



Bedarfserhebung zur Förderung des Radverkehrs in Magdeburg - Neu Olvenstedt

Ergebnisse einer Fahrradexkursion im Oktober 2011

**Büro für Stadtteilarbeit
Neu Olvenstedt**



Stadtteilmanagement und Stadtumbau
Scharnhorststr. 38 · 39130 Magdeburg – Neu Olvenstedt
Telefon: 0391 55923715 · Mobil: 0160 5894147
Email: Stefan.Koeder@internationaler-bund.de

Offene Sprechzeiten Büro Scharnhorststr. 38:
Do. 10 -12 Uhr und 14 -17 Uhr sowie nach Absprache

IB Internationaler Bund
Freier Träger der Jugend-,
Sozial- und Bildungsarbeit e.V.

gefördert von:

STADTUMBAU OST

SACHSEN-ANHALT

ottostadt
magdeburg

Inhaltsverzeichnis

I. Einführung.....	2
II. Tour und Stationen.....	4
Start am „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt (IB)“.....	4
Entlang des Scharnhorstrings.....	4
Bike & Ride – Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“.....	7
Infokasten - Ausweisung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen.....	7
Verbindung vom „Klinikum Olvenstedt“ zur Marktbreite.....	8
Der Weg durch die Marktbreite.....	8
Verbindung zwischen Marktbreite und Olvenstedter Scheid.....	8
Olvenstedter Markt (Olven 1).....	10
Bike & Ride – Stellplatzbedarf „Am Stern“.....	10
Torweg.....	12
Umwege für Radfahrer aufgrund von Einbahnstraßen und Umwegführungen – Beispiel	
Verbindung Olvenstedter Markt (Olven1) zum Torweg	12
Der Olvenstedter Scheid.....	13
Olvenstedter Scheid (Ostteil).....	14
Hugo-Junkers-Allee.....	14
III. Fazit.....	15
IV. Ausblick.....	16
V. Kontaktdaten und Autoren	16
VI. Anhang.....	16
Anhang 1: Maßnahmenvorschläge der „Bedarfserhebung zur Förderung des Radverkehrs	
in Magdeburg-Neu Olvenstedt“.....	17
Anhang 2: Auszug aus dem amtlichen Fahrradstadtplan der Landeshauptstadt Magdeburg	
.....	18
Anhang 3: Auswahl Presseartikel (Einladungen und Berichte nach der Fahrradexkursion)	
.....	22

I. Einführung

Das Fahrrad ist – in Kombination mit dem Öffentlichen Nahverkehr – eine besonders umwelt- und sozialverträgliche Alternative zum Auto. Das (Zweit-)Auto ist nicht zuletzt auch für junge Familien und Menschen mit geringem Einkommen eine Kostenfrage. Darüber hinaus sind besonders alte und junge Menschen auf eine Fortbewegung ohne PKW angewiesen. Durch den demographischen Wandel erhöht sich der Anteil dieser Personengruppe in der Bevölkerung. Während junge Menschen eher das Fahrrad benutzen, brauchen alte Menschen barrierefreie Wege und nutzen vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel. Auch die zunehmende Verbreitung von Elektrorädern macht die Fahrradnutzung besonders auch auf dem Weg zur Arbeit attraktiver. Allerdings sind nicht alle Radverkehrsanlagen geeignet für die Befahrung mit den schnelleren E-Bikes mit bis zu 25 Stundenkilometern.

Die Förderung des Radverkehrs ist auch ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Landes Sachsen-Anhalt¹. Oftmals sind in der Stadtplanung dennoch Autos besonders bevorteilt. Bei Neubauten von

1 Vgl. Landesradverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (2010) http://www.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Elementbibliothek/Bibliothek_Politik_und_Verwaltung/Bibliothek_MBV/PDF/Radverkehr/Auftakt_Plan/PDF/LRVP/LRVP-Bericht_15_06_2010.pdf

Fotos Titelseite: oben: (links) „Der Schreitende“, Brunnen auf Olven 1,
(rechts) Bike & Ride Parkplatz an der Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“
unten: Briefkästen am Jugendtreff Döppler Mühle

Wohn- und Geschäftshäusern ist in der Bauordnung die Anlage von Auto-Parkplätzen vorgeschrieben. Eine solche Regelung für Fahrräder würde die flächendeckende Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen befördern. Bei einer Novelle der Landesbauordnung sollte z.B. diese Möglichkeit berücksichtigt werden. Durch das höhere Verkehrsaufkommen der Autos wird einerseits die Möglichkeit der Straßenbenutzung für Fahrräder beeinträchtigt. Auf der anderen Seite zeigt sich deutschlandweit in vielen Städten, dass ein erhöhter Radverkehrsanteil zu prozentual weniger Unfällen mit Radfahrern führt. Dies kommt u.a. daher, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer an die Teilnahme von Radfahrern am Straßenverkehr gewöhnen und achtsamer sind.

Magdeburgs Stadtteil „Neu Olvenstedt“ ist ein lebendiger Stadtteil mit einem hohen Anteil an Grünflächen und einer sehr guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Gerade deshalb ist es ein Gebiet in dem das Fahrrad eine echte Alternative zum Auto darstellt. Damit diese Qualitäten in Neu Olvenstedt dauerhaft so bleiben, sollte die Infrastruktur für den Radverkehr auf einem aktuellen Stand gehalten werden.

Am Mittwoch, den 19.10.2011 fand aus oben genannten Gründen von 15:30 bis 17:30 Uhr eine Fahrradexkursion mit Bürgerbeteiligung durch Neu Olvenstedt statt.

Vor der Exkursion gab es eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Einladung zur Beteiligung, u.a. Pressemitteilungen durch die Organisatoren und das „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt (IB)“, darauf folgten drei Artikel in der Volksstimme sowie im Generalanzeiger. Es wurden Einladungen in den Sitzungen der zwei lokalen GWA-Gruppen (GemeinWesenArbeit) verteilt und per GWA-Email-Verteiler versandt. Weitere Einladungen gingen an das Stadtplanungsamt (SPA), das Tiefbauamt (TBA), die Stadtratsfraktionen, den Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC), die AG Radwege und an das lokale Fahrrad-Projekt der SPI „Gemeinsam Mobil“ in Neu Olvenstedt .

Es fand eine Vorplanung u.a. mit Herrn Spindler (Fahrradtourismus) als Mitorganisator und ein Abfahren der Route am 28.09.2011 statt. Dabei wurden Fotos von der Infrastruktur für den Fahrradverkehr gemacht und Fragestellungen erarbeitet. Es gab weitere Vortreffen und mit lokalen Akteuren, BürgerInnen und SPI Ost wurde Kontakt aufgenommen. Dann erfolgte eine Terminfestlegung in Absprache mit dem Stadtplanungsamt (SPA) und SPI Ost. Weiterhin wurden Fachaufsätze zum Fahrradverkehr durchgesehen, andere ähnliche Projekte und Ergebnisse dazu recherchiert und eine Mängelliste für Radverkehrsanlagen als Hand-Out (als Feedback- und Beteiligungsmethode) vorbereitet. Die Haltepunkte wurden abgefahren und die Gewerbetreibenden auf Olven 1 informiert. Darüber hinaus wurden bisherige GWA-Punkte zu Rad- und Fußverkehr sowie im Vorfeld geäußerte BürgerInnenanfragen und Anliegen mit einbezogen.

Es fand eine Recherche zu Karten mit Bearbeitung und Vorbereitung statt, als Grundlage für die Exkursion und für die TeilnehmerInnen (TN). Hier: 1 x Auszug aus dem amtlichen Radwegeverzeichnis der Landeshauptstadt Magdeburg, 1x Grundlagenkarte Neu Olvenstedt vom SPA.

Die Teilnehmerzahl lag am Anfang bei 13 TN. Später kamen noch Menschen dazu auf Olven 1 (vor allem Bewohner aus Saurem Tal und Alt Olvenstedt) und in der Hugo-Junkers-Allee (hier vor allem Einwohner vom Ostteil Neu Olvenstedt und NordWest /Texas). Insgesamt nahmen ca. 20 Personen an der Rad-Exkursion teil.

Die Route wurde am Anfang vorgestellt und führte an folgenden Orten entlang :
Scharnhorstring 38 – Scharnhorstring Richtung Norden / Klinikum – Fahrradparkmöglichkeiten an der Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“ – Anbindung Klinikum zum Stadtteil Birkenallee – Marktbreite Richtung Süden – Anbindung an Olvenstedter Scheid – positive Qualitäten und Problembereiche der Marktbreite – Olven 1 – Stern – Torweg – Olvenstedter Scheid – Hugo-Junkers-Allee.

Auf dem letzten Stück der Marktbreite und Olven 1 wurde die Exkursion von der Presse begleitet. Der Vertreter des ADFC konnte aus beruflichen Gründen erst zum Ende der Exkursion hinzukommen. Es erfolgte mit ihm eine erneute Fahrt entlang der ausgewählten Route gemeinsam mit

Herrn Spindler (Fahrradtourismus), der die Anmerkungen bzw. Meinungen des ADFC's in die Auswertung der Exkursion aufgenommen hat.

Die Exkursion endete um 17:30 Uhr pünktlich zum Beginn der GWA-Sitzung Neu Olvenstedt / NordWest. Dort wurde die Radgruppe und -Exkursion noch mal vorgestellt und auch schon die ersten Ergebnisse. Die Exkursionsteilnehmer konnten anschließend an der GWA Sitzung teilnehmen. Dadurch waren neue interessierte Leute bei der GWA zu Gast und es gab weitere gegenseitige Anregungen.

