

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 22.11.2022
Dezernat VI	Amt Amt 66	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich

**I N F O R M A T I O N**

**I0305/22**

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	13.12.2022	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	12.01.2023	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	25.01.2023	öffentlich
Stadtrat	16.02.2023	öffentlich

Thema: Strukturelle Radverkehrsförderung bis 2030

**Mit Beschluss-Nr. 4131-050(VII)22 (A0111/22) hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 13.06.2022 die Oberbürgermeisterin beauftragt zur Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt folgende Maßnahmen umzusetzen.**

**Die Stadtverwaltung möchte über den aktuellen Umsetzungsstand der Maßnahmen informieren.**

- 1. Die Landeshauptstadt stellt ab dem Jahr 2023 nach dem Vorbild des Nationalen Radverkehrsplans pro Jahr mindestens 15 € pro Einwohner\*in an Eigenmitteln, Zuweisungen, Investitionszuschüssen und/oder allgemeinen Förderungen für Investitionen in den Radverkehr in den Haushalt ein.*

Gemäß der tabellarischen Zusammenstellung von Investitionen ins Radwegenetz der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) in den Jahren 2023-2026 ergibt sich eine nominelle, durchschnittliche Investition von 14,77 EUR/Jahr pro Einwohner. Diese Angaben basieren hauptsächlich auf geplanten Bauvorhaben, die dem bestätigten, gedeckten Haushalt im investiven (Radwegeerneuerung) und dem konsumtiven (Radwegeunterhaltung) Haushalt entnommen wurden. Diese Maßnahmen wurden vom Stadtrat der LH MD bestätigt (siehe bestätigte Investitionsprioritätenliste, Anlage 1).

Diese ermittelte Pro-Kopf-Finanzierung 2023-2026 entspricht annähernd dem Beschluss von 15 EUR/Jahr pro Einwohner der strukturellen Radverkehrsförderung (SRF). Eine umfassende, zahlenmäßige Vorausberechnung bis ins Jahr 2030 wäre weitestgehend prognostisch. Dementsprechend wird vorgeschlagen, diese Übersicht auf Grundlage der Investitionsprioritätenliste, bestehend aus 3 vorausliegenden Jahresscheiben, jährlich überarbeitet zum III. Quartal dem Stadtrat vorzulegen.

Nachfolgend sind die tabellarischen Anlagen dargestellt, auf denen die obigen Anführungen basieren.

1. Investitionsprioritätenlisten 2022ff. (Anlage 1)
2. Übersicht der Investitionen und Bauunterhaltung in das Radwegenetz der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) gem. HH-Planung 2023 – 2026 (Anlage 2)

2. *Die Landeshauptstadt Magdeburg bewirbt sich darüber hinaus konsequent für bestehende und zukünftige und projektbezogene Förderprogramme für den Radverkehr, um die im nationalen Radverkehrsplan vorgesehene finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen von mindestens 30 Euro pro Person und Jahr zu erreichen. Die zur Verfügung gestellten Mittel sollen dabei zunächst vorrangig für die Abarbeitung der bestehenden Prioritätenliste für den Radverkehr verwendet werden.*

Das Tiefbauamt bedient sich aller zurzeit bekannten und zur Verfügung stehenden Förderprogramme, wie „Stadt und Land“, Soziale Stadt, lebendige Zentren u.a., um die in den Prioritätenlisten verankerten Maßnahmen möglichst umfangreich abzuarbeiten. Entsprechend den zur Verfügung stehenden Mitteln in finanzieller und personeller Hinsicht soll die Umsetzung erfolgen.

Anhand der vorliegenden Auflistung aller geplanten Maßnahmen in 2023 (Anlage 2), die auf die Verwendung von diversen Förderprogrammen basieren, ergibt sich eine durchschnittliche Pro-Kopf-Investition von 24,48 EUR/Jahr. Der Beschluss von 30 EUR/Jahr pro Einwohner wird annähernd erreicht, ist jedoch im großen Umfang von den jeweils zur Verfügung stehenden und bereitgestellten Fördermitteln sowie den möglichen Co-Finanzierungen durch die LH MD abhängig.

