
- ⇒ Erhöhung der Verkehrssicherheit an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten durch bessere Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Programmierung der Lichtsignalanlagen (LSA)
- ⇒ Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umbau von bisher noch ungesicherten Querungsstellen der Radverkehrstrassen über stark belegte Straßen,
- ⇒ weiterer Ausbau des touristischen Radwegenetzes, unter anderem auch über das Ländliche Wegekonzept des Landes Sachsen-Anhalt, einschließlich der Beseitigung von Hochwasserschäden an diesen Wegen,
- ⇒ Umsetzung der vorhandenen Wegweisungskonzeption, einschließlich der Klärung der Baulastträgerschaft von Wegen und der Beschilderung,
- ⇒ Errichtung einer Radstation am Hauptbahnhof und weiterer Ausbau der Bike&Ride-Abstellplätze,

Dafür sind im Zeitraum von einschließlich 2003 bis 2012 insgesamt 14,7 Mio. € erforderlich, welche umgerechnet auf das Jahr dem bisherigen Niveau von ca. 1,4 Mio. € entsprechen würden. Davon sind ab 2007 jährlich Mittel für den Ausbau von Querungshilfen, für die teilweise Nachrüstung an vorhandenen LSA und für kleinere Instandsetzungen an den Radverkehrsanlagen in Höhe von 150,- T€ vorzusehen. Für den Ausbau und der grundhaften Erneuerung der ca. 102 km Radverkehrsanlagen bzw. für den Radverkehr gut nutzbare landwirtschaftliche Wege liegt das erforderliche finanzielle Volumen, einschließlich der Fördermittel, anteilig bei 13,8 Mio. €. Während für den Zeitraum der kurzfristigen Maßnahmen anteilig 3,39 Mio. € im Zuge von Straßen- und Wegebauvorhaben über die Investitionsprioritätenliste 2003 - 2006, Stand 6. Juni 2003, mit abgesichert werden, sind anteilig weitere 5,24 Mio. für mittel- bzw. 6,10 Mio. € für langfristige Maßnahmen erforderlich. Zur finanziellen Absicherung dieser Maßnahmen kann hier auf eine Reihe von Fördermöglichkeiten der Europäischen Union, des Bundes und des Landes zurückgegriffen werden. Auf Grund der Spannweite der Förderquote und -bedingungen ist der städtische Komplementäranteil nach gegenwärtigem Kenntnisstand quantitativ nicht feststellbar. Die Maßnahmen sind daher maßnahmekonkret und jährlich zu ermitteln und in den jeweiligen Haushaltsplänen der Baulastträger ab 2007 beschließen zu lassen. Vorab sind hierbei jedoch die

liegenschaftsrechtlichen Probleme zu klären sowie die naturschutz- und wasserrechtlichen Belange entsprechend zu berücksichtigen.

Darüber hinaus könnten zur Schaffung noch besserer Bedingungen für den Radverkehr weitere Aktivitäten umgesetzt werden:

- ⇒ Verankerung der Pflicht zur Bereitstellung von leicht zugänglichen, ausreichend dimensionierten und sicheren Fahrradabstellplätzen durch Bauherren, Gewerbetreibende, Händler u. a. in einer speziellen Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg,
- ⇒ Nutzerfreundliche Tarifgestaltung zur Mitnahme von Fahrrädern in Straßenbahnen, Bussen und auf Fähren
- ⇒ Integration des Fahrradtourismus in das Touristische Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg als wirtschaftsfördernder Aspekt und Verknüpfung des Grünen Ringes mit dem touristischen Radwegenetz und der Radstation am Hauptbahnhof als möglichen Anlaufpunkt des Ringes,
- ⇒ Internetpräsentationen zum Radverkehr und die Erstellung eines Stadtplanes für Radfahrer auf der Basis des amtlichen Stadtplanes des Vermessungsamtes, möglichst über Sponsoring,
- ⇒ die Erstellung eines Konzeptes zu Standorten von Fahrradboxen im Umfeld von Sehenswürdigkeiten der Landeshauptstadt und deren Betreibung,

## **6.Sicherung des Qualitätsmanagements zur Förderung des Radverkehrs**

Um die Belange des Radverkehrs bei der Planung und Realisierung von Straßen-, Freiflächenbauvorhaben stärker zu berücksichtigen, ist ein spezielles Kontrollsystem als Qualitätsmanagement zu entwickeln. Dies soll helfen, in allen Bereichen der Planung und Realisierung die dann dafür erforderliche Sorgfalt abrechen- und kontrollierbarer zu gestalten. Es soll damit auch erreicht werden, dass zum Funktionieren des städtischen Gesamtverkehrs auch die Erfüllung bestimmter Mindestkriterien des Radverkehrs gehören.

Die dazu erforderliche Checkliste ist im Zusammenhang mit den zuständigen Fachämtern zu erstellen.

## Anlage 1 – Realisierungsbilanz von 1993 bis 2002

### Radverkehrskonzeption 1993

Nr.	Objekt	Bemerkungen
<b>Elberadweg</b>		
1	Nördliche Stadtgrenze – Herrenkrugquerdeich	realisiert
2	Herrenkrugquerdeich – Markgrafenstraße	realisiert
3	Markgrafenstraße – Brückstraße	realisiert
4	Brückstraße - Kirche Prester	realisiert
5	Kirche Prester – südliche Stadtgrenze	realisiert
6	Gierfähre Westerhüsen – Pechau	realisiert, durch Hochwasser wieder beschädigt
<b>Radfahrweg zwischen Neu-Olvenstedt und Stadtzentrum</b>		
1	Helmstedter Chaussee (B 1) – Freiheitsplatz	nicht realisiert
2	Am Freiheitsplatz – Albert-Vater-Straße	weitgehend realisiert
3	Albert-Vater-Straße – Schrote	realisiert
<b>Westelbischer Radweg</b>		
1	An der Lake – Askanischer Platz	teilweise realisiert
2	Askanischer Platz – Sternbrücke	nur bis Hubbrücke realisiert
3	Sternbrücke - Fähre Buckau	nicht realisiert
4	Fähre Buckau - Alt-Salbke	realisiert
5	Sülzemündung – Gierfähre Westerhüsen	teilweise realisiert
6	Gierfähre Westerhüsen – südliche Stadtgrenze	realisiert
<b>Börderadweg</b>		
1	Liebermannstraße – Hannoversche Straße	weitgehend realisiert
2	Hannoversche Straße – westliche Stadtgrenze	nicht realisiert
<b>Klusdammradweg</b>		
1	Elberadweg – Pechau	teilweise realisiert
2	Pechau – östliche Stadtgrenze	realisiert
<b>Weitere Maßnahmen im Rahmen der Bundesgartenschau 1999</b>		
1	Wege im Kernbereich des Elbauenparks	realisiert
2	Neue Neustadt – Herrenkrugrundell	Fußgänger- / Radfahrerbrücke
3	Radfahrrundkurs durch den Elbauenpark	nicht realisiert
4	Sanierung vorhandener Radwege	nicht konkret abrechenbar
<b>Radwegebau im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen</b>		
1	Umbau Ebendorfer Chaussee zwischen Lerchenwuhne und Zufahrt Hornbach	realisiert
2	Neubau Verlängerung Westring zwischen Olvenstedter Chaussee und Große Diesdorfer Straße	realisiert
3	Umbau Ebendorfer Straße	im Bau
4	Brückenneubau und Ausbau des Diesdorfer Graseweges zw. Große Diesdorfer Straße und Sudenburger Wuhne	realisiert
5	Sanierung Seitenbahnen Halberstädter Straße	weitgehend realisiert
6	Ausbau Königstraße zwischen Wanzleber Chaussee und Halberstädter Chaussee	realisiert
7	Ausbau Seitenbahnen Saalestraße	realisiert

Nr.	Objekt	Bemerkungen
8	Ausbau Salbker Chaussee zwischen Magdeburger Ring und Einfahrt Bördecenter	realisiert
9	Ausbau Weizengrund	realisiert
10	Brückenneubau Magdeburger Ring / Lorenzweg	realisiert
11	Ausbau Brenneckestraße zwischen Halberstädter Chaussee und Magdeburger Ring	im Bau
12	Umbau Knoten Hundisburger Straße / Lübecker Straße	realisiert
13	Brückenneubau Magdeburger Ring / Mittagstraße	realisiert
14	Neubau Nordbrückenzug zwischen Askanischer Platz und Jerichower Platz	realisiert
15	Neubau Burger Straße (Nordverbinder) zwischen August-Bebel-Damm und Magdeburger Ring	teilweise realisiert
16	Neubau verlängerte Strombrücke zwischen Am Charlottentor und Strombrücke	nicht realisiert
17	Neubau der Erschließungsstraße zum Güterverteilerzentrum in Rothensee mit Neubau der Oebisfelder Brücke	realisiert
18	Neubau Ortsumgehung Barleben (B 189) mit Knotenpunktausbau Zufahrt "Am Pfahlberg"	realisiert
19	Ausbau Friedrich-Ebert-Straße zwischen Berliner Chaussee und Cracauer Straße	realisiert
20	Ausbau Münchenhofstraße zwischen Insleber Straße und Lorenzweg	realisiert
21	Ausbau Lorenzweg zw. Magdeburger Ring und Gagerstraße sowie zwischen Münchenhofstraße und Bahn	teilweise realisiert
22	Ausbau August-Bebel-Damm zwischen A 2 und Zwischenschleife Straßenbahn	realisiert

#### Mittelfristige Maßnahmen

1	Schroteradweg	teilweise realisiert
2	Klinkeradweg	teilweise realisiert
3	Sülzeradweg	nicht realisiert
4	Großer Sülzeradweg	nicht realisiert
5	Glacisradweg	teilweise Zustandsverbesserung