II. Tour und Stationen

Start am „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt (IB)“

Die Teilnehmer der Exkursion sammelten sich am „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt (IB)“ im Scharnhorstring 38. Sie bekamen eine Karte (Auszug aus amtlichen Radwegeverzeichnis der LH MD) mit eingezeichneter Exkursionsroute sowie ein Mängellistenformular für Radverkehrsanlagen ausgeteilt. Die Teilnehmer konnten sich in eine TN-Liste eintragen und sich für die Zusendung des Ergebnis-Protokolls entscheiden.

Entlang des Scharnhorstrings

Los ging die Exkursion in nördlicher Richtung entlang des Scharnhorstrings. Dort wurde festgestellt, dass der Fahrradweg in einem eher schlechten Zustand ist. Die Kanaldeckel ragen aus dem Weg heraus. Die Trennung zum Fußweg ist durch eine ca. 4 cm hohe, schlecht sichtbare Kante ausgeführt (Abb. 1). Hier besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Radfahrer und Fußgänger. In einem Abschnitt des Weges (zwischen Joh.-Göderitz-Str. und Hans-Grade-Str.) **WegPunkt (WP) 2** und **WP 3**, kann es bei einem gemeinsamen Rad- und Fußweg zu Konflikten mit Fußgängern kommen, da die Fußgänger bei der Überquerung des Radweges warten müssen.



Abbildung 1: Fahrradweg entlang des Scharnhorstrings, hier vor dem Haus Hans-Grade-Straße 3 (vgl. WegPunkt 3, Beikarte-Anlage 2)

Dieser Radweg ist als einseitiger Radweg im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen. Auf diesem Abschnitt gibt es zwei Fahrbahnquerungen, bei denen Rücksicht auf den Autoverkehr genommen werden muss bzw. hier ein erhöhtes Gefährdungspotential für Radfahrer vorliegt (Joh.-Göderitz-Str. und Hans-Grade-Str.). An der Einmündung des Radwegs zur Hans-Grade-Straße ist ein großer Höhenunterschied zur Straße, der angeglichen werden sollte. Der Bordstein ist dort nicht

weit genug abgesenkt. Generell besteht das Problem mit Zweirichtungsradwegen, die nicht eine deutliche straßenähnliche Führung und Richtungsmarkierung aufweisen, dass sie in Kreuzungsbereichen ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko aufweisen. Zudem verführen sie zum Fahren auf der falschen Seite auch dort, wo es nicht erlaubt ist .

Gut ist bei dieser Wegausweisung, dass in diesem Bereich (vgl. Abb. 1) mit den vorgelagerten Parkplätzen geregelt ist, dass Radfahrer auf dem Weg zwischen Parkplatzbereich und Häuserzeile fahren dürfen. Dies ist besonders für Anwohner und Besucher wichtig, die mit dem Fahrrad zu den Wohnungen wollen.

Auf dem Scharnhorstring haben die Autos Vorfahrt gegenüber denen aus den beiden einmündenden, untergeordneten Straßen in diesem Abschnitt. Dies führt zu einem zeitlichen Nachteil des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr allein aufgrund der separaten Wegführung und der damit verbundenen nachteiligen Vorfahrtsregelung. Neuere Rechtsauffassungen besagen, dass unterschiedliche Vorfahrtregelung von Fahrbahn und Radweg bedeutet, dass der betreffende Radweg nicht zur Straße gehört. Es handelt sich demnach um einen selbständigen Radweg, der zufällig parallel zur Straße verläuft. Damit besteht keine Benutzungspflicht für den Fahrradweg. Eine attraktive Radverbindung sollte über den Quell- und Zielverkehr der Anwohner des Scharnhorstring bzw. der dort angrenzende Häuser hinausreichen. Hierzu wäre es wichtig, dass die Radverkehrsführung gleichberechtigt zur Straße ist (z.B. keine Vorfahrtsnachteile hat) und möglichst getrennt von den Fußgängern geführt wird. Da Maßnahmen zur Neugestaltung dieses Radweges baulicher Art sind und perspektivisch erst langfristig realisiert werden könnten, sollte geprüft werden ob es möglich ist dem Fahrrad- und Fußgängerweg bei der Querung der Joh.-Göderitz- und Hans-Grade Straße Vorfahrt zu gewähren.

Probleme durch die gemeinsame Verkehrsführung von Radfahrern und Fußgängern werden an einem südlich gelegenen Abschnitt am Scharnhorstring 9 deutlich. Diese Stelle liegt nicht auf der Exkursionsroute, wird aber hier aufgrund der Hinweise von Bürgern berücksichtigt. Dort ist an der Geschäftsstelle einer Wohnungsgenossenschaft ein Verbotsschild für Radfahrer für die Fahrt auf dem Gehweg angebracht. An dieser Stelle gab und gibt es immer wieder Konfliktsituationen, vereinzelt auch Unfälle. Als erste Lösung wurden durch die Genossenschaft ein Schild und ein Abfahrtstreifen für Radfahrer Richtung Parkplatzbereich umgesetzt. Trotzdem gibt es hier möglicherweise Nachbesserungsbedarf und die Situation sollte weiter beobachtet werden.

Hier am Scharnhorstring 9 ist der Gehwegbereich enger als im nördlicheren Abschnitt (vgl. Abb. 1 und 2). Auf dem Bild (Abb. 2) werden die Problembereiche -mit den Straßenlampen im Gehwegbereich und parkenden Autos, die in den Gehwegbereich hineinragen- deutlich. Die Radfahrer werden hier auf den Parkplatzbereich geführt. Dies ist aber für die Radfahrer aufgrund des Parkverkehrs durch die Autos auch nicht ungefährlich. Für diesen Abschnitt ist eine bauliche Umgestaltung vorgesehen².



Abbildung 2: Fußweg entlang des Scharnhorstrings, rechts im Bild: Scharnhorstring 9

Als Alternative zu diesem Wegstück ist im offiziellen Fahrradstadtplan der Torweg ausgewiesen. Es wird ein Ausbau der Radverbindung Verbunden mit einer guten Kennzeichnung / Beschilderung über den Torweg befürwortet. Damit könnte diese Gefahrenstelle durch eine geringere Nutzung bzw. teilweise Verlagerung des Fahraufkommens entschärft werden.

Auf dem Abschnitt der Exkursionsroute, entlang des Scharnhorstrings zwischen Joh.-Göderitz-Str. und Hans-Grade-

Str. wird der „Neustädter Radweg“, einer der touristischen Radwege Magdeburgs, gekreuzt.

² Vgl. Zwischenbilanz zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg 2004 – 2012 – Anlage 5 (Sept. 2010) - http://ratsinfo.magdeburg.de/vo0050.asp?_kvonr=212516&voselect=116199

Da es keine Beschilderung dieses touristischen Radwegs gibt, ist dieser nur schwer zu erkennen. Weder Hinweisschilder noch Fahrbahn-Markierungen weisen darauf hin (Abb. 3). Der „Neustädter Radweg“ führt von Alt Olvenstedt aus in den Stadtteil Neustadt. An der Straßenbahnhaltestelle Brunnenstieg quert der „Neustädter Radweg“ den Bruno-Taut-Ring und den Scharnhorstring und direkt anschließend auch die Exkursionsroute. Befährt man den „Neustädter Radweg“ in östlicher Richtung steht dort ein blaues Fußgängerschild (Zeichen 239). Dieses Schild verbietet die Weiterfahrt für Fahrräder auf dem „Neustädter Radweg“ (Abb. 4), aus rechtlichen Gründen müßte hier das



Abbildung 3: Kreuzung des Radwegs entlang des Scharnhorstring (Exkursionsroute) mit dem „Neustädter Radweg“ – Blick auf den Übergang zur Marktbreite. Dazwischen Querung Scharnhorstring, Straßenbahn und Bruno-Taut Ring.

Fahrrad momentan eher geschoben werden. Das Schild sollte entfernt oder durch ein Schild „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ (Zeichen 240) ersetzt werden.

An der Kreuzung zum „Klinikum Olvenstedt“ ist vom Scharnhorstring aus kommend (WP4) keine Fußgänger- bzw. Radfahrerampel. Radfahrer brauchen für die Querung der Kreuzung zwei Ampelphasen. Es gibt auch keine Möglichkeit zusammen mit dem Autoverkehr geradeaus zu fahren, weil sich der Radweg neben der Linksabbiegerspur befindet. Die Schaffung einer Möglichkeit zum direkten Geradeausfahren über die Kreuzung für Fahrradfahrer ist sinnvoll.



Abbildung 4: Blick aus der Gegenrichtung (vgl. Abb 3) entlang des Verlaufs des „Neustädter Radwegs“, im Vordergrund die Querung des Scharnhorstrings. Die einzige vorhandene Beschilderung weist einen Fußweg auf diesem Teilstück aus .

Um von dort weiter zur Bike & Ride Anlage (WP 5) an der Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“ zu gelangen, dürfen die Radfahrer die ca. 30 m nicht fahren sondern müß(t)en schieben. Für die Zufahrt zu einem wichtigen "Radparkplatz" ist das sicherlich keine glückliche Lösung. Alternativ müßte die Birkenallee an der Ampel vor dem Klinikum erneut gequert werden. Eine Freigabe für den Radverkehr auf dem Fußweg zwischen Scharnhorstring und der Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“ wird zur besseren Erreichbarkeit des Fahrradstellplatzes empfohlen.



