



RADVERKEHRSKONZEPT

FÜR DIE STADT BURG

Kurzbericht

Juli 2025



Förderprojekt

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Burg ist im Rahmen des Förderprogramms Sachsen-Anhalt REGIO durch das Land Sachsen-Anhalt gefördert worden.

Laufzeit: 15.10.2023 bis zum 31.10.2025



SACHSEN-ANHALT

Projektpartner

Dieses Projekt wurde unter Zusammenarbeit der Stadt Burg und der energielenker projects GmbH durchgeführt.

Auftraggeberin

Stadt Burg

In der Alten Kaserne 2

39288 Burg

Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Sachgebiet Stadtplanung-Städtebauförderung

Tel.: 03921 / 921 - 511

stadtplanung@stadt-burg.de

Auftragnehmerin

energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: 02571 58866-10

greven@energielenker.de



Information:

Dies ist ein Kurzbericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Burg. Die Kernergebnisse der Konzepterarbeitung sind in diesem Bericht zusammengefasst dargestellt. Das umfassende Radverkehrskonzept ist auf der Website der Stadt Burg einsehbar und auf Anfrage per E-Mail erhältlich.

1 ZIELSETZUNG & ABLAUF

Die Herausforderungen des Klimawandels und der Mobilitätswende sind allgegenwärtig und können nur durch eine Stärkung nachhaltiger und umweltfreundlicher Verkehrsmittel überwunden werden. Mit dem Ziel, die **Mobilitätswende** aktiv zu gestalten, hat sich die Stadt Burg entschieden ein **Radverkehrskonzept** zu erarbeiten, um mit dieser ganzheitlichen Strategie den **Radverkehr zu fördern** und damit die Radverkehrssituation in der Stadt nachhaltig zu verbessern. Das Fahrrad soll in Burg auf allen Strecken eine attraktive, sichere und gut zugängliche **Alternative zum Auto** werden.

Nach einer umfangreichen **Analyse der Ausgangssituation** in der Stadt Burg, sowie einer **Befahrung und Bewertung** der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet sind die Kernergebnisse des Konzeptes die Aufstellung eines zukünftigen **Radroutennetzes (Zielnetz)** und die Ableitung von **Maßnahmen** zur Herstellung dieses Zielnetzes sowie zur Förderung des Radverkehrs insgesamt. So kann das Radverkehrskonzept der Stadt Burg als Grundlage für die Planung und Umsetzung zukünftiger Aktivitäten der Stadt für ein zukunftsfähiges Radverkehrssystem dienen. In diesem Kurzbericht werden die Kernergebnisse zusammengetragen.

2 BETEILIGUNGSPROZESS

Wichtiger Bestandteil der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes war der **Beteiligungsprozess**. Das Radverkehrskonzept für die Stadt Burg wurde unter Mitwirkung verschiedener Akteure in der Stadt erstellt. Folgende Tabelle gibt einen Überblick zu den durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen:

Tabelle 1: Übersicht Beteiligungsprozess für das Radverkehrskonzept der Stadt Burg

Termin	Thema // Beteiligte Akteure
20.11.2024	Zieldefinition // Vertreter der Politik, Verwaltung Stadt Burg, Landkreis Jerichower Land sowie Vereine und Interessensgruppen
27.11.2024	Bestandsanalyse // Öffentlichkeit
Nov. - Dez. 2024	Bewertung der Radverkehrssituation und Ideensammlung // Öffentlichkeit (Online-Beteiligung)
06.03.2025	Netzkonzeption // Vertreter der Politik, Verwaltung Stadt Burg, Landkreis Jerichower Land sowie Vereine und Interessensgruppen
24.03.2025	Maßnahmenentwicklung // Öffentlichkeit
24.06.2025	Abschlusspräsentation // Öffentlichkeit

Beteiligungsveranstaltungen



Abbildung 1: Workshopphase zur Maßnahmenentwicklung

Im Rahmen der Projektentwicklung fanden zum einen Beteiligungsveranstaltungen mit Expertenrunden aus Vertretern der Politik, der Verwaltung Stadt Burg, des Landkreises Jerichower Land sowie mit Vertretern von Vereinen und Interessensgruppen statt. Zum anderen wurden die Bürger der Stadt Burg in Öffentlichkeitsveranstaltungen beteiligt. Gemeinsam wurden Ziele und Erwartungen an das Projekt definiert, Stärken und Schwächen bezüglich der aktuellen Radverkehrssituation in Burg gesammelt und das Zielnetz sowie Maßnahmen zu spezifischen Streckenabschnitten ausgearbeitet. Als Alternative und Ergänzung der Beteiligungsveranstaltungen in Präsenz hatten die

Bürger der Stadt Burg ebenfalls die Möglichkeit, vom 27.11.2024 bis 31.12.2024 über eine Online-Beteiligung (weitere) Beiträge zur aktuellen Radverkehrssituation in der Stadt einzureichen. Insgesamt haben 166 Personen diese Beteiligungsmöglichkeit genutzt. Der Online-Beteiligung ist zu entnehmen, dass 60 % der Teilnehmenden mit der Radverkehrsinfrastruktur bzw. dem Radverkehrsangebot unzufrieden bis sehr unzufrieden sind, während 24% zufrieden bis sehr zufrieden sind. Als Maßnahmen, die aus ihrer Sicht dazu beitragen könnten, dass das Fahrrad mehr genutzt wird, wurden folgende genannt (vgl. Abbildung 2):