#### Umsetzungskonzeption Radverkehr 1997

1	Baukomplex Zentraler Platz: Radwege entlang der Ernst-Reuter-Allee und im Breiten Weg zw. Julius-Bremer- und Himmelreichstraße, Radwegverbindung zw. Jakob- und Große Klosterstraße	realisiert
2	Radverkehrsanlagen um den Hasselbachplatz	realisiert
3	Baukomplex City-Carré: Radverkehrsanlagen Ernst-Reuter-Allee, Otto-von-Guericke-Straße, Hasselbachstraße	realisiert
4	Radwege an der Walter-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Hohefortestraße	teilweise realisiert
5	Radwege am Universitätsplatz	teilweise realisiert

#### Maßnahmen zur Gestaltung des touristischen Radwegenetzes

1	Elberadweg	weitestgehend realisiert (Bereich Heumarkt fehlt)
2	Westelbischer Radweg	teilweise realisiert
3	Neustädter Radweg zwischen Nicolaiplatz und Lange Lake	teilweise realisiert
4	Börderadweg	teilweise realisiert
5	Radwege zwischen Pechau, Randau und im Biederitzer Busch	realisiert
6	Schroteradweg	nicht realisiert
7	Ehleradweg	nicht realisiert
8	Radweg "An der Lake"	teilweise realisiert

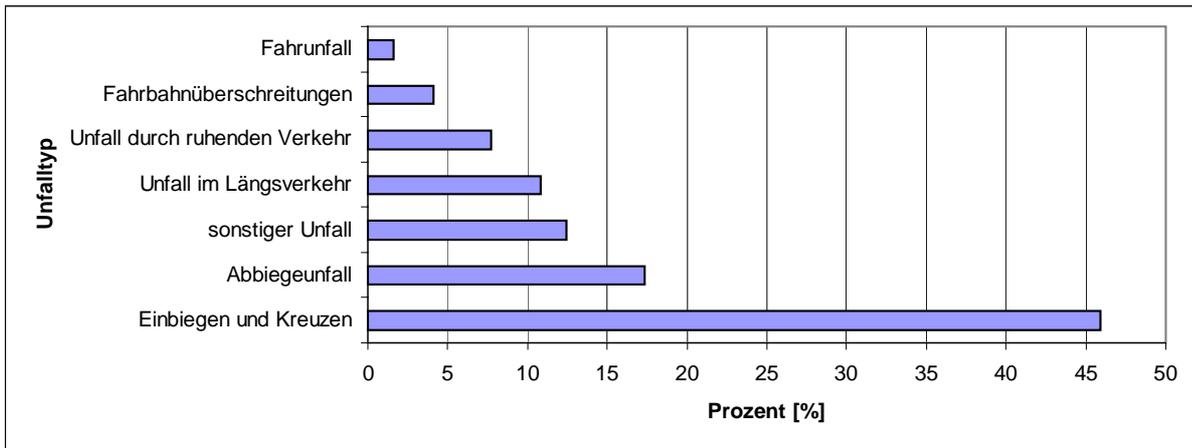
Nr.	Objekt	Bemerkungen
<b>Radwegebau im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen</b>		
1	Nordbrückenzug	realisiert
2	Diesdorfer Graseweg	teilweise realisiert
3	Friedrich-Ebert-Straße	realisiert
4	Breitscheidstraße	realisiert
5	Ottersleber Chaussee	teilweise realisiert
6	Europaring (verlängerter Westring)	Westseite durchgehend und Ostseite teilweise realisiert
7	Südseite August-Bebel-Damm	realisiert
<b>Ausbau, Sanierung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen und wichtige Einzelvorhaben</b>		
1	Halberstädter Straße / Chaussee	weitgehend realisiert
2	Leipziger Chaussee	realisiert mit Ausnahme eines Stückes der B71
3	Leipziger Straße	nicht realisiert
4	Schönebecker Straße	teilweise realisiert
5	Alt-Fermersleben	teilweise realisiert
6	Alt-Salbke	teilweise realisiert
7	Alt-Westerhüsen	teilweise realisiert
8	Wiener Straße	realisiert
9	Lübecker Straße	realisiert
10	Lüneburger Straße	realisiert
11	Goethestraße	realisiert (Belagsverbesserungen)
12	Johannisbergstraße	nicht realisiert
13	Verbindungsstraße von Prester nach Pechau, Randau und Calenberge	realisiert

### **Anschlussprogramm Radverkehr 2001 / 2002**

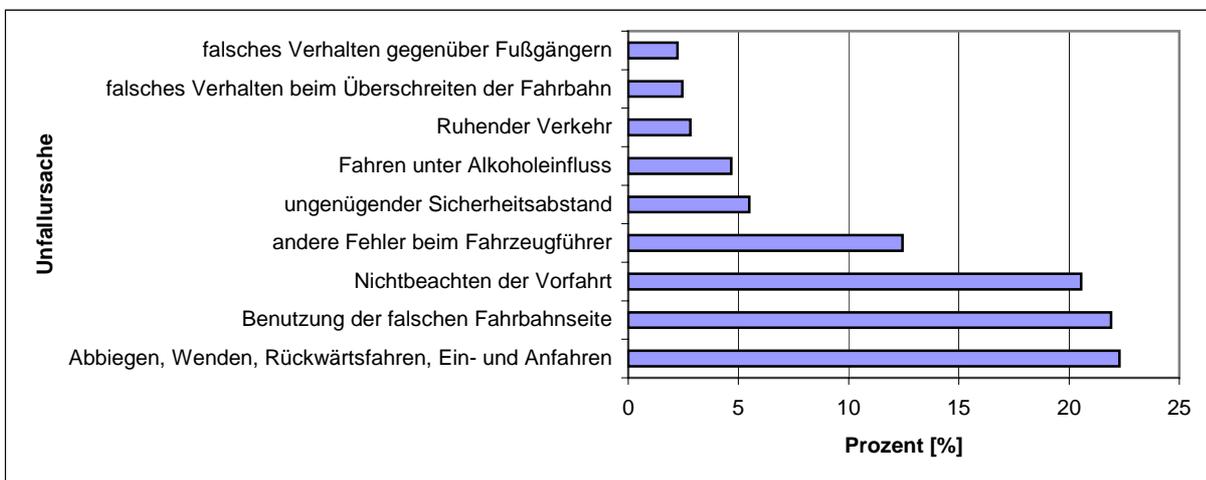
1	Umfahrung des Salbker Engpasses (Ostseite) über Repkow-, Kroppenstedter, Kreuzhorst- und Hadmersleber Straße	realisiert
2	Umfahrung des Salbker Engpasses (Westseite) über Gröninger Straße, Am Thie, Alt-Salbke und Friedhofstraße	teilweise realisiert
3	Rad- / Gehwegverbindung zwischen Welsleber, Hadmersleber und Quenstedter Straße	teilweise realisiert
4	Radwege entlang Alt-Salbke / Alt-Westerhüsen (Ostseite) zwischen Kroppenstedter Straße und Hilligerstraße	im Bau
5	Radwege entlang Alt-Salbke / Alt-Westerhüsen (Westseite) zwischen Hadmersleber Straße und Schleswiger Straße	nicht realisiert
6	Rad- / Gehwegverbindung zwischen Klosterhof und Am Schweineanger als Teilstück des Sülzeradweges	teilweise realisiert
7	Bordabsenkungen, Radwegauf- und Radwegabfahrten, Aufstellung von Fahrradabstellanlagen	nicht vollständig realisiert
8	Biederitzer Radweg entlang der stillgelegten Bahntrasse von Magdeburg-Brückfeld nach Biederitz	im Bau

## Anlage 2 – Unfallanalyse

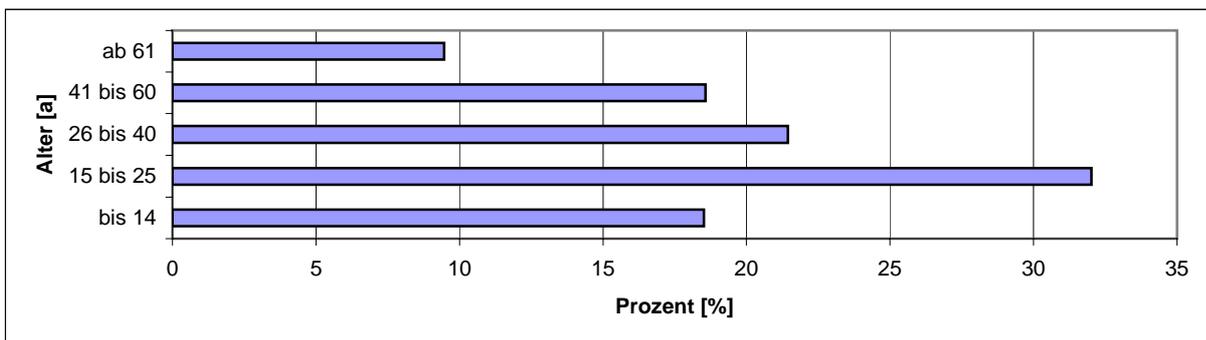
### Verkehrsunfälle mit Radfahrern nach Unfalltypen