Abbildung 5: Überdachter Bike & Ride Parkplatz an der Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“

Bike & Ride – Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“

Die Fahrradabstellanlage an der Haltestelle "Klinikum Olvenstedt" (WP5, Abb. 5) ist gut genutzt³. Zum Zeitpunkt der Exkursion und auch bei der Vortour gab es nur noch wenige freie Stellplätze. Positiv ist die Wetterfestigkeit der Anlage. Dass die Abstellanlage den aktuellen Kriterien zur Sicherung von Fahrrädern gegen Diebstahl nicht entspricht, wurde nicht von allen Exkursionsteilnehmern als besonders wichtiger Punkt angesehen. Der Vertreter des

ADFC wies auf die Nachteile solcher unsicheren Abstellanlagen hin, bei denen der Rahmen des Fahrrads nicht direkt angeschlossen werden kann. Ist nur das Vorderrad angeschlossen, kommt es häufiger zum Diebstahl der Fahrradrahmen samt Hinterrad. Außerdem werden an diesen Abstellanlagen bei Benutzung häufiger die Fahrradfelgen beschädigt.

Infokasten - Ausweisung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen

Lange Zeit wurden für den Fahrradverkehr separate Fahrradwege angelegt, die baulich (z.B. durch einen Bordstein) von der Straße getrennt waren. Diese sogenannten „Hochbord-Radwege“ führen allerdings in Kreuzungsbereichen, vor allem beim Rechtsabbiegen und bei Grundstücksausfahrten, zu einem erheblich höheren Unfallrisiko für Radfahrer. Dies ist besonders dort der Fall, wo zwischen Fahrbahn und Radweg noch eine Reihe parkender Autos oder andere trennende Elemente sind und sich der Wegeverlauf nicht direkt im Blickfeld der Autofahrer befindet. Laut einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen fahren dennoch ca. 95 % der Radfahrer auf diesen Wegen, weil sie dort ein höheres Sicherheitsgefühl gegenüber dem Autoverkehr haben, auch wenn sie auf der Straße fahren dürften.

Seit der Neuerung der StVO 2009 sind weiche Trennungen von Auto- und Fahrradverkehrs (Schutzstreifen und Radfahrstreifen mittels Fahrbahnmarkierungen) und Hochbordradwege gleichgestellt, d.h. baulich angelegte Radwege werden nicht mehr favorisiert. In Magdeburg gibt es Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen z.B. in der Ebendorfer Straße (zweiseitig), in der Robert-Koch-Straße und in der Mittagstraße (aus Platzgründen nur einseitig). Diese werden von den meisten Radfahrern ebenso wie Radwege angenommen. Die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ist wesentlich kostengünstiger als der Bau von Hochbordradwegen und führt nicht zu Konflikten mit Fußgängern, wenn diese die Wege mit Radfahrern teilen müssen.

Der ADFC-Bundesverband beurteilt die Änderung der Verwaltungsvorschrift in der Straßenverkehrsordnung von 2009, dass (Hochbord-)Radwege nicht mehr favorisiert werden und markierte Radfahrstreifen den baulich angelegten Radwegen gleichgestellt sind, als eine wesentliche Verbesserung (ADFC-Position zur StVO-Novelle 2009; http://www.adfc.de/3903_1).

³ Hier handelt es sich vor allem um eine Fahrradabstellmöglichkeit für Nutzer der Straßenbahn an der Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“. Die Fahrradabstellmöglichkeiten am „Klinikum Olvenstedt“ selbst -für Besucher und Angestellte- waren nicht Bestandteil der vorliegenden Bestandserhebung. Eine Befragung der Mitarbeiter bzw. Leitung des Klinikums zu Verbesserungsvorschlägen für die Fahrradinfrastruktur in Neu Olvenstedt und zu Verbesserungswünschen am Klinikum selbst wird vorgeschlagen. Diese Befragung könnte gemeinsam mit dem ADFC -u.a. bei der Neuauflage der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“- durchgeführt werden. Hier steht der Gesundheitsaspekt des Radfahrens im Vordergrund.

Verbindung vom „Klinikum Olvenstedt“ zur Marktbreite



Abbildung 6: Teilstück des Fuß- und Radweges vom „Klinikum Olvenstedt“ zum Nordabschnitt der Marktbreite.

Um von der Straßenbahn-Endstelle „Klinikum Olvenstedt“ zur Marktbreite zu gelangen, führt der Weg durch Parkplatzbereiche mit unklarer Wegführung und Pflasterung. Hier sind sogar Auto-Fahrbahnschwellen auch auf dem "Radweg" angebracht (Abb. 6).

Zu einer durchgängig guten Nutzbarkeit der Verbindung bedarf es einer deutlichen Verbesserung der Wegführung in diesem Bereich. Da das Klinikum einer der größten Arbeitgeber im Stadtteil ist und auch einen hohen Besucherverkehr bedingt, wäre eine Integration des Krankenhauses in den Stadtteil eine wichtige Aufgabe. Ein Schritt in diese Richtung kann eine Aufwertung der Wegebeziehung zwischen dem Klinikum und

der Marktbreite sein. Es ist davon auszugehen, dass dies neben der besseren Anbindung für den Stadtteil auch positive Impulse für die Geschäfte und Gastronomie im Nordabschnitt der Marktbreite bringt.

Der Weg durch die Marktbreite

Die Marktbreite ist eine besondere Zentrumsachse in Neu Olvenstedt, die nur für Fußgänger und Radfahrer angelegt ist. Allerdings ist die Wegführung für Radfahrer nicht eindeutig erkennbar. Wählt man den falschen Abzweig, steht man plötzlich vor Treppenstufen. Dies passiert vor allen Dingen nicht ortskundigen Radfahrern oder evtl. älteren Leuten. Mit deutlichen Symbolen auf dem Weg als Wegweisung für Fahrradfahrer, die einfach zu realisieren sind, könnten auch nicht ortskundige Radfahrer den direkten Weg über die Marktbreite finden. Diese Maßnahme in beschriebener Ausführungsvariante wird auch vom ADFC empfohlen.

Die Ausweisung der Marktbreite als Radverkehrsführung über verkehrsarme Straßen bzw. Wege ist auch im Plan der Netzergänzungen bzw. -erweiterungen im Hauptradverkehrsnetz vorgesehen. Der direkte Lückenschluss dieser Verbindung hin zum „Klinikum Olvenstedt“ ist darüber hinaus eine wichtige Maßnahme um die Integration des Krankenhauses in den Stadtteil zu befördern.

Verbindung zwischen Marktbreite und Olvenstedter Scheid

Die Verbindung der Marktbreite zum Olvenstedter Scheid (WP7) und damit zu allen wichtigen Nahversorgern und zum Ärztehaus etc. führt über ein unbefestigtes / geschottertes Wegstück und einen Parkplatzbereich (gestrichelte Linie an WP 7, Abb. 7). Die Teilnehmer der Exkursion aus Neu Olvenstedt schätzten die Verbindung zwischen Marktbreite und Olvenstedter Scheid z.T. als ausreichend ein. Eine Befestigung dieses ca. 5 m langen Wegstücks wurde von Einzelnen gewünscht und erscheint sinnvoll, gerade auch für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatorbenutzer. Zudem gibt es hier in direkter Nachbarschaft an der Marktbreite u.a. ein (betreutes) Wohnen für ältere Menschen. Da diese Wegebeziehung und Freifläche in Privatbesitz eines Wohnungsunternehmens (WU) ist, sollten diese Erkenntnisse mit dem Eigentümer besprochen und nach einer für alle Beteiligten akzeptablen Lösung gesucht werden.

Generell läßt sich sagen, dass solche „Problemzonen“ in Neu Olvenstedt aufgrund der Eigentumsverhältnisse und den unterschiedlichen Interessen der Eigentümer nicht so leicht zu beseitigen sind.

Bei Abriss der Häuser und der anschließenden Neugestaltung der entstehenden Freiflächen ist nicht immer klar, was mit den Wegen auf dem Grundstück passiert und was für Wegebeziehungen beibehalten werden sollen, die teilweise auch für den Durchgangs-, Fuß-, und Fahrradverkehr von Bedeutung sind. Aber auch wenn nicht mehr in Objekte investiert wird, weil ein Abriss in Zukunft möglich ist, werden die Wege z.T. nicht aktiv nachgebessert, wenn Schäden aufgetreten sind. Dies führt an einigen Stellen zu einer schlechteren Qualität der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer. Hier können akute Gefahrenquellen auftreten.



Abbildung 7: Blick von der Marktbreite Richtung Olvenstedter Scheid. Direkt neben dem Friseur (buntes Gebäude rechts im Bild) befindet sich ein unbefestigtes Wegstück (siehe roter Pfeil).

Für die Stadtteilentwicklung wäre es sinnvoll eine bessere Anbindung an den Olvenstedter Scheid für Fahrradfahrer und Fußgänger zu ermöglichen, vor allem auch für oben benannten besonders eingeschränkten Personenkreis. Hier könnte ein Lückenschluss zum Olvenstedter Scheid ermöglicht werden. Dieser ist als Radverbindung über verkehrsarme Straßen auf dem Fahrradstadtplan der LH Magdeburg eingetragen (blaues Netz in der Radverkehrskarte der LH MD). Dieser Lückenschluss ist auch im Plan der Netzergänzungen bzw. Erweiterungen im Hauptradverkehrsnetz der LH vorgesehen⁴.

Allerdings ist diese Maßnahme nur sinnvoll in Zusammenhang mit einer verbesserten Querung der Straßenbahnschienen. Von den Einwohnern wird bemängelt, dass es kein Lichtsignal bzw. Automatik-Anlage gibt und die Straßenbahnen zu schnell fahren. Oft geben sie kein Schallsignal vor der Durchfahrt der Fußgängerquerung des Scharnhorstrings. Dies ist auch immer wieder ein großes und bisher leider ungelöstes Thema auf den GWA-Sitzungen und bei Bürgerbefragungen. Hier sollte weiterhin der Kontakt zu den betroffenen BürgerInnen, den Akteuren und der MVB gesucht werden.