3. *Die Landeshauptstadt errichtet oder saniert in diesem Rahmen pro Jahr mindestens 15 km Radwege nach Regelmaß der aktuell geltenden Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“.*

Gemäß der vorliegenden Auflistung bzgl. möglicher Maßnahmen zur Radwegnetzförderung 2023-2026ff. (Anlage 3) ist die LH MD weiterhin bestrebt, umfangreich Radwege zu sanieren, instand zu setzen bzw. zu erneuern.

Maßnahmen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht umgesetzt werden konnten, verschieben sich entsprechend in die Folgejahre. Die vorliegende Auflistung kann und wird durch weitere Radwege, die bisher nicht erfasst wurden, ergänzt und erweitert werden.

Darüber hinaus erfolgt zurzeit durch das Stadtplanungsamt der LH MD eine Überarbeitung der Radverkehrskonzeption aus 2004 nach heutigen Gesichtspunkten, um dem gestiegenen Bedarf gerecht zu werden. Diese dann überarbeitete Radverkehrskonzeption/-strategie bildet die Grundlage weiterer Erneuerungen des Radwegenetzes in der LH Magdeburg.

Folgende, nachfolgend detailliert erläuterte Radverbindungen zum Gewerbegebiet der Ansiedlung „Intel – High-Tech-Park“ befinden sich derzeit in Vorbereitung, werden zeitnah beplant und baulich ergänzt bzw. neu errichtet:

### **1. Ausbau Verkehrsanlagen der K1224 Osterweddinger Chaussee zwischen Magdeburger Ring und Kreisgrenze sowie des "Großen Wiesengrabens" von der Salbker Chaussee bis zur Anbindung an die K1224**

1.1. Sachstand: Vergabe der Planungsleistungen Lph. 1 bis 3 ist erfolgt. Die Beauftragung der LPH 4 bis 9 erfolgt optional.

1.2. Beschreibung:

Im Zuge der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg, dem Landkreis Börde und der Gemeinde Sülzetal zur Verbesserung der Infrastrukturanbindung des Industriegebietes „Gewerbepark Sülzetal“ wird aktuell das bedeutsame Verkehrsbauprojekt des Ausbaus der K1224 von der Anschlussstelle der B81 Magdeburger Ring bis in das Industriegebiet einschließlich der Einmündung der Straße „Lange Göhren“ vorangetrieben. Die Planung beinhaltet

den Ausbau der K1224 Osterweddingener Chaussee sowie die Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs auf der Westseite der K1224. Die mit diesem Straßenausbau kombinierte Planung zur Qualifizierung der Radverbindung entlang des Großen Wiesengrabens wurde auch aus der Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg“ entwickelt.

Für den Ausbau der K1224 sowie des Fuß- und Radweges entlang des Großen Wiesengrabens wurde eine gemeinsame Planungsvereinbarung zwischen der LH Magdeburg und dem Bördekreis mit dem Ziel abgeschlossen, eine gemeinsame Planung und Baudurchführung des gesamten Streckenabschnittes zu realisieren. Dabei erfolgt jeweils eine gemeinsame losweise Ausschreibung der Planung und der Bauleistungen.

Die Maßnahme wurde in drei Teilabschnitte gegliedert:

Teilabschnitt 1: (LH Magdeburg mit dem Tiefbauamt als Baulastträger): Das Vorhaben umfasst den Ausbau des gesamten Straßenquerschnitts der K1224 Osterweddingener Chaussee zwischen B81 Magdeburger Ring und der Stadtgrenze mit einer Ausbaulänge von ca. 690m Kfz-Fahrbahn und ca. 806m straßenbegleitenden Geh- und Radweg. Entlang der K1224 ist derzeit im Gebiet der LH Magdeburg kein Geh- und Radweg vorhanden. Die bauliche Anlage eines separaten straßenbegleitenden Geh- und Radweges wird mit Blick auf den hohen Anteil Wirtschaftsverkehr mit vielen Sattelschleppern und Lastkraftwagen auf der K1224 die Verkehrssicherheit für diese Verkehrsteilnehmer erheblich erhöhen.