### Verkehrsunfälle mit Radfahrern nach Unfallursachen

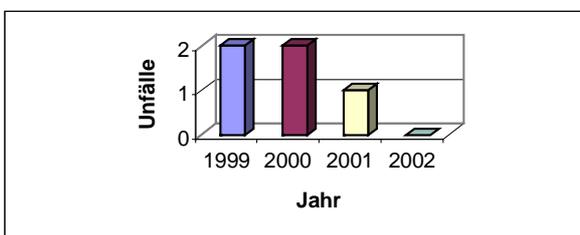


### Verkehrsunfälle mit Radfahrern nach Alter

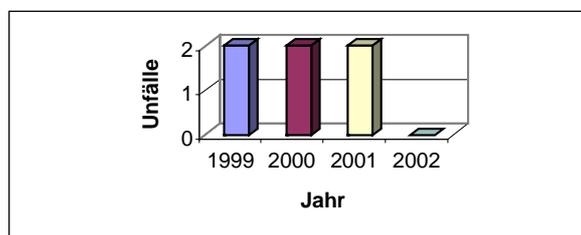


### Unfallsschwerpunkte mit mehr als 5 Unfällen je Knoten im Zeitraum 1999 bis 2002

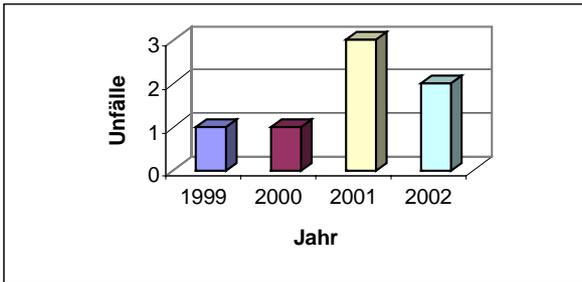
Ernst-Reuter-Allee / Bahnhofstraße



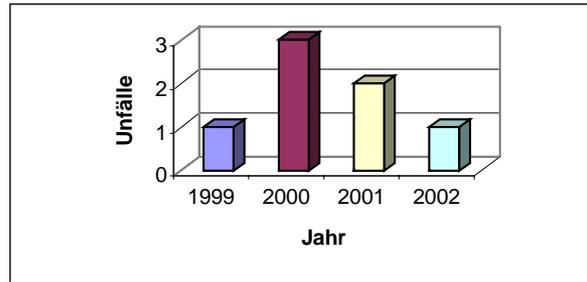
Olvenstedter Grasweg / Zufahrt Florapark



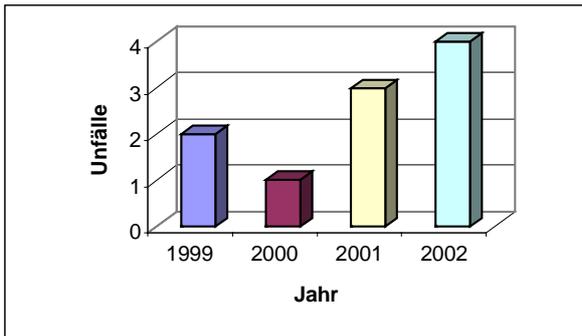
Ernst-Reuter-Allee / Jakobstraße



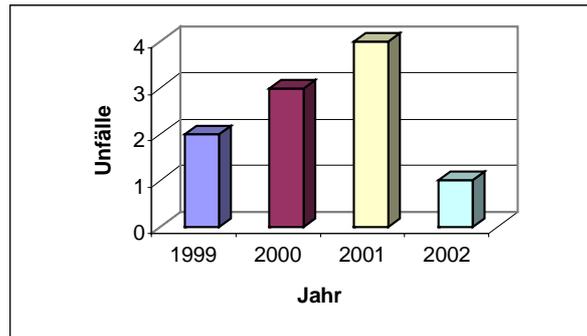
Lübecker Straße / Haldensleber Straße



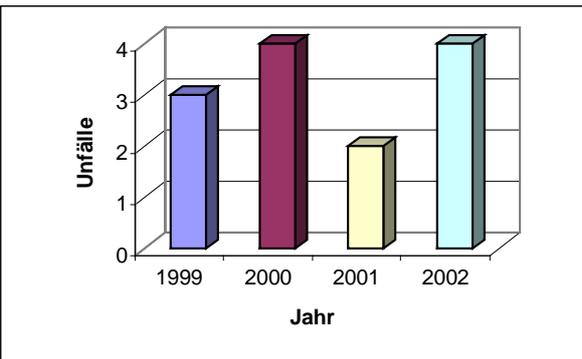
Walther-Rathenau-Straße / Am Krökentor



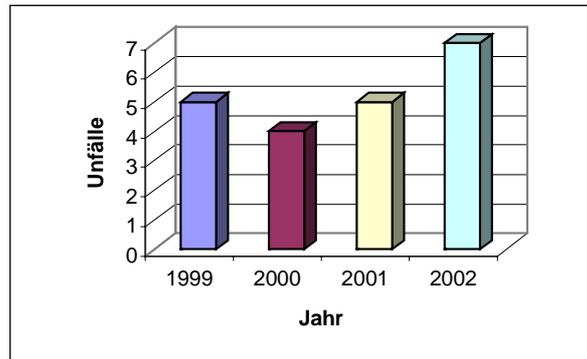
Olvnstedter Graseweg / Holzweg



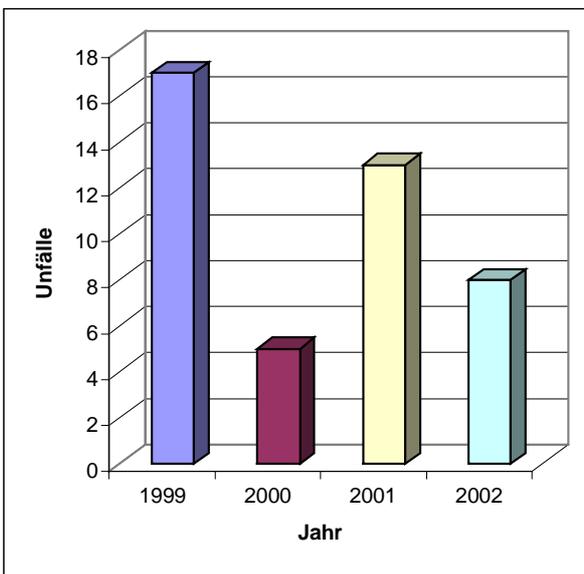
Bahnhofstraße / Hallische Straße



Walther-Rathenau-Straße / Universitätsplatz



Ernst-Reuter-Allee / Kölner Platz



## Anlage 3 - Probleme und Defizite im Radverkehr

In der Stichprobenbefragung von 500 Haushalten und 156 Ämtern, Firmen, Einrichtungen und Verbänden zum Radverkehr in Magdeburg wurden besonders folgende Probleme und Defizite benannt:

Nr.	Problem	Mehrfachkritik der	
		Bürger	Ämter usw.
<b>Konfliktpunkte für den Radverkehr in Magdeburg</b>			
<b>Allgemein</b>			
1	Fehlende Radwege, auch im Magdeburger Umland	x	x
2	Blockierte Radwege (Masten, Ruhender Verkehr, Müllcontainer usw.)	x	x
3	Radwegauf- und Radwegabfahrten	x	
4	Uneindeutige Trennung zwischen Geh- und Radweg	x	x
5	Im Umfeld des Hauptbahnhofes	x	
6	Fehlende Bordabsenkungen	x	x
7	Schlechter Zustand von Radwegen	x	x
8	Unzureichend gesicherte und beschilderte Baustellen	x	x
9	Fehlende oder ungeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten		x
10	Fehlende oder mangelhafte Beleuchtung		x
11	Schlechte Bedingungen im ÖPNV (Fahrradmitnahme, Verknüpfung mit dem Magdeburger Umland)		x
12	Radfahrer entgegengesetzt der Fahrtrichtung	x	x
13	Fehlende Schulungen für Kraftfahrer bzgl. dem Radverkehr und umgekehrt (gegenseitige Rücksichtnahme)		x
14	Mangelhafte Reinigung und Räumung von Radwegen (Glas, Schnee)		x
15	Hoher Fahrraddiebstahl		x
16	Radwegführung vor Warthäuschen		x
<b>Konkret</b>			
1	Große Knotenpunkte (Universitätsplatz, Hasselbachplatz, Damaschkeplatz, Jerichower Platz, Ernst-Reuter-Allee / Breiter Weg Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße, Schönebecker Straße / Warschauer Straße)	x	x
2	Diesdorfer Graseweg ab Sudenburger Wuhne Richtung Ottersleben	x	
3	Große Diesdorfer Straße	x	x
4	Cracauer Straße	x	
5	Pechauer Straße	x	
6	Halberstädter Straße / Chaussee	x	
7	Genthiner Straße	x	
8	Bahnübergang Ottersleber Chaussee (Richtung Salbke)	x	
9	Zoll / Anna-Ebert-Brücke (verkehrsgefährdende Regelung)	x	x
10	Schönebecker Straße	x	x
11	Salbker Straße / Faulmannstraße	x	
12	Magdeburger Ring / Abfahrt Fermersleber Weg	x	
13	Breiter Weg (Nordabschnitt, Ulrichshaus)	x	x
14	Brenneckestraße	x	
15	Strombrückenrampe Richtung Ost		x
16	Keine Radwege in den Neubaugebieten Neustädter See, Reform	x	x

<b>Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs</b>			
1	Weiterer Ausbau von Radwegen (keine Radfahrstreifen)	x	x
2	Reinigung / Beräumung von Radwegen (Schnee, Glas)	x	x
3	Fremdnutzung von Radwegen verhindern (Maste, Müllcontainer, Werbeplakate, Baustellenschilder, parkende Kfz)	x	x
4	Mehr Gehwege für den Radverkehr freigeben	x	x
5	Durchgehende Radverkehrsverbindungen (Lückenschluss, Stadtteile miteinander verbinden)	x	x
6	Zustandsverbesserung	x	x
7	Mehr gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Kraft- und Radfahrern (Schulungen)	x	
8	Absenkung von Bordsteinen	x	x
9	Deutliche Kennzeichnung (Farbe) und Beschilderung (auch für Kfz)	x	x
10	Verbesserung der Radwegauf- und Radwegabfahrten	x	
11	Schärfere Kontrollen von Radfahrern und härteres Vorgehen gegen Verkehrsverstöße, Erhöhung der Polizeipräsenz	x	x
12	Bessere Absicherung von Baustellen	x	
13	Verbesserung der Wegweisung	x	x
14	Schaffung von mehr geschützten Fahrradabstellmöglichkeiten (vor allem an Haltestellen und an zentralen Punkten der Stadt, auch gegen Entgelt)	x	x
15	Kostenloser Fahrradtransport im ÖV	x	
16	Radwege nur aus Asphalt, kein Pflaster und kein Schotter	x	
17	Eindeutige Trennung zwischen Geh- und Radweg		x
18	Verbesserung der Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr		x
19	Öffnung von Einbahnstraßen		x
20	Vereinbarung zur Aufstellung DIN-gerechter Fahrradabstellanlagen an wichtigen öffentlichen Einrichtungen		x