Vom Vertreter des ADFC wird empfohlen, eine separate Querung für Radfahrer einzuführen, die ein blinkendes Andreaskreuz, aber keine Umfahrsperren hat. Diese lenken die Aufmerksamkeit weg von der eigentlichen Gefahr (hier Schienenfahrzeuge) auf die Umfahrung der Hindernisse. Die Anfrage zur Ausweisung der Marktbreite im blauen Radwegenetz der Landeshauptstadt ist an Herrn Beier (ADFC) weitergeleitet.

⁴ Vgl. Zwischenbilanz zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg 2004 – 2012 – Anlage 5 (Sept. 2010) - http://ratsinfo.magdeburg.de/vo0050.asp?_kvonr=212516&voselect=116199

Olvenstedter Markt (Olven 1)

Auf dem Olvenstedter Markt findet zur Zeit zwei mal in der Woche Markt statt (Abb. 8). Die meisten größeren Nahversorger sind von Olven 1 zum Olvenstedter Scheid umgezogen. Eine erneute Nutzung der leerstehenden Geschäftsräume fördert die Lebendigkeit und Attraktivität des Platzes und damit auch die Lebensqualität im Stadtteil. Die Gebäude auf der Ostseite des Platzes sind gerade frisch saniert. Dort sind u.a. das Eiscafé Pinguin, ein Reisebüro und ein Brillenladen zu finden. In der Ladenzeile Richtung Stern befinden sich noch einige kleinere Einzelhandelsgeschäfte.

Auf dem Weg von Olven 1 zur Haltestelle „Am Stern“ fährt man entgegen einer Einbahnstraße. Dabei ist eine Fahrt auf dem Radweg vorgesehen, der aber auch von Fußgängern benutzt wird. Dieser Weg ist nicht als benutzungspflichtiger Radweg ausgewiesen (vgl. Abb. 9). Es gibt von Olven 1 kommend kein Schild, das auf die Einbahnstraße hinweist. Dieses Schild sollte ergänzt werden, damit nicht ortsfremde Radfahrer versehentlich die Fahrbahn in der falschen Fahrtrichtung nutzen. Alternativ dazu empfiehlt der ADFC die Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung.

Bike & Ride – Stellplatzbedarf „Am Stern“

Der nächste Straßenbahnhalt von Olven 1 aus ist in ca. 50 m Entfernung an der Haltestelle „Am Stern“. Diese Haltestelle wird gut genutzt. Dies zeigt sich auch daran, dass schon im Vorfeld der Exkursion durch Anwohner Anfragen zu fehlenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eingingen. Während es 2005 noch eine Bike & Ride Möglichkeit in der Nähe des Parkhauses im Sterncenter (Einfahrt vom Scharnhorstring) gab, ist diese im offiziellen Plan der Stadt 2011 nicht mehr ausgewiesen. Der Bedarf für Fahrradabstellplätze in der Nähe der Straßenbahnhaltestelle zeigt sich nicht zuletzt daran, dass an den Umgrenzungen der nahegelegenen Blumenbeete immer zahlreiche Fahrräder angeschlossen sind (Abb. 10). Es wird empfohlen, neue Abstellmöglichkeiten zwischen Haltestelle „Am Stern“ und Olven 1 in der Nähe des Bruno-Taut-Rings zu schaffen. Eine Aufnahme in den offiziellen Bike & Ride Plan der Stadt sollte geprüft werden.



Abbildung 8: Blick auf die frisch renovierten Gebäude an Olven 1 an einem Markttag (im Nebel).



Abbildung 9: Blick entlang der Olvenstedter Chaussee (höhe Olven 1 nach SüdWest), der Radweg wird auch von Fußgängern genutzt. Das Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ ist nur an der Stichstraße rechts (Nebenstraße zum B.-Beye-Ring) angebracht.



Abbildung 10: An den Blumenbeeten abgestellte Fahrräder nahe der Haltestelle „Am Stern“. Ein Hinweis auf das Fehlen guter Fahrradabstellanlagen in der Nähe der Haltestelle.



Abbildung 11: Blick vom zwei Richtungs-Radweg vom Olvenstedter Markt zum „Sterncenter“. Radfahrer werden hier zur Querung der Kreuzung zur Fußgängerampel (rechts im Bild) geführt. (WP 8 -> WP 9)



Abbildung 12: Radweg zwischen B.-Beye-Ring und H.-Schmutze-Straße. Ziel ist dort wo links im Bild das Auto steht. Der Radweg - der zudem gleichzeitig auch Fußweg ist - führt aber erst mal geradeaus weiter. Der links abzweigende separate „Fußweg“ hinter der Straßenlaterne hat eine graue Pflasterung und eine geringere Wegbreite. Dies kann bei der Nutzung als Abkürzung für Radfahrer zu Konflikten mit Fußgängern führen.

Umwege für Radfahrer aufgrund von Einbahnstraßen und Umwegführungen – Beispiel Verbindung Olvenstedter Markt (Olven1) zum Torweg

Am Anfang der Wegstrecke ist aufgrund der Einbahnstraßensituation zwischen Olven 1 und Bruno-Taut-Ring an der Kreuzung B.-Beye-Ring / B.-Taut-Ring / Olvenstedter Chaussee keine Ampel vorhanden, sie wurde beim Bau eingespart. Daher werden die Radfahrer zur Fußgängerampel geführt. Eine Ausfahrt geradeaus entlang der Olvenstedter Chaussee auf der Straße ist nicht vorgesehen an dieser Stelle (Abb. 11). An der Fußgängerampel wird der Radfahrer dann auf einen rot markierten „Fahrradweg“ geführt.

Dieser quert die Straßenbahnschienen und führt mit durchgehend roter Pflasterung als Rad- und Fußweg weiter bis zur Kreuzung H.-Schmutze-Straße / Olvenstedter Chaussee (vgl. Abb 12). Dort steht ein Fahrradweg-Schild mit einem Pfeil nach links. Auf dem Weg zum Torweg muss man dann hier erst den Fahrradweg in Gegenrichtung - der dafür auch freigegeben ist- befahren sowie die nächste Kreuzung (Olvenstedter Chaussee / Scharnhorstring) passieren, um dann an einer Stelle mit einer Fußgängerquerungshilfe die Straßenseite zu wechseln und schließlich dann die Einfahrt zum Torweg zu erreichen. Schon allein aus dieser Wegbeschreibung wird deutlich wie kompliziert und in der Nutzung unpraktisch diese Wegführung ist.

Torweg

Der Torweg ist sehr breit gestaltet und hat eine gute Aufenthaltsqualität mit den Grünflächen, kleinen Wiesenhügeln und angelegten Spielplätzen (Abb. 14). Vom Weg aus gibt es einen guten Blick auf die Döppler-Mühle-Ruine. Er bietet auch einen schön gestalteten Zugang zu diesem Wahrzeichen Neu Olvenstedts. Weiterhin ist der Torweg für viele Kinder und Jugendliche eine wichtige Wegeverbindung um zu dem dortigen Bolzplatz sowie zu den attraktiven Angeboten des anliegenden Jugendclubs „Mühlentreff“ und des Abenteuerbauspielplatzes zu kommen. Deswegen wird er von Radfahrern, Fußgängern und spielenden Kindern viel genutzt. Dies wurde auch während der Exkursion festgestellt. Einige Radfahrer und Fußgänger mussten bei der Fahrt durch die Gruppe der Exkursions Teilnehmer verlangsamen. Der Torweg ist zu weiten Teilen so breit, dass es nur wenige Konflikte zwischen Radfahren und Fußgängern gibt. Allerdings ist der Eingang und der Ausgang bzw. die Ein- und Ausfahrt im südwestlichen (WP 9) und nordöstlichen Teil (WP 10) des Torwegs ungünstig gestaltet. Im südwestlichen Teil erkennt man vom Scharnhorstring aus die Einfahrt kaum (Abb. 16). Es ist dort kein Straßenschild mit dem Namen des Weges angebracht. Der Hinweis auf eine ausgewiesene Radverbindung bzw. „verkehrsarme Straße“ wäre an dieser Stelle sehr

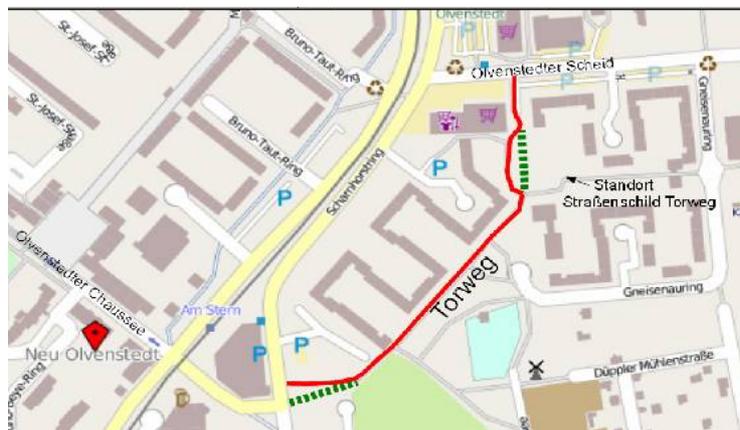


Abbildung 13: Der Torweg in der Kartenansicht von open street map. Die gestrichelten grünen Linien deuten eine mögliche Vereinfachung der Wegführung an.



Abbildung 14: Der großzügig gestaltete Torweg lädt zum Spazierengehen und Radfahren ein.

wünschenswert. Die gesamte Wege- und Kreuzungssituation würde sich darüber hinaus deutlich vereinfachen, wenn der Torweg direkt in der Verlängerung der Olvenstedter Chaussee geführt wird (vgl. Abb. 13 - gestrichelte Linie im südwestlichen Bereich d. Torwegs).