Teilabschnitt 2: (LH Magdeburg mit dem Tiefbauamt als Baulastträger): Ausbau des Weges entlang des Großen Wiesengrabens zwischen Salbker Chaussee und der K1224 mit einer Ausbaulänge von ca. 3.175m. Der Große Wiesengraben hat unterschiedliche Oberflächen. So besteht dieser teilweise aus Betonplatten, wassergebundenem Wegebau und unbefestigten Flächen. Derzeit wird der Große Wiesengraben überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Radfahrende nutzen diese Verbindung bereits, um vom Magdeburger Stadtteil Reform zum Gewerbe- und Industriegebiet Osterweddingen zu gelangen. Quelle-Ziel-Auswertungen zeigen, dass diese Verbindung von hoher Bedeutung für den Radverkehr ist.

Aufgrund der mangelhaften Oberfläche kann die Route entlang des Großen Wiesengrabens nicht ganzjährig durchgängig genutzt werden. Infolge der derzeit schlechten Oberflächenqualität der vorhandenen Wegverbindung bestehen Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Der bisherige Weg mit seiner unzureichenden Breite und schlechten Qualität stellt eine sich ungünstig auswirkende Schwachstelle im Radverkehrsnetz dar. Zur durchgängig verkehrssicheren Nutzung ist ein Ausbau dringend erforderlich. Zusammen mit dem Bau eines parallel zur K1224 führenden Geh- und Radwegs (Teilabschnitt 1) kann die Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

(Teilabschnitt 3: (LK Börde, Amt für Straßenbau und -unterhaltung als Straßenbaulastträger): Qualifizierung der K1224 zwischen Stadtgrenze und der Einmündung „Lange Göhren“)

## **2. Anlage beidseitiger Radwege entlang der Fahrbahnränder der Halberstädter Chaussee bis zum Weg zur Baumschule (siehe interfraktioneller Änderungsantrag vom 08.11.2022 zum Verhandlungsgegenstand DS0441/22/16)**

2.1. Teilabschnitt Amtsgartenstraße bis Königstraße: Instandsetzung und - soweit machbar – punktuelle Verbreiterung der vorhandenen Bordradwege im Bereich von derzeit nicht bepflanzten Baumscheiben.

Die Verlängerung der Straßenbahnstrecke entlang der Halberstädter Chaussee mit ggf. geringfügigen Eingriffen in die Verkehrsanlage ist voraussichtlich erst in einigen Jahren zu erwarten. Die straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen müssen wegen der Bedeutung für Berufspendler (Industriegebiet Eulenberg und Supplier Park) bereits in diesen Jahren auf einen aktuellen Stand gebracht werden.

2.2. Teilabschnitt Königstraße bis Osterweddingener Chaussee: - Schaffung eines asphaltierten Radweges auf der Ostseite - Teilasphaltierung und Markierung eines Radfahrerschutzstreifens auf der Westseite

2.3. südlich der Osterweddingener Chaussee: Anordnung einer Fahrradstraße von der Osterweddingener Straße bis zur Siedlung Baumschule

*4. Jährlich sollen 500 neue Fahrradabstellanlagen in bisher kaum mit öffentlichen Abstellanlagen versorgten Straßen und Quartieren errichtet werden. Bis 2030 sollen mindestens 3500 zusätzliche Fahrradabstellanlagen errichtet werden.*

Dem Tiefbauamt stehen derzeit jährlich 35.000 EUR zur Errichtung von Fahrradabstellbügeln zur Verfügung. Diese Mittel ermöglichen die Errichtung von ca. 200 Fahrradabstellbügeln pro Jahr (Anlage 4). Darüber hinaus werden durch verschiedene Ämter der LH MD weitere Fahrradabstellbügeln errichtet, die die Menge des TBA insgesamt noch übersteigen. Eine dementsprechende Aufstellung wird durch die Ämter derzeit erarbeitet und dem TBA zugereicht.