## Anlage 4 - Konflikt- und Mängelliste

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Länge [m]</b>
<b>Fehlende Netzverbindungen im Hauptradverkehrsnetz</b>			
Agnetenstraße	Gröperstraße	Hohepfortestraße	250
Agrarstraße	Birkenallee	Am großen Silberberg	1.800
Alt Salbke	Hermannstraße	Ferdinand-Schrey-Straße	950
	Gröninger Straße	Welsleber Straße	700
Alt Westerhüsen	Welsleber Straße	Sohlener Straße	650
Am Barleber See II	gesamt		1.500
Am Fuchsberg	gesamt		600
Am großen Wiesengraben	Beyendorfer Weg	Salbker Chaussee	950
Am Hopfengarten	Gustav-Ricker-Straße	Friedrich-List-Straße	300
An den Rennwiesen	Am Golfplatz	Breitscheidstraße	450
Anna-Ebert-Brücke	gesamt		350
Beimsstraße	Große Diesdorfer Straße	Liebknechtstraße	650
	Liebknechtstraße	Sudenburger Wuhne	350
Biederitzer Radweg	Friedrich-Ebert-Straße	Stadtgrenze	4.400
Börderadweg	Am Schroteanger	Zum Lindenweiler	500
Braunschweiger Straße	Diesdorfer Graseweg	Kroatenuhne	800
	Kroatenuhne	Kroatenweg	450
	Kroatenweg	Langer Weg	300
Breiter Weg	Keplerstraße	Behringstraße	150
	Bereich Ulrichshaus		
Breitscheidstraße	An den Rennwiesen	Stadtgrenze	750
Brenneckestraße	Halberstädter Chaussee	Blankenburger Straße	700
	Blankenburger Straße	Leipziger Straße	1.500
Calenberger Straße	Calenberger Dorfstraße	Stadtgrenze	700
Cracauer Straße	Brückstraße	Am Charlottentor	150

Danzstraße	Otto-von-Guericke-Straße	Breiter Weg	200
Diesdorfer Graseweg	Waltherstraße	hinter Kleingartenanlage Friedenshöhe	650
Dodendorfer Straße	Salbker Straße	Fermersleber Weg	450
	Fermersleber Weg	Marienstraße	400
	Raiffeisenstraße	Helmholtzstraße	200
Editharing	Freiligrathstraße	Olvenstedter Straße	300
Ehleradweg	Berliner Chaussee	Bahnlinie	2.100
	Berliner Chaussee	Pechau	5.200
	Pechau	Am Siel	850
Ernst-Lehmann-Straße	gesamt		350
<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Faulmannstraße	gesamt		350
Fermersleber Weg	Magdeburger Ring	Hecklinger Straße	250
Fichtestraße	gesamt		750
Freie Straße	gesamt		350
Friedrich-List-Straße	gesamt		900
Gardeleger Straße	Altmärker Privatstraße	Rogätzer Straße	200
Genthiner Straße	Am Buttersteig	Pfeifferstraße	400
Glindenberger Weg	gesamt		1.200
Große Diesdorfer Straße	Fröbelstraße	Adelheidring	1.300
Große Sülze.Radweg	Wisninger Wuhne	Holzweg	550
	Ebendoofer Chaussee	An der Wisninger Wuhne	800
Gübser Radweg	Kurzschlag-Privatweg	Weg von Zipkeleben	200
Hafenstraße	Rogätzer Straße	Bödikerstraße	150
Halberstädter Chaussee	Geflügelfarm	Osterweddinger Chaussee	500
	Bereich Goethesiedlung		50
Helmstedter Chaussee	gesamt		1.200
Hohendodeleber Chaussee	gesamt		2.100
Johannisbergstraße	gesamt		200
Kirschweg	Harzburger Straße	Hermann-Hesse-Straße	400
	Hermann-Hesse-Straße	Lilienweg	300
	Lilienweg	Leipziger Chaussee	700
Kleingartenanlage in Stadtfeld	Harsdorfer Straße	Neustädter Bierweg	300
Klinkeradweg	Cochstedter Straße	Carl-Miller-Straße	1.300
	Bereich Rampe Magdeburger Ring zum Fermersleber Weg		300
Königstraße	Wanzleber Chaussee	Halberstädter Chaussee	250
Kreisstraße (Sohlen)	An der Sülze	Sülzeradweg	200
Kroatenweg	Braunschweiger Straße	Bergstraße	300
Kümmelsberg	Hannoversche Straße	Harsdorfer Berg	300
Leipziger Chaussee	Flugplatz	Ottersleber Chaussee	450
	B 71 n (Flughafenumgehung)		2.600
Leipziger Straße	Erich-Weinert-Straße	Raiffeisenstraße	350
	Semmelweisstraße	Fermersleber Weg	400
Lemsdorfer Weg	Salzmannstraße	Magdeburger Ring	250
Liebknechtstraße	Westring	Arndtstraße	450
	Arndtstraße	Maybachstraße	550
Mittagstraße	Umfassungsstraße	Lübecker Straße	300
	Lübecker Straße	Nachtweide	500
<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Neustädter Radweg	Wasserkunststraße	Nachtweide	750
Niederndodeleber Straße	gesamt		1.500
Nordverbinder	Büdener Straße	Oebisfelder Straße	550
Osterweddinger Chaussee	gesamt		2.450
Ottersleber Chaussee	Gustav-Ricker-Straße	Ottersleber Straße	550
Ottersleber Straße	gesamt		1.400
Pfeifferstraße	gesamt		150
Raiffeisenstraße	gesamt		500
Robert-Koch-Straße	Albert-Vater-Straße	Draisweg	300
Rogätzer Straße	Gardeleger Straße	Peter-Paul-Straße	650

Rothenseer Straße	Stendaler Straße	Gardeleger Straße	150
	Wasserkunststraße	Am Polderdeich	850
Saalestraße	Havelstraße	Theodor-Kozłowski-Straße	1.650
Salbker Chaussee	Schäferbreite	Werner-von-Siemens-Ring	200
	Werner-von-Siemens-Ring	Auffahrt Magdeburger Ring	800
Salbker Straße	Leipziger Straße	Dodendorfer Straße	250
	Dodendorfer Straße	Hopfenbreite	300
Schanzenweg	gesamt		850
Scharnhorstring	Olvenstedter Chaussee	Olvenstedter Scheid	450
Schleinufer	Geißlerstraße	Am Dom	750
Schönebecker Straße	Benediktinerstraße	Thiemstraße	900
	Thiemstraße	Sülzeberg	250
	Umgehungsstraße (Warschauer Straße – Ottersleber Straße)		4.200
Schöppensteg	Ecke Curiestraße		50
Schroteradweg	Unter dem Mittellandkanal		150
	Neustädter Radweg	Salvador-Allende-Straße	1.900
	Koppelanger	Oebisfelder Straße	100
	Südlich des Barleber See I		1.200
Sieverstorstraße	gesamt		650
Sohlener Straße	Am Volkspark	Alt Westerhüsen	550
Stadtweg	Brücke über die Ehle		150
Steinkopffinsel	gesamt		1.000
Stendaler Straße	gesamt		300
Sternbrücke	gesamt		250
Sternstraße	gesamt		700
Steubenallee	gesamt		300
Sudenburger Wuhne	Diesdorfer Graseweg	Langer Weg	1.600
<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Länge [m]</b>
	Jordanstraße	Halberstädter Straße	550
Sülzeradweg	Alt Salbke	Am Schweineanger	400
	Beyendorf	Sohlen	950
Wanzleber Chaussee	Stadtgrenze	A 14	850
	Osterweddinger Chaussee	Friedhof	900
	Friedhof	Königstraße	350
	Königstraße	Halberstädter Chaussee	350
Wasserkunststraße	Nachtweide	Neustädter Radweg	300
Weg	Pechauer Straße	Zipkeleber Weg	1.500
Weg	Lorenzweg	Walther-Rathenau-Straße	550
Westelbischer Radweg	Herrenkrug	Stadtgrenze	7.800
	Bereich Handelshafen		250
	Hubbrücke	Sülzehafen	1.400
	Bereich Salbker Seen		500
Westring	Große Diesdorfer Straße	Nitzschkestraße	500
Windmühlenstraße	Gutensweger Straße	Oebisfelder Straße	1.200
Wisninger Wuhne	gesamt		1.800
<b>Schlechte Befahrbarkeit und Sicherheitsdefizite auf vorhandenen Radwegen bzw. Radfahrrouten</b>			
Adelheidring	gesamt		700
Albert-Vater-Straße	bei Straßenquerungen		-
Alter Postweg	Gierfähre	Elberadweg	1.300
Alt Fermersleben	Mahrenholzstraße	Bisamweg	550
Barleber Straße	auf Teilstücken		-
Beyendorfer Weg	Am großen Wiesengraben	Leipziger Chaussee	1.300
Blumenberger Straße	An den Sohlener Bergen	Beyendorfer Kirchweg	1.000
Breiter Weg	Nordabschnitt (Ostseite) zw. Julius-Bremer-Straße und Universitätsplatz		800
Erich-Weinert-Straße	gesamt		750
Glacisradweg	Gagernstraße, Bertha-von-Suttner-Straße		500
Große Diesdorfer Straße	bei Straßenquerungen		-
Große Sülze-Radweg	Alt Olvenstedt	Wisninger Wuhne	700
Gübser Radweg	Weg von Zipkelben	Stadtgrenze	850