Auch der nördliche Teil des Torwegs ist wenig ansprechend gestaltet. Er führt über einen Parkplatz zum Olvenstedter Scheid. Vom Olvenstedter Scheid aus zum Torweg hin existiert ebenso wie am anderen Ende des Torwegs kein Straßenschild mit dem Namen „Torweg“. Die Einfahrt zum Torweg gehört noch zum Olvenstedter Scheid und ist dort daher so ausgeschrieben - Olvenstedter Scheid, Zusatzschild: Nr. 91-105 (Abb. 15). Der weitere Teil ist als Spielstraße mit einem Sackgassenschild gekennzeichnet. Hier wird empfohlen den Weg als durchgängige Sackgasse (Zeichen 357-50) auszuweisen und zusätzlich einen Hinweis auf den Radweg mit anzubringen. Die Zufahrt zum Torweg würde weiterhin sehr gewinnen, wenn die abgesenkte, aber doch recht hohe Bordsteinkante an das Fahrbahnniveau angeglichen wird. Die Wegführung in diesem Bereich könnte ebenfalls deutlich vereinfacht werden (vgl. Abb. 13 - gestrichelte Linie im nördlichen Bereich d. Torwegs).



Abbildung 15: Nördliche Zufahrt zum Torweg vom Olvenstedter Scheid aus. Aufgrund des Sackgassenschilds und dem Straßenschild Olvenstedter Scheid Nr. 91–106 ist der Zugang nur schwer zu finden.



Abbildung 16: Südlicher Zugang zum Torweg. Blick von der Olvenstedter Chaussee über den Scharnhorstring zum Torweg. Der Zugangsbereich des Torwegs ist durch zwei Poller erkennbar.

Der Torweg ist zudem die nordwestliche Begrenzung des geplanten Baugebiets „Düppler Grund“. Dort sind Einfamilienhäuser geplant. Dadurch wird sich die Bedeutung des Torwegs als attraktiver und sicherer Bewegungsraum für Kinder verstärken. Eine bessere Gestaltung beider Zugänge zum Torweg inklusive der Ausweisung, zumindest auf Straßenschildern, würde die Nutzung dieses Wegs für Radfahrer deutlich verbessern. Da Radfahren die Hauptnutzung des Weges wäre hier eine Ausweisung als Fahrradstraße denkbar. Da es keine Seitenstreifen oder Gehwege gibt würde in diesem Fall die Nutzung gleichberechtigt mit den Fußgängern sein.

Der Olvenstedter Scheid

Am Olvenstedter Scheid fand in der letzten Zeit ein enormer Ausbau der Supermärkte (Nahversorger) statt, größtenteils ohne Rücksicht auf das bestehende Wegesystem bzw. Fuß- und Radwege. Die Standardanlage der eingeschossigen Supermärkte mit Parkplätzen drum herum ist vor allem an Stellplätzen und Autoverkehr orientiert. An einigen Stellen fand dadurch eine Verschlechterung der Situation für Fußgänger und Radfahrer statt, wie auch von einigen TN berichtet wurde. Zum Beispiel kam es leider zu einer Unterbrechung des ursprünglich durchgängigen Fuß- und Radweges am Scharnhorstring und damit zu mehr Gefahrenpunkten in diesem Bereich.



Abbildung 17: Hugo-Junkers-Allee Ecke Olvenstedter Scheid. Der Fußweg endet in einer Kurve und kann wegen der geringen Straßenbreite nicht fortgeführt werden. Eine Hecke mit geringerer Höhe und die Entfernung des Holzmastes (rechts hinter dem Verkehrszeichen 286 – eingeschränktes Haltverbot) würde die Übersichtlichkeit erhöhen.

Es wäre gut, wenn im Olvenstedter Scheid Maßnahmen getroffen werden könnten, den Fußgänger- und Fahrradverkehr sicherer zu gestalten. Maßnahmen hierzu könnten eine bessere Ausschilderung und häufigere Kontrolle der Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) sein. Der Olvenstedter Scheid ist als Straße im „blauen Netz“ (Radverkehrskarte der LH MD) ausgewiesen. Allerdings hat sich der Autoverkehr aufgrund der Vielzahl der Nahversorger, die sich dort angesiedelt haben, deutlich erhöht.

Olvenstedter Scheid (Ostteil)

Auf dem Weg zur Hugo-Junkers-Allee macht der Olvenstedter Scheid zwei rechtwinklige Kurven. In diesem Abschnitt ist für Autos Tempo 30 ausgewiesen. Hier findet auch viel Mobilität von Stadtteil zu Stadtteil und Schülerverkehr statt.

An der ersten Kurve wurde -nach einer Besprechung im Oktober 2011 und Vor-Ort-Termin mit dem Tiefbauamt - für Radfahrer und

Fußgänger die Möglichkeit geschaffen, den kleinen Verbindungsweg zwischen „Technikhaus Gündel“ und Parkplatz besser zu nutzen bzw. ohne Barrieren geradeaus fahren zu können (**WP 12**).

In dem darauf folgenden Stück des Olvenstedter Scheids (zwischen WP12 und WP13) ist nur einseitig, auf der Westseite der Straße, ein Fußweg vorhanden (Abb. 17). Dies ist insbesondere für Kinder unter 8 Jahren, die mit dem Fahrrad noch auf dem Gehweg fahren müssen und für alte Menschen problematisch. Sie müssen dadurch mehrfach die Straße queren, wenn sie von der Hugo-Junkers-Allee zum Freibad oder zu den Geschäften am Olvenstedter Scheid gelangen wollen. Das Problem wurde auch mehrmals in den GWA Treffen diskutiert. Eine Anlage eines Fußwegs in diesem Bereich wäre allerdings mit aufwändigen Planungsverfahren und Flächenankäufen seitens der Stadt verbunden, für die wahrscheinlich momentan kein Geld da ist.

Die alternative Route zum Erich-Rademacher-Freibad, die im Fahrradstadtplan über die Rapsbreite ausgewiesen ist, hat einen schlechten baulichen Zustand. Trotzdem lässt sich an den Wegspuren erkennen, dass die Verbindung gut genutzt wird. Hier würde eine mögliche Investition in die Wegebeschaffenheit und Beleuchtung eine gute Verbindung für den Rad- und Fußverkehr abseits vom sonstigen Straßenverkehr befördern. Auch hier ist, ebenso wie am Eingang des Torwegs, leider nur ein Sackgassenschild angebracht. Als erster Schritt wird ein Austausch dieses Schildes gegen das Verkehrsschild „durchgängige Sackgasse“ (Zeichen 357-50) empfohlen.

Hugo-Junkers-Allee

An der Ecke Hugo-Junkers-Allee / Olvenstedter Scheid (**WP 13**) wurde die Bitte von Teilnehmern geäußert, zur besseren Querung der Straße den dort stehenden ehemaligen Leitungsmast aus Holz (der außer Funktion ist, direkt neben dem Schild „eingeschränktes Halteverbot“) wegzunehmen und die vorhandene Hecke auf Sichthöhe zu kürzen (hier evtl. Nachfrage bei Wohnungsunternehmen als Eigentümer).

In der Hugo-Junkers-Allee sind zwei kurze Bereiche (Richtung Ostrowskistr.) als benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen. Hier will der ADFC evtl. Einspruch gegen die Benutzungspflicht einlegen.

Bei der Fahrt von der Hugo-Junkers-Allee aus Richtung Olvenstedter Scheid endet der straßenbegleitende Radweg momentan mit einer einfachen Ausschilderung „Radweg Ende“ auf der Straße. Hier ist eine geordnete Abfahrt auf die Fahrbahn in Vorbereitung, bei der die Radfahrer ungefährdet auf die Straße gelangen können. Eine geplante Variante dafür wurde bei der Exkursion durch einen Mitarbeiter von der Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamtes vorgestellt.

Die Exkursion endete bei der Kindertagesstätte „Nordwest“ in der Ostrowskistraße, und mündete im Anschluss in die dort stattfindende Sitzung der AG Gemeinwesenarbeit - GWA Neu Olvenstedt / Nordwest.

III. Fazit

- Die Fahrradexkursion kam sehr gut an und war ein Erfolg, auch hinsichtlich der Bandbreite und der Anzahl der Teilnehmer. Es gab davor und danach ansprechende Presseartikel über die Förderung des Radverkehrs im Stadtteil und über die Qualitäten des Stadtteils generell. Positives Feedback gab es sowohl von den Teilnehmern als auch von den verschiedenen Akteuren und in der GWA.

- Der Stadtteil Neu Olvenstedt hat ein gutes Potenzial, mit viel Grün und attraktiven Freiflächen. Es gibt viele Rad- und Fußwege abseits von Autoverkehr im Stadtteil, z.B. Marktbreite und Orweg. Die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (MVB) ist hervorzuheben.

- Es gibt einen großen Verbesserungsbedarf bei der Infrastruktur (u.a. Ausschilderung, Rad-Stellplätze) und bei den (Fahrrad-) Wegen. Die überlieferte Wegeplanung und -ausführung ist zum größten Teil beibehalten und nicht an die aktuellen Bedürfnisse der Radfahrer angepasst. Hier bedarf es möglicherweise zusätzlicher Investitionen. Eine Berücksichtigung der Wegführung bei der Planung von Rückbau bzw. Abriss von Häusern und Neugestaltung der entstehenden Flächen ist sehr wünschenswert.