Dabei ist zu beachten, dass ein Fahrradabstellbügel (FAB) zwei Fahrradabstellplätze bzw. Fahrradabstellanlagen entspricht und dementsprechend durch das Tiefbauamt fast 500 Fahrradabstellanlagen in 2022 geschaffen wurden. Bisher wurden überwiegend Innenstadtbereiche mit FAB ausgestattet. Außenliegende Stadtbereiche werden zukünftig intensiver in die Betrachtungen einbezogen und mit FAB ausgestattet.

Tabelle FAB durch das TBA installiert

Jahr	2019	2020	2021	2022 (bis November)
Anzahl FAB TBA	98	80	92	226

*5. Pro Jahr passt die Landeshauptstadt 150 Bordsteinabsenkungen an Radwegen auf Null-Niveau an. In diesem Zusammenhang wird auch die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten von begleitenden Fußwegen geprüft und wenn möglich angepasst.*

Für die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten von Straßen durch Radfahrer, Fußgänger etc. wurden und werden zusätzlich 100.000 EUR bis ins Jahr 2025 in den konsumtiven Haushalt des TBA eingestellt, um Bordsteinabsenkungen vorzunehmen. Entsprechend den einzelnen Aufwendungen für jede Bordsteinabsenkung, werden auf Grundlage bestehender Hausmeisterzeitverträge bzw. auf Grundlage beschränkter Ausschreibungen, Verbesserungen der Fahrbahnquerungen vorgenommen. Die Anzahl der Bordsteinabsenkungen ist abhängig von den einzelnen Umfängen pro Bordsteinabsenkung und von den zur Verfügung stehenden Mitteln.

*6. Bis zum 2. Quartal 2023 ist dem Stadtrat ein Radverkehrskonzept für den Zeitraum 2023 - 2030 vorzulegen. Das Konzept ist unter Berücksichtigung der bestehenden Prioritätenliste, vorausgegangener (Rad)verkehrskonzepte, sowie Entwicklungsplänen der Landeshauptstadt zu entwickeln. Das Konzept soll einen Schulradwegeplan (in Anlehnung an das Konzept „sichere Schulwege“), eine Aufschlüsselung des Bestandes, sowie einen terminierten Maßnahmenplan enthalten.*

Es ist vorgesehen, mit einer zeitnah einzubringenden Drucksache dem Stadtrat die aus fachlichen Erwägungen empfohlene Vorgehensweise der Erstellung der Radverkehrskonzeption/ Radverkehrsstrategie (Projektstruktur, Ablauf, inhaltliche Schwerpunkte, Finanzierung) zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die ‚Radverkehrskonzeption‘ bzw. mit neuer Bezeichnung ‚Radverkehrsstrategie‘ wird auf Grundlage folgender Beschlüsse des Stadtrates

- a) Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (Beschlussnummer 1684-059(V)13) nach erfolgter Fertigstellung und Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030*plus* (A0099/12)
- b) VEP 2030*plus* (Beschlussnummer 1399-046(VII)22) sowie
- c) Interfraktioneller Antrag A0111/22 Strukturelle Radverkehrsförderung (Beschlussnummer: 4131-050(VII)22)

erarbeitet.

Eine Fertigstellung wie im Beschluss zu A0111/22 verankert zum 2. Quartal 2023 ist unrealistisch. Dies haben Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr in der Sitzung vom 20.10.2022 bereits angesprochen. Die Fertigstellung wird aus heutiger Sicht bei Durchlaufen aller vorgesehenen Bearbeitungs- und Beteiligungsschritte frühestens zum Ende des Jahres 2024 möglich sein.