Halberstädter Straße	auf Teilstücken		-
	Lemsdorfer Weg	Wiener Straße	450
Hohendodeleber Weg	Ottersleber Weg	Stadtgrenze	750
Holzweg	Wisninger Wuhne	Florapark	1.100
Kaiser-Otto-Ring	gesamt		650
Klinkeradweg	Benediktinerstraße		350
<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Klusdammradweg	Steindamm	Gabelung Zipkeleben	700
Liebknechtstraße	Beimsstraße	Westring	700
Lübecker Straße	Tankstelle	Klosterwuhne	200
Ottersleber Weg	Rebhuhnweg	Hohendodeleber Weg	1.700
Lüneburger Straße (Ostseite)	Henning-von-Tresckow-Straße	Schinkelstraße	450
Olvenstedter Grasweg	Lerchenwuhne	Umfassungstraße	1.200
Otto-von-Guericke-Straße	Keplerstraße	Anhaltstraße	250
Rothenseer Straße	Curierstraße	Pettenkofersstraße	300
Rothenseer Weg	Sülzeanger	Am Pfahlberg	650
Seehäuser Straße	Hohendodeleber Straße	Große Diesdorfer Straße	850
Spielhagenstraße	gesamt		900
Sudenburger Wuhne	auf Teilstücken		-
Sülzeradweg	Am Schweineanger	An den Gärten	2.000
Unter den Frohser Bergen	gesamt		700
Verbindungsweg	Rennetal	Olvenstedter Chaussee	350
Wilhelm-Külz-Straße	gesamt		600
Ziolkowskistraße	Barleber Straße	Koppelanger	800
<b>Verkehrssicherheitsdefizite an Knotenpunkten und Querungsstellen für den Radverkehr</b>			
Alt-Salbke / Sülzeradweg (Gröninger Straße)			
August-Bebel-Damm / Windmühlenstraße / Allerstraße			
Breitscheidstraße		Zweirichtungsradweg wechselt Straßenseite	
Brenneckestraße / Klinkeradweg (Goslarer Straße)			
Damaschkeplatz / Maybachstraße		keine Querungshilfe	
Ernst-Reuter-Allee / Bahnhofstraße		Querungshilfe und LSA nur durch Umweg erreichbar	
Ernst-Reuter-Allee / Kölner Platz		Radfahrer benutzen falsche Seite	
Fermersleber Weg / Klinkeradweg (Cochstedter Straße)			
Große Diesdorfer Straße / Adelheidring		Radwegende auf der Nordseite nach ca. 30m	
Jakobstraße / Johannisbergstraße			
Leipziger Chaussee / Salbker Chaussee / Ottersleber Chaussee			
Leipziger Straße / Wiener Straße / Raiffeisenstraße			
Universitätsplatz		Querung der Zufahrten problematisch	
Walter-Rathenau-Straße / Am Krökentor		keine Querungshilfe	

## Anlage 5 – Gestaltungskriterien zum Bau von Radverkehrsanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg

### 1. Mindestbreiten in Abhängigkeit der Verkehrsbedeutung der Straßen

Entsprechend der VwV-StVO ergeben sich unter Beachtung der Verkehrsbedeutung, der Frequentierungen (Fußgänger, Rad- und Kfz-Fahrer) und der Art des Straßenausbaus (anbaufrei oder nicht) folgende Mindestanforderungen für Radverkehrsanlagen:

1. An Hauptnetzstraßen mit **sehr hoher** Verkehrsbedeutung sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr sind die Radwege in der lichten Breite von **möglichst 2,00m** zu gestalten, d. h., dieser ist baulich 1,50m breit mit beidseitig je 0,25m breiten, überfahrbaren Sicherheitsstreifen herzustellen und soll sich in der Farbe, im Material oder im Ausnahmefällen auch in der Verlegeart vom Fußweg abheben.

2. An Hauptnetzstraßen mit **hoher** Verkehrsbedeutung sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr und mit geringer Fußgängerfrequentierung können Radwege in einer lichten Breite von **mindestens 1,50m** gestaltet werden. Der Radweg ist dann baulich 1,00m breit mit beidseitig je 0,25m breiten und überfahrbaren Sicherheitsstreifen. Die Ausweisung der Benutzungspflicht entsprechend der StVO (§ 2, Abs. 2) ist hier im Einzelfall zu prüfen.
3. An **anbaufreien** Hauptnetzstraßen (außerorts) sowie an Hauptnetzstraßen in lockerer Bebauung und mit **schwacher** Radfahrer- und Fußgängerfrequentierung sind prinzipiell gemeinsame Rad-/Fußwege anzulegen. Eine optische Unterscheidung der Nutzerflächen sollte vorgenommen werden. Die Mindestbreite für **innerörtliche** gemeinsame Rad-/Fußwege von beträgt **2,50m**. Bei Erfüllung der Mindestanforderungen ist bei nennenswerten Verkehrsbedürfnissen des Rad- und Fußgängerverkehrs zu prüfen, ob eine Radfahrgestaltung auf Gehwegen anstelle der Benutzungspflicht sinnvoller ist. Bei **außerörtlichen** gemeinsamen Rad-/Fußwegen beträgt die lichte Mindestbreite **2,00m**.
4. An Straßen in Tempo 30-Zonen sind **keine** separaten Radverkehrsanlagen anzulegen. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind als nichtbenutzungspflichtige weitestgehend beizubehalten und entsprechend dem Stand der Technik zu warten.
5. Bei Anordnung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen sind diese **mindestens 1,50m** breit anzulegen, wenn die danebenliegende Fahrgasse mindestens 4,50m breit ist bzw. **mindestens 1,25m**, wenn neben dem Streifen vollwertige Kfz-Spuren möglich sind. Zu Parkieranlagen ist zusätzlich ein Sicherheitsstreifen von 0,50m einzuhalten.

## 2. Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten, am Beginn bzw. am Ende von Radverkehrsanlagen

An Knotenpunkten mit Radverkehrsanlagen sind diese eindeutig erkennbar im Knotenpunktbereich zu führen. Dabei sind die Radfurten der vorfahrtberechtigten Straßen in „rot“ zu markieren. Für das Linksauffahren auf Radverkehrsanlagen ist in Verlängerung der einmündenden Straße bzw. einer Radverkehrsanlage in der Regel eine Auffahrt anzulegen. Eine Kopplung von Auf- und Abfahrten für Rad- oder Rollstuhlfahrer ist zu vermeiden.

Der Anfang und das Ende eines Radweges sind fließend zu konzipieren.

## 3. Mindestradien in Abhängigkeit der Anordnung des ruhenden Verkehrs

Die Verschwenkungen der Radverkehrsanlagen sind mit einem Mindestradius von 5,00m und einem Bogenwinkel von 37° auszuführen. Zum Verständnis der Verschwenkungen sind, wie in der Prinzipskizze dargestellt, in allen Entwurfs- und Ausführungsplänen entsprechend zu bemaßen. In Abhängigkeit der Kfz-Aufstellart ist der dafür entsprechende Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Parkstreifen von 0,75m (bei Längsparken) bzw. 1,00m (bei Senkrecht- bzw. Schrägparken) einzuhalten.

## 4. Taktile Trennung zwischen Rad- und Fußweg für Sehgeschädigte

Der Sicherheitsstreifen zwischen Rad- und Fußweg kann als taktile Trennstreifen genutzt werden und ist daher sowohl optisch als auch im Material deutlich vom Rad- und Fußweg erkennbar zu gestalten. Die blinden- und sehbehindertengerechte Trennung von Geh- und Radwegen ist in der Rangfolge wie folgt vorzunehmen:

- Kleinpflaster 3-reihig (vorrangig dort, wo aus stadtgestalterischen Gründen erforderlich ist)
- Noppensteine 0,20 m breit mit glatter Oberfläche in weiß oder anthrazit
- Läufersteine mit rauer griffiger Oberfläche

Der taktile Streifen ist von baulichen oder mobilen Anlagen, wie Schaltkästen, Fahrradabstellanlagen o. ä. frei zu halten und folgt dem Verlauf des Gehweges

## **5. Bordabsenkungen**

Entsprechend der Bordrichtlinie der Landeshauptstadt Magdeburg vom 18. März 1991 sind die Borde an Radverkehrsanlagen auf  $\leq 0,01\text{m}$  abzusenken. Für Bordabsenkungen sind keine Rundborde zu verwenden. Die Querneigung der angrenzenden Gosse ist im Bereich der Radverkehrsanlagen gleich oder weniger als die Querneigung der Fahrbahn. Einläufe sind in Höhe der Radverkehrsanlagen zu vermeiden.

## **6. Befestigungen der Radverkehrsanlagen**

Radverkehrsanlagen sind eben zu gestalten. Radverkehrsanlagen an bebauten Straßen sind vorzugsweise mit Pflasterelementen auszustatten, die grundsätzlich eine rote Tönung aufweisen. Wenn es aus gestalterischen Aspekten, insbesondere in City-Lagen und im Umfeld repräsentativer Baulichkeiten, Denkmalbereichen o.a. berechtigterweise nicht gewünscht ist, die Farbe "Rot" zu verwenden, ist dennoch eine deutliche optische Trennung und Beschilderung vorzusehen. Radverkehrsanlagen an anbaufreien Straßen bzw. selbständig geführte sind unter dem Gesichtspunkt des Unterhaltungs- und Pflegeaufwandes in Bitumen- oder Betonbauweise zu errichten.

## **7. Führung des Radverkehrs über Grundstückszufahrten**

Entsprechend der Richtlinie für die Planung, Genehmigung und Ausführung von Grundstückszufahrten vom 1. Dezember 1995 ist die Führung des Radweges optisch und gegebenenfalls in der Befestigungsart im Bereich der Grundstückszufahrt durchgängig vorzusehen. Es ist hierbei auf eine Absenkung der Radverkehrsanlage möglichst zu verzichten. Die Verwendung von ungeschnittenen Großpflastersteinen ist auszuschließen.