- Die Einbeziehung aller Akteure und Partner, hier vor allem teilnehmende Akteure wie SPA, ADFC, BürgerInnen, aber auch GWA, MVB (Verkehrsbetriebe), TBA (Tiefbauamt), Wohnungsunternehmen, EB SFM (Stadtgartenbetrieb) ist wichtig. Dadurch können gemeinsame Verbesserungen und Lösungen erarbeitet werden, die von den einzelnen Akteuren nur schwierig umsetzbar sind.

- Immer wieder wurden auf der Exkursion die geringen Finanzmittel der Stadt Magdeburg allgemein und für den Fahrradverkehr angesprochen. In Neu Olvenstedt, einem Stadtteil in dem große Veränderungen anstehen ist es ggf. möglich und sinnvoll auch andere Finanzquellen auszuschöpfen, z.B. über das Förderprogramm „Stadtumbau Ost“, das normale Budget der LH Magdeburg für Rad- und Fußwegprojekte sowie über Sponsoring Privater. Für die Fördermittel von „Stadtumbau Ost“ sind frühzeitig Anträge für Rad- und Fußwegprojekte von öffentlichen und privaten Aufgabenträgern (z.B. durch MVB, WU, EB SFM, SPA, TBA) und evtl. auch von privaten Eigentümern und Jugendträgern zu stellen. Auskünfte dazu erteilt das Stadtplanungsamt und das „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt (IB)“.

- Einige bei der Exkursion vorgestellten Maßnahmen sind teilweise im Plan für Netzergänzungen und -erweiterungen des Hauptradverkehrsnetzes der LH Magdeburg bereits vorgesehen z.B. Ausweisung der Marktbreite im Radwegenetz (S. 8) und Lückenschluss zwischen Marktbreite und Olvenstedter Scheid (S.8). Diese Planungen sollten unter den Gesichtspunkten der Stadtteilentwicklung (z.B. Integration des „Klinikum Olvenstedt“ in den Stadtteil Neu Olvenstedt) erweitert werden.

- Aufgrund der verzweigten Eigentumsverhältnisse und der möglichen Förderung der wohnungsnahen Fahrradinfrastruktur ist es wichtig, mit den Wohnungsunternehmen als bedeutenden und kompetenten Partnern im Stadtteil zusammenzuarbeiten. Sie sind z.T. alleinige Baulastträger für Rad- und Fußwegplanung. Bei der Sanierung / Neugestaltung nach Rückbau oder

Abriss von Häusern ist es z.B. auch wichtig abgesenkte Bordsteine und damit Barrierefreiheit herzustellen. Die Planungen sollten das Konfliktpotential zwischen Autofahrern, Fußgängern und Radfahrer berücksichtigen und Lösungsmöglichkeiten suchen um eine moderne Infrastruktur mit einer besonderen Berücksichtigung der Belange von Radfahrern und Fußgängern herzustellen. Hierzu gehören auch wohnungsnahe, sichere Fahrradabstellanlagen. Dazu wäre es sinnvoll ein einfaches Regel-Handbuch für Rad- und Fußwegplanung zusammenzustellen um es u.a. bei der Sanierung / Neugestaltung nach Rückbau oder Abriss anwenden zu können.

IV. Ausblick

Der Stadtteil Neu Olvenstedt bietet ein großes Potential für den Radverkehr. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen der Bedarfserhebung sollen eine bessere Nutzung dieses Potentials ermöglichen. Deshalb sollte es eine weitere nachhaltige Begleitung der Rad- und Fußwegthemen im Stadtteil geben. Dazu wird die Umsetzung der Ergebnisse verfolgt und bei einer möglichen Folge-Exkursion im Herbst 2012 erneut aufgegriffen werden.

Die geringen Finanzmittel für den Fahrradverkehr waren immer wieder Thema auf der Exkursion. Städte ähnlicher Größe in Sachsen-Anhalt (z.B. Halle) haben einen wesentlich höheren Radwegeetat im Kommunalhaushalt. Eine Ausweitung des finanziellen Handlungsspielraums in der Landeshauptstadt Magdeburg für die Radverkehrsgestaltung wäre eine wichtige Grundlage für die Verbesserung der Radinfrastruktur und damit für die Förderung des Radverkehrs.

Die Radexkursion hat viele Hinweise für die Verbesserung der Radinfrastruktur im Stadtteil Neu Olvenstedt erbracht. Darüber hinaus kann das Fahrrad auch attraktives Verkehrsmittel für die Fahrt zur Innenstadt sein. Neu Olvenstedt liegt mit einer Entfernung von 5 km vom Stadtzentrum innerhalb der durchschnittlichen Fahrraddistanz. Wichtig für die Nutzung dieser Möglichkeit sind die Wegebeziehungen zu den anderen Stadtteilen und zur Innenstadt. Sie sind ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des Radverkehrs im Stadtteil Neu Olvenstedt. Verbesserungsvorschläge für diese Fahrradrouten konnten in dieser Bedarfserhebung nicht berücksichtigt werden. Es ist vorgesehen die Wege in andere Stadtteile und in die Innenstadt bei zukünftigen Exkursionen mit einzubeziehen.

V. Kontaktdaten und Autoren

Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt

Stadtteilmanagement und Stadtumbau
Internationaler Bund (IB), Stefan Köder,
Scharnhorstring 38, 39130 Magdeburg - Neu Olvenstedt
Telefon: 0391- 55 923 715, Mobil: 0160 - 589 41 47
Email: Stefan.Koeder@internationaler-bund.de
Sprechzeiten Büro Scharnhorstring 38:
immer Donnerstag 10:00 – 12:00 und 14:00 - 17:00

Joris Spindler – Experte für Fahrradverkehr und -tourismus

Herrenkrug 2, 39114 Magdeburg
Telefon: 0391/4003380
Email: joris.spindler@vitopia.de

Autoren von Texten und Fotos: J. Spindler und S. Köder

VI. Anhang

Anhang 1: Tabelle mit Maßnahmenvorschlägen für die Förderung des Radverkehrs in Magdeburg Neu Olvenstedt

Anhang 2 : Auszug aus dem amtlichen Fahrradstadtplan der Landeshauptstadt Magdeburg mit Exkursionsroute Konzept zur geplanten Fahrradexkursion

Anhang 3: Auswahl Presseartikel (Einladungen und Berichte nach der Fahrradexkursion)

Best Practice Beispiel: Ergebnisse einer Bürgerwerkstatt zum Radverkehrskonzept der Stadt Kleve

<http://www.kleve.de/C12572B30025D73F/html/892E87500CF72259C1257634002EA6FC?opendocument&nid1=52555>

Maßnahmenvorschläge für die Förderung des Radverkehrs in Magdeburg Neu Olvenstedt				
Maßnahme	Standort	Seite	Umsetzbarkeit	Priorität
Anpassung abgesenkter Bordstein an Straßenniveau	Hans-Grade-Straße/ Radweg entlang des Scharnhorstrings	4	mittel	mittel*
Prüfung der Vorfahrt für Fahrrad- und Fußgänger bei der Querung der Joh.-Göderitz- und Hans-Grade-Straße	Joh.-Göderitz-Straße u. Hans-Grade-Straße/ Querungen mit Radweg entl. d. Scharnhorstrings	5	mittel	mittel*
Ausschilderung des „Neustädter Radwegs“ an der Kreuzung mit dem Scharnhorstring	Joh.-Göderitz-Straße/ Hans-Grade-Straße	6	einfach	hoch
Austausch Zeichen 239 (Fußgänger) gegen Zeichen 240 (gem. Fuß- und Radweg)	„Neustädter Radweg“/ Scharnhorstring	6	einfach	hoch
Erlaubnis der Zufahrt zum Bike & Ride Stellplatz „Klinikum Olvenstedt“ aus Richtung Scharnhorstring	Scharnhorstring bis Haltestelle „Klinikum Olvenstedt“	6	einfach	hoch*
Schaffung einer Geradeausfahrmöglichkeit für Radfahrer gemeinsam mit der Kfz-Ampel	Scharnhorstring/ Birkenallee	6	aufwändig	niedrig
Überarbeitung der Wegeführung „Klinikum Olvenstedt“ – Marktbreite	„Klinikum Olvenstedt“ – Marktbreite	8	aufwändig	hoch
Symbole auf der Marktbreite zur Wegweisung ohne Treppenstufen	Marktbreite	8	einfach	hoch
Befestigung Schotterweg zwischen Marktbreite und Olvenstedter Scheid	Nahe Marktbreite	8	mittel	mittel*
Ausweisung der Marktbreite im „blauen Netz“ der LH Magdeburg	Fahrradstadtplan der LH Magdeburg	9	einfach	mittel
Verbesserte Querung der Straßenbahnschienen	Bruno-Beye-Ring – Olvenstedter Scheid	9	aufwändig	mittel*
Aufstellung Radwegschild wegen Einbahnstraße	Olvenstedter Chaussee Höhe Olven 1	10	einfach	hoch
Bike & Ride Parkplatz bei der Haltestelle „Am Stern“ einrichten	Nahe Haltestelle „Am Stern“	10	aufwändig	hoch*
Vereinfachung Wegführung Olven 1 – Torweg für Radfahrer	Olven 1 – Torweg	12	aufwändig	mittel*
Torweg Ausschilderung Südwest	Torweg/ Scharnhorstring	12	einfach	hoch*
Torweg Ausschilderung Nordost	Torweg/ Olvenstedter Scheid	12/13	einfach	hoch*
Torweg Weganpassung Südwest	Torweg	12/13	aufwändig	hoch*
Torweg Weganpassung Nordost	Torweg	12/13	aufwändig	hoch*
Torweg Bordsteinanpassung	Torweg/ Olvenstedter Scheid	13	einfach	hoch*
Schild Sackgasse tauschen gegen Schild „durchlässige Sackgasse“	Torweg/ Olvenstedter Scheid	13	einfach	hoch*
Kürzung von Leitungsmast und Hecke	Hugo-Junkers-Allee/ Olvenstedter Scheid	14	mittel	hoch*
Schild Sackgasse tauschen gegen Schild „durchlässige Sackgasse“	Rapsbreite	14	einfach	hoch*
Verbesserung der Wegebeschaffenheit	Rapsbreite – „Neustädter Radweg“	14	aufwändig	mittel*