*7. Für die Umsetzung der Ziele bemüht sich die Landeshauptstadt um eine schnellstmögliche Schaffung und Besetzung der Stelle eines\*iner Fuß- und Radverkehrsbeauftragten, sowie weiterer dafür benötigter spezifischer Verkehrsplanungsstellen. Bis zur Besetzung dieser Stellen oder sollten Stellen nicht besetzt werden können, sind die Planungen zügig extern zu beauftragen und wenn möglich durch Fördermittel zu finanzieren. Die erforderlichen Mittel für die Personalstellen sind ab dem Jahr 2023 konsequent in den Haushalt einzustellen.*

Den Radverkehr zu stärken und damit die Mobilitätswende als Beitrag für lebenswerte Städte zu fördern, ist das erklärte Ziel vieler Kommunen. Radverkehrsförderung sollte immer Teil einer übergeordneten Mobilitätsstrategie sein, und diese wiederum Teil einer integrierten Stadtentwicklungsplanung. Integrierte strategische Planung für alle Verkehrsträger darf nicht in Frage gestellt werden.

Die „klassische **Abteilung Verkehrsplanung**“ befasst sich mit der städtischen Gesamtverkehrsplanung, mit Planungen des **Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**, Abstimmung mit der Regionalverkehrsplanung, Verkehrserhebungen und Verkehrsprognosen, Fuß- und Radverkehrsplanung und der Ausarbeitung der Entwurfspläne für Verkehrsanlagen.

In vielen Verwaltungen sind Radverkehrs**beauftragte** oft „Einzelkämpfer\*innen“. Als Beauftragter ist dieser für alle Belange des Fahrradverkehrs zuständig. Dieser ist meist hauptamtlich eingestellt, kann in Einzelfällen aber auch ehrenamtlich bestellt sein. Je nach örtlichen Verhältnissen sind die Kompetenzen unterschiedlich geregelt.

In Magdeburg wird einiges bereits gelebt, wie Geschäftsführung in einer *Arbeitsgruppe Radverkehr*, sämtliche Planungen zum Fahrradverkehr und die Gegenzeichnung sämtlicher Straßenneu- und -umbauten sowie die Öffentlichkeitsarbeit für den Fahrradverkehr, Mitglied im Verein Fahrradfreundliche Kommune.

Ein Strategisches Mobilitätsmanagement mit Fokus auf nachhaltige Mobilität soll ab 2023 in den Fokus gestellt werden. Hiermit stellt sich das Dezernat den Herausforderungen der Verkehrs- und Mobilitätswende. Stadt-, Verkehrs- und Mobilitätsplanung sollen zusammen gedacht werden. Mit dem Änderungsantrag der Oberbürgermeisterin DS0441/22/28 Haushaltsplan 2023 – Stellenplan, Punkt 12 werden 2 neue Stellen in den Stellenplan 2023 aufgenommen.

*8. Der Oberbürgermeister legt dem Stadtrat im Rahmen zukünftiger Haushaltbeschlüsse eine Übersicht über die nach den Nummern 1 und 2 eingestellten Mittel vor. Die Übersicht soll auch die Investitionen in den Radverkehr des jeweils aktuellen und des vergangenen Jahres enthalten.*

Die Stadtverwaltung wird ab dem Jahr 2023 einmal jährlich zum III. Quartal (vor der sitzungsfreien Zeit und in Einstimmung auf die Haushaltsberatungen) Bericht erstatten und die Anlagen fort-schreiben. Des Weiteren wird die bisher separat erstellte Maßnahmenliste Geh-, Radwege und Fahrbahnen als weitere Anlage ergänzt.

Rehbaum

### **Anlagen**

I0305/22 Anlage 1 - Investitionsprioritätenlisten 2022ff.

I0305/22 Anlage 2 - Übersicht der Investitionen und Bauunterhaltung in das Radwegenetz der (LH MD) gem. HH-Planung 2023 – 2026

I0305/22 Anlage 3 - mögliche Maßnahmenliste zur Radverkehrsförderung 2023-2026ff.

I0305/22 Anlage 4 - Übersicht Errichtung von Fahrradanhängerbügel (FAB) 2020-2022