## **8. Anordnung von Grünflächen**

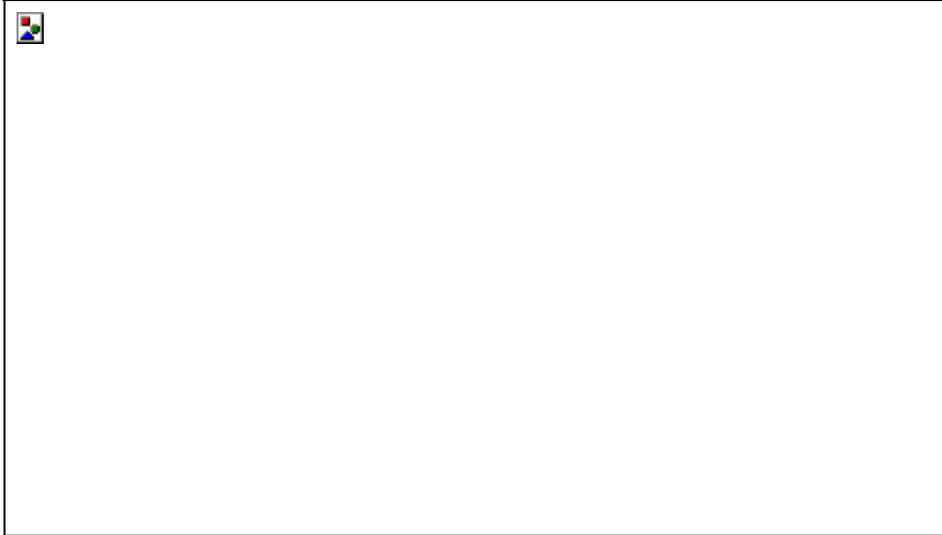
Generell sind „Minivegetationsflächen“ nicht zulässig. Bäume und Vegetationsflächen sind nur dort vorzusehen, wo auf Grund der örtlichen Gegebenheiten ausreichend Platz vorhanden ist.

Bei vorhandenen Bäumen und unzureichender Gesamtbreite kann kein Radweg angeordnet werden. Die Prinzipskizzen zur Führung des Radverkehrs sind als Anlage 5.1 beigefügt.

## Anlage 5.1

### Prinzipskizzen zu 1.1 der Anlage 5

#### Mindestquerschnitt ohne Baumreihe



#### mit Baumreihe zwischen Rad- und Fußweg



#### mit Baumreihe zwischen Radweg und Fahrbahn (ohne Parkieranlage)

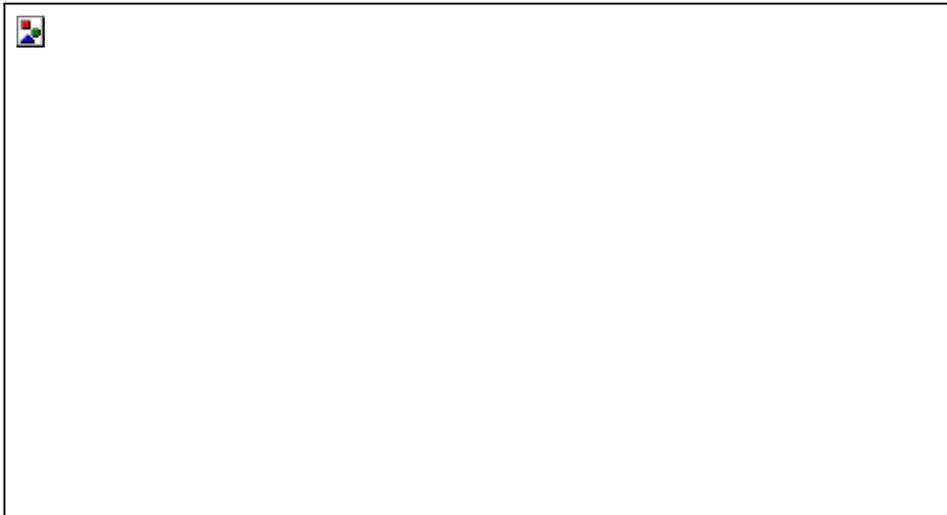


mit Baumreihe zwischen Radweg und Fahrbahn (mit Parkierungsanlage)



**Prinzipskizzen zu 1.2 der Anlage 5**

Mindestquerschnitt ohne Baumreihe



mit Baumreihe

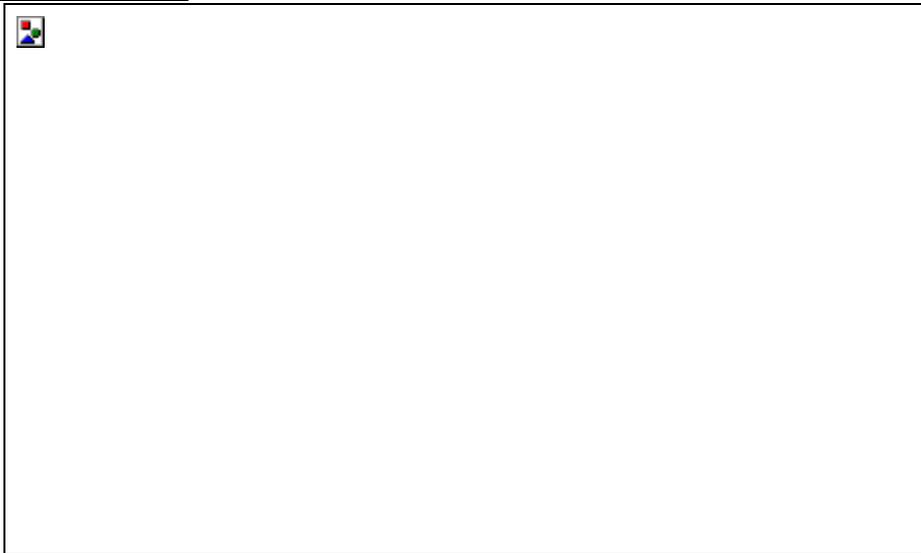


**Prinzipskizzen zu 1.3 der Anlage 5**

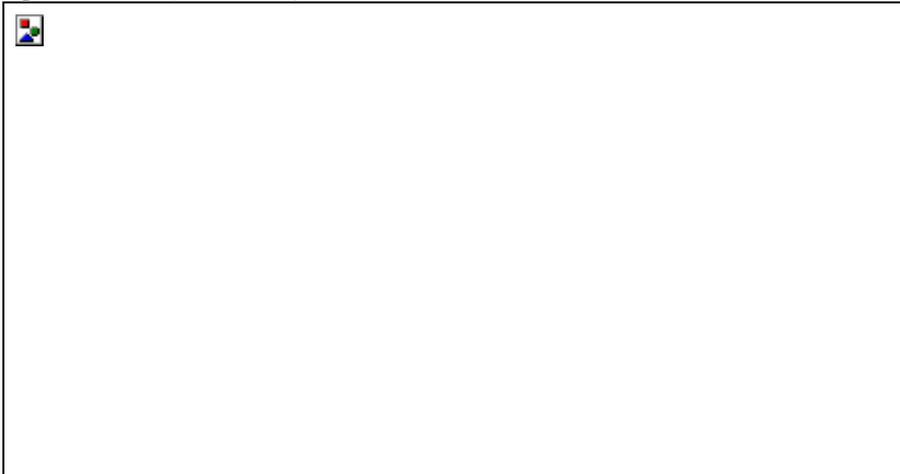
Mindestquerschnitt (innerorts) ohne Baumreihe



mit Baumreihe

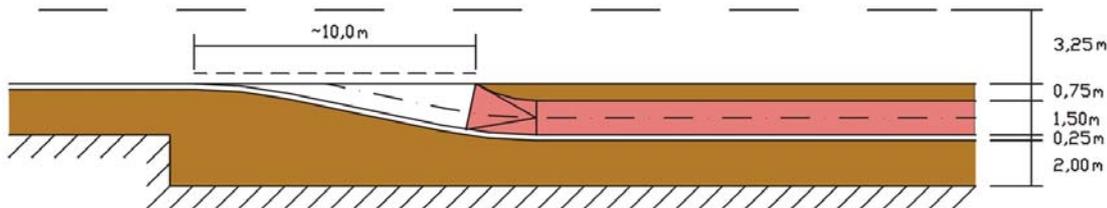


Mindestquerschnitt (außerorts)