* Maßnahmen mit hoher Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr

Anhang 1: Maßnahmenvorschläge der „Bedarfserhebung zur Förderung des Radverkehrs in Magdeburg-Neu Olvenstedt“



ZEICHENERKLÄRUNG

Gewässer	Radverkehr
Strom	historischer Radweg
Bach, Graben	Übersicht der touristischen Radwege siehe Rückseite
See, Teich, Baggerloch	straßenbegleitender Radweg
Verkehrswege u. -bauten	straßenbegleitender Radweg mit Zweirichtungsverkehr
Autobahn / Autobahn	Radverbindung über verkehrsarme Straßen bzw. Wege (guter Wegzustand)
Durchgangsstr. / sonstige Str.	Radverbindung über verkehrsarme Straßen bzw. Wege (schlechter Wegzustand)
Nebenerstraße	Kulturhistor. Erlebnisrad
Weg (allgemein)	Steigungen > 9%
Weg in Kleingärten	Treppen
Eisenbahnhauptstrecken	Gefahrpunkt z.B. schlechte Sichtverhältn.
Industriegebiet	Bike- / Ride-Platz
Panoramabahn (Eisbaupark)	Schutzrinne
Bahnhof / S-Bahnhof	spezielle Informationen
Fährs	Apothek
Ankaystelle	Parkhaus, Tiefgarage
Brücke	öffentlicher Parkplatz
Tunnel, Durchgang	öffentliche Toilette
Flächennutzung	Denkmal
Wiese	Roschung, Halde
Park / Wald	Deich
Größl. / Kleingarten / Friedhof	Kilometerstein
Eisenbahnfläche	Höhenspunkt
Schneise	Gefällpunkt
Grenzen	Pegel
Stadtgrenze	Springbrunnen, Brunnen
Gemeindegrenze	Freizeit, Erholung, Sport
	Mühle
Information	Hochspannungsleitung
Boothaus	öffentl. Einrichtungen
Jugendherberge	Kirche, Gemeindezentrum
Schwimmbad / Schwimmhalle	Kapelle
Sporthalle	Turm
Sportplatz	Krankenhaus, Tagesklinik
Tennisplatz	Polizei
	Feuerwehr

Anhang 2: Auszug aus dem amtlichen Fahrradstadtplan der Landeshauptstadt Magdeburg
 Die Route entlang der **WegPunkte (WP) 1 bis 14** ist die Exkursionsroute der Fahrradexkursion vom 19.10.2011. Die Beschreibung der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen im Textteil folgen ebenfalls dieser Wegführung.

West

Nordwest, Diezort, Neu- und Alt-Olvenstedt

Robert Richter (ni)
Tel.: 5 06 58 50, Fax: 5 06 58 55
info@dcivpress-magdeburg.de



Ferienprogramm

Neu-Olvenstedt (ri) • Im Olvenstedter Ferienprogramm lädt der Bauspielplatz (Düppler Mühle) heute 13 bis 17 Uhr ein, das Schmieden zu probieren. Am Spielplatz St. Josef-Straße stoppt 15 bis 18 Uhr das Spielmobil.

Gefahren für Radler in Olvenstedt im Blick

Stadtteilmanager bittet morgen zur Rundfahrt

Neu-Olvenstedt (ri) • Gefahren für Radler und Probleme der Olvenstedter Zweiradfreunde will Stadtteilmanager Stefan Köder morgen auf einer Rundfahrt durchs Viertel thematisieren. „Wir wollen mit Olvenstedtern sowie angefragten Vertretern des Allgemeinen Fahrrad-Clubs und des Stadtplanungsamtes die Radverkehrswege begutachten und Verbesserungsvorschläge für die Infrastruktur des Fahrradverkehrs sammeln“, sagte Köder gestern gegenüber der Volksstimme.

Einer der Haltepunkte ist die Ecke Hugo-Junkers-Allee/Olvenstedter Scheid. Diese steht wegen des fehlenden Radwegs in der Kritik der Anwohner (Volksstimme berichtete bereits).

Neben Gefahrenstellen und Wegebeschaffenheit gehe es auch um die Ausschilderung der Fahrradrouten und um eine Einschätzung zu den Fahrradabstellmöglichkeiten. „Hier können die Anliegen für den Fahrradverkehr direkt angesprochen werden und dadurch bei den aktuellen Planungen für den Stadttumbau in Olvenstedt aufgenommen werden“, so Stefan Köder.

Der Stadtteilmanager erklärte weiter: „Das Fahrrad ist - in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr - eine besonders umwelt- und sozialverträgliche Alternative zum Auto. Das (Zweit-)Auto ist nicht zuletzt auch für junge Familien und Menschen mit

geringem Einkommen eine Kostenfrage. Zudem sind besonders alte und junge Menschen auf eine Fortbewegung ohne Auto angewiesen.“ Durch den demografischen Wandel erhöhe sich diese Gruppe in der Bevölkerung, die vermehrt zu Fuß gingen und das Fahrrad sowie öffentliche Verkehrsmittel nutzten.

Mit der Radtour soll aber auch die Gelegenheit geboten werden, „den grünen Stadtteil Neu-Olvenstedt zu erleben“, so Köder. Die Teilnahme ist kostenfrei, eine Anmeldung ist nicht nötig, doch es sollte auf jeden Fall ein eigenes Fahrrad sowie je nach Wetter passende Bekleidung mitgebracht werden.

Wer nicht von Anfang an dabei sein kann, hat um 16.15 Uhr die Chance, auf Olven 1 (am Eiscafé Pinguin) dazuzustoßen. Um 17 Uhr gibt es eine weitere Möglichkeit beim Halt an der Hugo-Junkers-Allee/Ecke Olvenstedter Scheid. Alle Teilnehmer der Rad-Exkursion und natürlich auch sonst alle Interessierten sind anschließend eingeladen, um 17.30 Uhr an der Sitzung der Arbeitsgruppe Gemeinwesen (GVA) Neu-Olvenstedt/Nordwest in der Kita an der Ostrowskistraße teilzunehmen. Dort hat die Fahrradtour ihren letzten Halt.

● Die Rundfahrt morgen beginnt um 15.30 Uhr. Treffpunkt ist das Büro für Stadtteilarbeit, Scharnhorststr. 38.



Dieser Fahrradunterstand in Olvenstedt an der Birkenallee gegenüber dem Klinikum wird rege genutzt. „Gibt es genug Abstellmöglichkeiten?“, fragt Stadtteilmanager Stefan Köder. Foto: privat

Radrundfahrt durch Olvenstedt

Neu-Olvenstedt (ri) • Eine andere Art, den grünen Stadtteil Neu-Olvenstedt zu erleben, gibt es am kommenden Mittwoch. Stadtteilmanager Stefan Köder wird eine Fahrrad-Exkursion starten und möchte die Möglichkeit bieten, Anliegen von Radfahrern und Fußgängern sowie Verbesserungsvorschläge für den Stadtteil einzubringen. Um 15.30 Uhr beginnt die Tour am Büro für Stadtteilarbeit, Scharnhorststr. 38.

„An diesem Nachmittag werden wir die Radverkehrswege begutachten und die Olvenstedter können Verbesserungsvorschläge für die Infrastruktur des Fahrradverkehrs einbringen. Dabei geht es neben Gefahrenstellen und Wegebeschaffenheit auch um die Ausschilderung der Fahrradrouten und um eine Einschätzung zu den Fahrradabstellmöglichkeiten“, sagte Stefan Köder. „Hier können die Anliegen für den Fahrradverkehr direkt angesprochen werden und dadurch in die aktuellen Planungen für den Stadttumbau in Olvenstedt aufgenommen werden.“