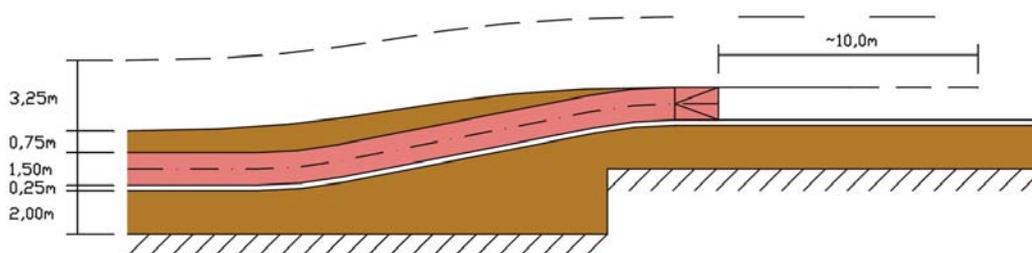


**Prinzipskizzen zu 2 der Anlage 5**

**Radwegaufleitung**

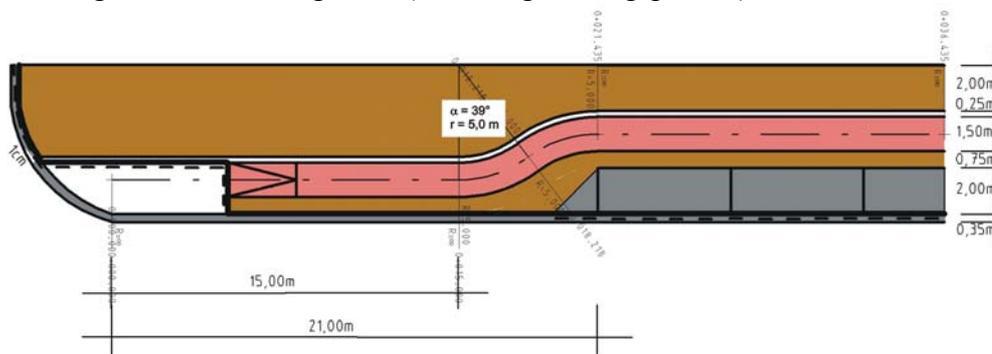


**Radwegableitung im Schutz einer Hochbordverziehung**

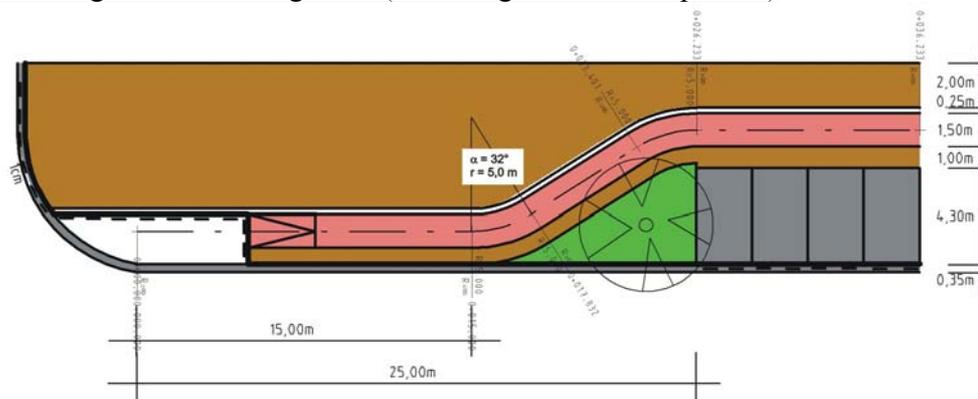


**Prinzipskizzen zu 3 der Anlage 5**

Verschwenkung ohne Zwischengerade (z. B. wegen Längsparken)



Verschwenkung mit Zwischengerade (z. B. wegen Senkrechtparken)



**Anlage 6 - Maßnahmeplan 2003 bis 2012**

Pos.	Maßnahme	von	bis	Länge [m]	Stadtrat-Beschluss-Nr.*	B-Plan-Nr.	Gesamtkosten [T€]	anteilige Kosten [T€]	neue Folgekosten [T€/a]	Maßnahmeart
<b>kurzfristige Maßnahmen</b>										
1	Alter Postweg	Gierfähre	Elberadweg	1.300	-		0,0	163	-	R/G
2	Alt Salbke	Gröninger Straße	Welsleber Straße	700	HH 2004		1.00,52	140	-	Seitb
3	Alt Westerhüsen	Sohlener Straße	Schleswiger Straße	650	HH 2004		> Pkt. 2	130	-	Seitb
4	Biederitzer Radweg	Friedrich-Ebert-Straße	Berliner Chaussee	3.300	1488-41(III)01	253-7	834,9	314	b. erm.	R/G
5	Breiter Weg	Julius-Bremer-Straße	Universitätsplatz	800	631-13(III)00	235-1	1.595,4	160	-	Seitb
6		Danzstraße	Bärbogen	460	HH 2003	239-2 239-3	1.055,2	46	-	Seitb
7	Brenneckestraße	Halberstädter Chaussee	Blankenburger Straße	700	1163-29(III)01		1.817,8	70	b. erm.	Seitb
8		Blankenburger Straße	Leipziger Straße	1.500	2349-66(III)03		0,0	300	b. erm.	Strb
9	Burger Straße	Oebisfelder Straße	Büdener Straße	550	-	102-1	0,0	110	b. erm.	Strb
10	Diesdorfer Graseweg	Waltherstraße	Kleingarten Friedeshöhe	650	DS 1471/97		k. A.	130	b. erm.	Strb
11	Dodendorfer Straße	Salbker Straße	Fermersleber Weg	450	-		0,0	50	-	Seitb Mark
12		Fermersleber Weg	Marienstraße	400	-		0,0	4	-	Mark
13	Erich-Weinert-Straße	Schönebecker Straße	Humboldtstraße	800	HH 2004		> Pkt. 2	160	-	Seitb
14	Fichtestraße			800	HH 2005		1.055,2	90	-	Seitb
15	Gareisstraße	Universitätsplatz	Henning-v-Tresckow-Str	300	HH 2004		> Pkt. 2	60	-	Seitb
16	Halberstädter Chaussee	Hängelsbreite	Wanzleber Chaussee	400	HH 2005		> Pkt. 14	40	b. erm.	Seitb
17	Kaiser-Otto-Ring	Gesamt		650	2214-62(III)03		siehe unter Pkt. 30	98	-	bit
18	Liebknechtstraße	Arndtstraße	Maybachstraße	450	HH 2003	223-1	> Pkt. 6	45	-	Seitb
19	Lübecker Straße	Tankstelle	Klosterwuhne	200	HH 2004		> Pkt. 2	20	-	Seitb
20	Neuer Rennweg	Eisvogelstraße	Bruno-Beye-Ring	300	DS 136/03	301-2	3.004,7	60	b. erm.	Seitb
		Zum Lindenweiler	Bruno-Beye-Ring	100	1874-53(III)02		260,0	20	b. erm.	Seitb
21	Niederndodeleber Straße	Ochtmerslebener Weg	Stadtgrenze	900	-		0,0		-	Strb
22	Otto-von-Guericke-Straße	Keplerstraße	Anhaltstraße	250	DS 284/02	Z 1	212,0	25	-	Seitb
23	Scharnhorstring	Olvenstedter Chaussee	Olvenstedter Scheid	450	-		0,0	43	-	R/G
24	Schroteradweg	Schöppensteg	verl. Hamburger Straße	300	-	131-1	10,0	29	b. erm.	R/G
25	Schroteradweg	Koppelanger	Oebisfelder Straße	100	-	102-1A	0,0	10	b. erm.	R/G
26	Sternbrücke	Gesamt		250	1355-37(III)01		11.345,5	50	b. erm.	Strb
27	Sternstraße	Gesamt		700	-	Z 1	302,0	140	-	Seitb
28	Steubenallee	Gesamt		300	2013-56(III)02	Z 1	1.853,9	30	-	Strb
29	Sudenburger Wuhne	Otto-Richter-Straße	Langer Weg	1.500	2355-66(III)03		1.754,8	300	b. erm.	Seitb
30	Universitätsplatz	gesamt		1.300	2214-62(III)03	178-2	14.544,5	130	-	Strb
31	Weg zu den Frohser Berge	Sohlener Straße	Stadtgrenze	1.900	-		0,0	238	-	R/G
32	Westelbischer Radweg	Bereich Salbker Seen		500	-		0,0	48	-	R/G
33		Hubbrücke	Sülzefafen	1.400	DS 0444/02	242-1 452-1 458-1	nicht ermittelbar	133	b. erm.	R/G
<b>Summe kurzfristige Maßnahmen</b>				<b>25.310</b>			<b>40.651,1</b>	<b>3.386</b>	<b>0,000</b>	
Pos.	Maßnahme	von	bis	Länge [m]	Stadtrat-Beschluss-Nr.	B-Plan-Nr.	Gesamtkosten [T€]	anteilige Kosten [T€]	neue Folgekosten [T€/a]	Maßnahmeart
<b>mittelfristige Maßnahmen</b>										
1	Am Barleber See II	Gesamt		1.500		101-1		180	k. erm.	R/G
2	Barleber Straße	Klosterwuhne	Ziolkowskistraße	800		156-1		160	-	Seitb
3	Biederitzer Radweg	Berliner Chaussee	Ehleradweg	750				71	1,065	R/G
4	Beimsstraße	Sudenburger Wuhne	Liebknechtstraße	350				70	-	Seitb
5		Liebknechtstraße	Große Diesdorfer Straße	650		311-1		65	k. erm.	Seitb
6	Börderadweg	Am Schroteanger	Zum Lindenweiler	500		303-1		48	k. erm.	R/G
7	Braunschweiger Straße	Langer Weg	Kroatenvogel	300		362-2		33	k. erm.	Seitb Mark
8		Kroatenvogel	Kroatenuhne	450		339-1		45	k. erm.	Seitb
9	Bruno-Taut-Ring	EKZ Brunnenstieg	Am Stern	900				180	-	R/G
10	Ehleradweg	Berliner Chaussee	Bahnlinie	2.100				200	2,982	R/G
11	Fermersleber Weg	Magdeburger Ring	Hecklinger Straße	250				50	0,120	Strb
12	Glacisradweg	Gagernstraße		250				38	-	bit
13		Bertha-von-Suttner-Str.		250				38	-	bit

14	Gardeleger Straße	Altmärker Privatstraße	Rogätzer Straße	200		178.4		40	k. erm.	Strb
15	Große Diesdorfer Straße	Adelheidring	Schenkendorfsstraße	550				110	-	Strb
16	Hafenstraße	Rogätzer Straße	Bödikerstraße	150		178-4		30	k. erm.	Strb
17	Helmstedter Chaussee	Stadtgrenze	Schnarsleber Weg	450				90	0,719	Seitb
18	Hohendodeleber Ch.	gesamt		2.100				420	3,355	Seitb
19	Johannisbergstraße	gesamt		200		237-2		40	-	Seitb
20		Leipziger Chaussee	Lilienweg	700				140	-	Seitb
21	Kirschweg	Lilienweg	Hermann-Hesse-Straße	300				30	0,144	Seitb
22		Hermann-Hesse-Straße	Harzburger Straße	400				8	-	Mark
23		Benediktinerstraße		350				53	-	bit
24	Klinkeradweg	Bereich Rampe Magdeburger Rg/ Fermersleber Weg		300				60	-	Strb
25		Cochstedter Straße	Carl-Miller-Straße	1.300		329-2		124	k. erm.	R/G
26	Klusdammradweg	Steindamm	Abzweig Zipkeleben	700				67	-	R/G
27	Liebknichtstraße	Maybachstraße	Arndtstraße	550				110	-	Seitb
28		Westring	Beimssstraße	700		316-2		70	k. erm.	Seitb
29	Neustädter Radweg	Wasserkunststraße	Nachtweide	750		131-1		71	k. erm.	R/G
30	Rothenseer Weg	Sülzeanger	Am Pfahlberg	650		113-2		62	-	R/G
31	Schanzenweg	gesamt		850				170	0,616	Seitb
32	Schleinufer	Geißlerstraße	Kiek in die Köken	750		Z 1 242-1		75	b. erm.	Strb
33	Schönebecker Straße	Thiemstraße	Warschauer Straße	700		453-1		140	-	Seitb
34		Bereich Gewerbegebiet Rothensee		1.000		103-1D		95	k. erm.	R/G
35	Schroteradweg	Schöppensteg	Salvadore-Allende-Straße	1.600				152	-	R/G
36	Seehäuser Straße	Hohendodeleber Straße	Große Diesdorfer Straße	850				128	-	bit
37	Stendaler Straße	gesamt		300		178-4		60	-	Seitb
38		Alt Salbke	Am Schweineanger	400				80	0,710	Strb
39	Sülzeradweg	Am Schweineanger	An den Gärten	2.000				190	-	R/G
40		Beyendorf	Sohlen	950				90	0,997	R/G
Pos.	Maßnahme	von	bis	Länge [m]	Stadtrat-Beschluss-Nr.	B-Plan-Nr.	Gesamtkosten [TE]	anteilige Kosten [TE]	neue Folgekosten [TE/a]	Maßnahmeart
41	Entlastungsstraße Buckau	Warschauer Straße	Schanzenweg	1.600				320	1,704	Strb
42	Unter den Frohser Bergen	Gesamt		700				88	-	R/G
43	Wasserkunststraße	Nachtweide	Neustädter Radweg	300		131-1		30	k. erm.	Seitb
44	Weg	Pechauer Straße	Zipkeleber Weg	1.500				188	-	R/G
45	Westelbischer Radweg	Bereich Hubbrücke im Handelshafen		250				24	0,263	R/G
46	Westring	Nitzschkestraße	Große Diesdorfer Straße	500				100	-	Seitb
47	Ziolkowskistraße	Barleber Straße	Koppelanger	800		156-1		160	k. erm.	Seitb
48	operative Maßnahmen							450	-	
Summe mittelfristige Maßnahmen				34.450				5.243	12,675	

### langfristige Maßnahmen

1	Agnetenstraße	Gröperstraße	Hohefortestraße	250				50	-	Strb
2	Alt Fermersleben	Mahrenholzstraße	Bisamweg	550				55	-	Seitb
3	Alt Salbke	Hermannstraße	Ferdinand-Schrey-Straße	950				95	0,599	Seitb
4	Am Fuchsberg	gesamt		600				6	-	Mark
5	Am großen Wiesengrab.	Beyendorfer Weg	Salbker Chaussee	950				119	-	R/G
6	Am Hopfengarten	Gustav-Ricker-Straße	Friedrich-List-Straße	300		431-1		60	k. erm.	Strb
7	An den Rennwiesen	Am Golfplatz	Breitscheidstraße	450				90	-	Seitb
8	Beyendorfer Weg	Am großen Wiesengrab.	Leipziger Chaussee	1.300				163	-	R/G
9	Blumenberger Straße	An den Sohlener Bergen	Beyendorfer Kirchweg	1.000				125	-	R/G
10	Breitscheidstraße	An den Rennwiesen	Stadtgrenze	750				150	0,630	Seitb
11	Ehleradweg	Berliner Chaussee	Pechau	5.200				494	7,384	R/G
12		Pechau	Am Siel	850				81	1,810	R/G
13	Friedrich-List-Straße	gesamt		900				180	0,864	Strb
14		Alt Olvenstedt	Wisninger Wuhne	700				67	0,588	R/G
15	Große Sülze-Radweg	Wisninger Wuhne	Holzweg	550				52	0,462	R/G
16		Ebendorfer Chaussee	An der Wisninger Wuhne	800		111-1		76	k. erm.	R/G
17	Gübser Radweg	Kurzeschlag-Privatweg	Weg von Zipkeleben	250				24	0,533	R/G

18		Weg von Zipkeleben	Stadtgrenze	1.000				95	-	R/G
19	Halberstädter Straße	Lemsdorfer Weg	Wiener Straße	450				45	-	Seitb
20	Helmstedter Chaussee	Weizengrund	Schnarsleber Weg	700				140	-	Seitb
21	Hohendodeleber Weg	Ottersleber Weg	Stadtgrenze	750				94	-	R/G
22	Holzweg	Wisninger Wuhne	Florapark	1.100				138	-	R/G
23	Kleingartenanlage in Stadtfeld	Harsdorfer Straße	Neustädter Bierweg	300					-	R/G
24	Kroatenweg	Bergstraße	Braunschweiger Straße	300					-	Seitb
25	Leipziger Straße	Erich-Weinert-Straße	Raiffeisenstraße	350				35	-	Strb
26		Semmelweisstraße	Fermersleber Weg	400				40	-	Strb
27	Lemsdorfer Weg	Salzmannstraße	Magdeburger Ring	250				50	0,240	Strb
28	Lüneburger Straße	Henning-v-Tresckow-Str	Schinkelstraße	450				45	-	Seitb
29	Niederndodeleber Straße	Ochtmerslebener Weg	Zerrenner Straße	600				120	0,576	Strb
Pos.	Maßnahme	von	bis	Länge [m]	Stadtrat-Beschluss-Nr.	B-Plan-Nr.	Gesamtkosten [T€]	anteilige Kosten [T€]	neue Folgekosten [T€/a]	Maßnahmeart
30	Olvenstedter Graseweg	Lerchenwuhne	Umfassungsstraße	1.200				240	-	Seitb
31	Ottersleber Chaussee	Gustav-Ricker-Straße	Ottersleber Straße	550				55	0,578	Strb
32	Ottersleber Straße	gesamt		1.400				280	1,344	Strb
33	Ottersleber Weg	Hohendodeleber Weg	Rebhuhnweg	1.800				225	-	R/G
34	Rogätzer Straße	Gardeleger Straße	Peter-Paul-Straße	650		178-4		130	b. erm.	Strb
35	Rothenseer Straße	Curistraße	Pettenkofersstraße	300				60	-	Seitb
36		Wasserkunststraße	Am Polderteich	850				85	-	Seitb
37	Salbker Straße	Leipziger Straße	Dodendorfer Straße	250				50	-	Seitb
38	Schroteradweg	Südlich Barleber See I		1.200		101-1		114	k. erm.	R/G
39	Sohlener Straße	Am Volkspark	Alt Westerhüsen	550				110	-	Strb
40	Spielhagenstraße	gesamt		900				135	-	bit
41	Stadtweg	Brücke über die Ehle		150				30	0,320	Seitb
42	Entlastungsstraße Fermersleben	Schanzenweg	Ottersleber Straße	2.700				540	1,296	Strb
43	Wanzleber Chaussee	Stadtgrenze	A 14	850		353-2		170	k. erm.	Strb
44		Osterweddingener Chaussee	Friedhof	900				180	1,438	Strb
45		Friedhof	Königstraße	350				35	0,158	Strb
46		Königstraße	Halberstädter Chaussee	350				70	0,336	Strb
47	Weg zwischen	Rennetal	Olvenstedter Chaussee	350				33	-	R/G
48	Weg zwischen	Lorenzweg	Walter-Rathenau-Straße	550				52	-	R/G
49	Weg zwischen	Leipziger Chaussee	Beyendorf	1.300				124	-	R/G
50	Wilhelm-Külz-Straße	gesamt		600				90	-	bit
51	Windmühlenstraße	Gutensweger Straße	Oebisfelder Straße	1.200				150	-	R/G
52	operative Maßnahmen							450	-	
<b>Summe langfristige Maßnahmen</b>				<b>41.950</b>				<b>6.097</b>	<b>19,156</b>	
<b>Gesamtsumme</b>				<b>101.71</b>				<b>14.726</b>		

**Anmerkungen:**

Der Kostenschätzung liegen in Abhängigkeit von der Art der Maßnahme folgende Annahmen zugrunde:

Strb, Seitb -	einseitig, Breite 1,5 m, 40 €/qm:	100 €/m
	beidseitig, Breite je 1,5 m, 40 €/qm:	200 €/m
bit -	6 m Fahrbahnbreite, 25 €/qm:	150 €/m
R/G -	Breite 3 m, bituminöse Befestigung:	95 €/m
	Breite 3 m, Betonspurbahn:	125 €/m
Mark -	einseitig:	10 €/m
	beidseitig:	20 €/m

Der Kostenschätzung für die neuen Folgekosten liegen in Abhängigkeit der Befestigungsart folgende Annahmen zugrunde:

Asphaltdecken -	0,71 €/m <sup>2</sup> +a
Betonsteinpflaster -	0,32 €/m <sup>2</sup> +a
Schotterdecke -	0,42 €/m <sup>2</sup> +a

**Legende:**

- Strb - Straßenneubau bzw. Straßenumgestaltung, Kostenschätzung nur für Ausbau der Radverkehrsanlage, incl. d.
- Seitb - Ausbau bzw. Umgestaltung der Straßenseitenbahnen, Kostenschätzung nur für Ausbau der Radverkehrsanlage
- bit - bituminöse Deckschicht auf der Fahrbahn, Kostenschätzung ohne Bordveränderung und Ausbau der Seitenbahnen
- R/G - Ausbau von Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen bzw. landwirtschaftlichen Wegen im Grünen Neuland
- Mark - Abtrennung eines Radfahrstreifens durch Markierung
- b. erm. - Folgekosten bereits ermittelt
- k. erm. - keine Folgekosten ermittelt, da B-Plan vor dem Stichtag (Folgekostenermittlung) erarbeitet wurde
- k.A. - keine Angaben
- Z 1 - südliches Stadtzentrum
- im vorh. Verkehrsraum - im vorhandenen Verkehrsraum
- 18** - bereits im Jahr 2003 realisierte und abgeschlossene Maßnahmen
- \* - Vorschläge des Amtes 66 zu den jeweiligen HH-Plänen 2004-2005