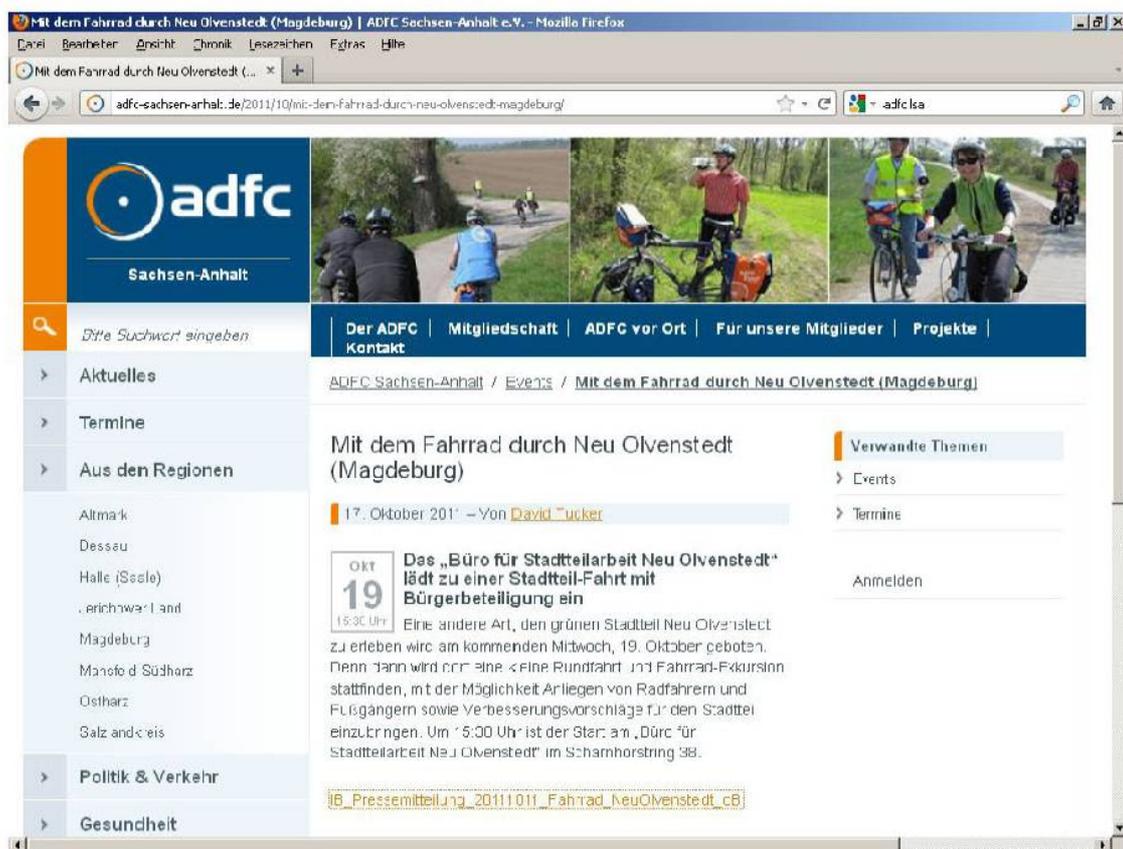
Für Teilnehmer, die nicht von Anfang an dabei sein können, ist ein späterer Einstieg um 16.15 Uhr auf Olven 1 (Eiscafé Pinguin) möglich.

Um 17 Uhr gibt es eine weitere Möglichkeit dazuzustoßen, mit dem Halt an der Hugo-Junkers-Allee/Ecke Olvenstedter Scheid.

Magdeburger Sonntag, 15.10.2011

Stadtteilrundfahrt durch Olvenstedt

Magdeburg (eb). Eine andere Art, den grünen Stadtteil Neu-Olvenstedt zu erleben wird am kommenden Mittwoch geboten. Denn dann wird dort eine kleine Rundfahrt und Fahrrad-Exkursion stattfinden, mit der Möglichkeit Anliegen von Radfahrern und Fußgängern sowie Verbesserungsvorschläge für den Stadtteil einzubringen. Um 15.30 Uhr ist der Start am „Büro für Stadtteilarbeit Neu-Olvenstedt“ im Scharnhorststr. 38.



Pressemitteilung des Büros für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt

Mit dem Fahrrad durch Neu Olvenstedt – Das „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt“ lädt zu einer Stadtteil-Fahrt mit Bürgerbeteiligung ein

Eine andere Art, den grünen Stadtteil Neu Olvenstedt zu erleben wird am kommenden Mittwoch, 19. Oktober geboten. Denn dann wird dort eine kleine Rundfahrt und Fahrrad-Exkursion stattfinden, mit der Möglichkeit Anliegen von Radfahrern und Fußgängern sowie Verbesserungsvorschläge für den Stadtteil einzubringen. Um 15:30 Uhr ist der Start am „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt“ im Scharnhorstring 38.

An diesem Nachmittag wird eine Begutachtung der Radverkehrswege erfolgen und es gibt die Möglichkeit für die Bürger des Stadtteils Verbesserungsvorschläge für die Infrastruktur des Fahrradverkehrs einzubringen. Dabei geht es neben Gefahrenstellen und Wegebeschaffenheit auch um die Ausschilderung der Fahrradrouten und um eine Einschätzung zu den Fahrradabstellmöglichkeiten. Hier können die Anliegen für den Fahrradverkehr direkt angesprochen werden und dadurch bei den aktuellen Planungen für den Stadttumbau in Olvenstedt aufgenommen werden.

Denn das Fahrrad ist – in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr – eine besonders umwelt- und sozialverträgliche Alternative zum Auto. Das (Zweit-)Auto ist nicht zuletzt auch für junge Familien und Menschen mit geringem Einkommen eine Kostenfrage. Zudem sind besonders alte und junge Menschen auf eine Fortbewegung ohne PKW angewiesen. Durch den demographischen Wandel erhöht sich diese Gruppe in der

Bevölkerung, die vermehrt zu Fuß gehen und das Fahrrad- sowie öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

In der Stadtplanung sind Autos besonders bevorteilt, da bei Neubauten von Wohn- und Geschäftshäusern immer Parkplätze geschaffen werden müssen. Durch das höhere Verkehrsaufkommen der Autos verschlechtert sich gleichzeitig die Möglichkeit der Straßenbenutzung für Fahrräder. Auf der anderen Seite zeigt sich deutschlandweit in vielen Städten, dass ein erhöhter Radverkehrsanteil zu prozentual weniger Unfällen mit Radfahrern führt, da sich die anderen Verkehrsteilnehmer an die Teilnahme von Radfahrern am Straßenverkehr gewöhnen und achtsamer sind.

Neu Olvenstedt ist ein lebendiger Stadtteil mit einem hohen Anteil an Grünflächen und einer sehr guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Auch deshalb ist es ein Gebiet in dem das Fahrrad eine echte Alternative zum Auto darstellt. Damit diese Qualitäten in Olvenstedt dauerhaft so bleiben, sollte die Infrastruktur für den Radverkehr auf einem aktuellen Stand gehalten werden. Wir freuen uns über eine rege Bürgerbeteiligung, die nicht zuletzt auch eine Aufwertung des gesamten Stadtteils ermöglicht.

Für Teilnehmer, die nicht von Anfang an dabei sein können, ist ein späterer Einstieg in die Rad-Exkursion auch um 16:15 Uhr auf Olven 1 (am Eiscafé Pinguin) möglich. Um 17:00 Uhr gibt es eine weitere Möglichkeit dazuzustoßen, mit dem Halt an der Hugo-Junkers-Allee/ Ecke Olvenstedter Scheid. Dies auch, um diesen Gefahrenpunkt zu begutachten, der immer wieder Thema auf den GWA's sowie bei Bürgern, Eltern und Schulkindern ist. Neben dem Projekt „Mit dem Fahrrad unterwegs“ (vom SPI Stadtteilbüro Neu Olvenstedt) ist für die Rundfahrt und für Fragen und Informationen auch der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub), Sektion Magdeburg, die „AG Radwege“ sowie das Stadtplanungsamt angefragt teilzunehmen. Begleitet wird die Exkursion durch den Fachmann für Fahrradtourismus Joris Spindler.

Die Veranstaltung ist kostenfrei, eine Anmeldung ist nicht nötig, doch es sollte auf jeden Fall ein eigenes Fahrrad sowie je nach Wetter passende Bekleidung mitgebracht werden. Alle Teilnehmer der Rad-Exkursion sowie alle interessierten Bürger sind herzlich eingeladen, gleich anschließend um 17:30 an der lokalen Sitzung der Arbeitsgruppe Gemeinwesen (GWA Neu Olvenstedt / NordWest), in der Kita Nordwest / Ostrowskistrasse teilzunehmen, hierhin führt die Fahrrad-Rundfahrt an diesem Tag als letzten Halt.



Fotos: Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an der Haltestelle "Am Stern" (links), und gut genutzte wetterfeste, aber wenig diebstahlsichere Abstellanlage an der Haltestelle "Klinikum Olvenstedt" (rechts), ein Thema der Radexkursion durch Neu-Olvenstedt.

Pressekontakt:

Stadtteilmanager Stefan Köder vom „Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt“ des Internationalen Bundes (IB), Telefon: 0391-55923715 / 0160-5894147, Scharnhorstring 38, 39130 Magdeburg - Neu Olvenstedt.



Stadtteilmanager Stefan Köder (3.v.l.) notiert auf dem Markt Olvenstedt Probleme von Radlern im Stadtteil.

Foto: Robert Richter

Stadtteilmanager wünscht sich Neu-Olvenstedt als Radlerparadies

Bewohner und Stadtplaner untersuchen das Viertel aus Radfahrersicht

Fehlende Fahrradständer, mangelhafte Ausschilderungen von Radwegen oder Konflikte zwischen Fußgängern und Radlern – das waren Themen einer Radexkursion gestern Nachmittag in Olvenstedt.

Von Robert Richter
Neu-Olvenstedt • Gut behelmt und neugierig auf die Anregungen von Zweiradfreunden, so ging Stadt-



„Die Infrastruktur für Radler auf einem aktuellen Stand halten!“

Stefan Köder, Stadtteilmanager

teilmanager Stefan Köder auf große Olvenstedter Rundfahrt, und rund 15 Stadtteilbewohner traten mit ihm in die Pedalen, um ihr Viertel aus Radlersicht zu erkunden. Auch Vertreter des Stadtplanungsamtes und vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) schlossen sich an.

„Neu-Olvenstedt ist ein lebendiger Stadtteil mit einem hohen Anteil an Grünflächen und einer sehr guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Deshalb ist es ein Gebiet, in dem das

Fahrrad eine echte Alternative zum Auto darstellt. Damit diese Qualitäten in Olvenstedt dauerhaft so bleiben, sollte die Infrastruktur für den Radverkehr auf einem aktuellen Stand gehalten werden“, sagte Stefan Köder. Auch in die Planungen für weiteren Stadtbau sollten Belange von Radfahrern einfließen, so der Stadtteilmanager, der sich an mehreren Haltepunkten viele Notizen machte. Demnächst will er eine Auswertung der Exkursion öffentlich vorstellen.

Anhang 3: Auswahl Presseartikel (Einladungen und Berichte nach der Fahrradexkursion)