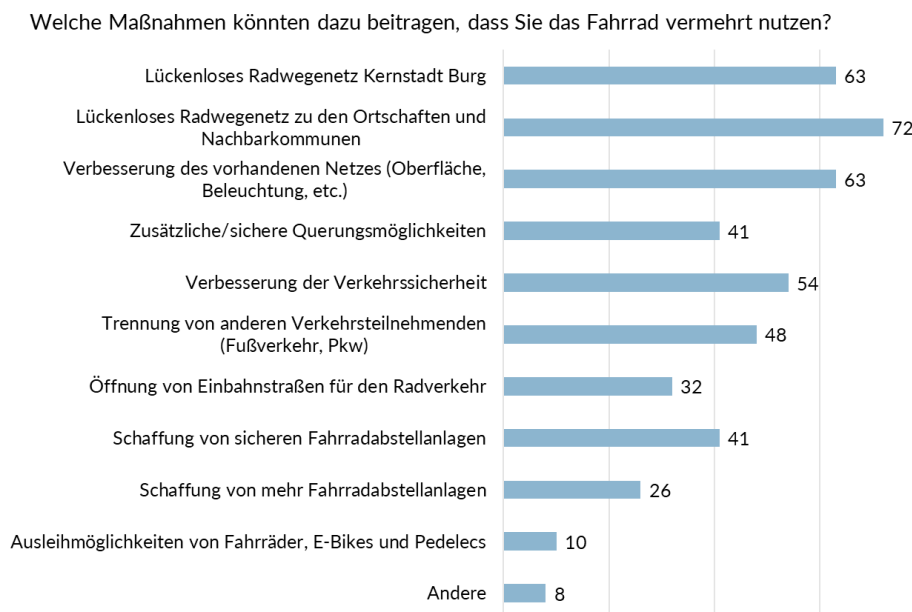


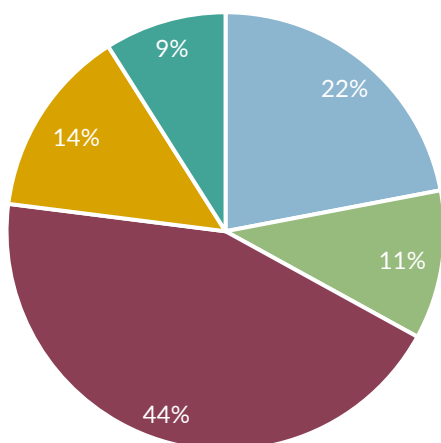
Abbildung 2: Maßnahmen zur Stärkung der Fahrradnutzung, die mit „ja“ beantwortet wurden (Mehrfachnennungen möglich)

3 BESTANDSANALYSE

3.1 MOBILITÄTSVERHALTEN

Verkehrsmittelwahl

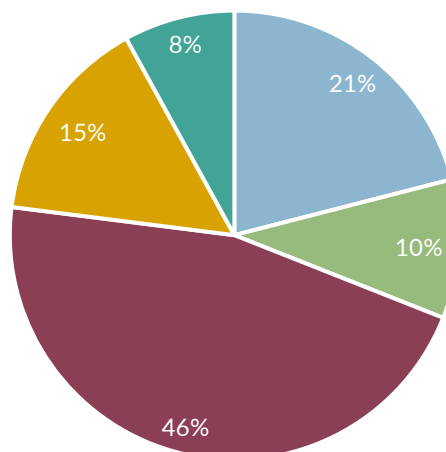
Zu Beginn des Projektes wurden Daten zur Mobilitätssituation in der Stadt Burg gesammelt und ausgewertet. Bezüglich der Verkehrsmittelwahl wurde die Erhebung des Modal Split im Land Sachsen-Anhalt (links) und der Durchschnitt der Verkehrsmittelwahl in Mittelstädten im städtischen Raum (rechts) herangezogen, um eine Einschätzung für die Stadt Burg geben zu können.



- Zu Fuß
- MIV-Fahrer(in)
- ÖV
- Fahrrad
- MIV-Mitfahrer(in)

Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel 2017 in Sachsen-anhalt

[eigene Darstellung auf Grundlage von infas 2019b: 13]



- Zu Fuß
- MIV-Fahrer(in)
- ÖV
- Fahrrad
- MIV-Mitfahrer(in)

Abbildung 4: Hauptverkehrsmittel 2017 in Mittelstädten, städtischer Raum in Deutschland

[eigene Darstellung auf Grundlage von infas 2019b: 13 und infas 2019c: 20]

Anhand dieser Daten ist davon auszugehen, dass in der Stadt Burg der Anteil der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, bei etwa 60 % liegt (MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer). Auch im Rahmen der Online-Beteiligung konnte die Dominanz des Pkw auf den täglichen Wegen bestärkt werden. Danach ist von einem großen Anteil an Wegen auszugehen, die zu Fuß zurückgelegt werden (etwa 20 %), während jeweils etwa 10 % mit dem Fahrrad und ÖPNV zurückgelegt werden.

Pendlerverflechtungen

Aus dem Pendleratlas der statistischen Ämter geht hervor, dass die Stadt Burg eine Bedeutung als Arbeitsstandort in der Region hat, denn sie weist einen deutlich positiven

Pendelsaldo von 3.562 Personen auf. Gleichzeitig ist die Stadt Magdeburg aber auch für Bürger der Stadt Burg ein relevanter Arbeitsplatzstandort mit Auspendelströmen von 1.687 Personen. Mit dem Ziel der Stärkung des Radverkehrs auf Alltagswegen sind daher neben den innerstädtischen Verbindungen ebenso gut ausgebaute Radwegeverbindungen von umliegenden Kommunen nach Burg sowie eine gute Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV von Bedeutung.

Quell- und Zielgebietsanalyse

Für die Untersuchung der Mobilitätsbeziehungen in der Stadt Burg sowie zwischen der Stadt Burg und dem nahegelegenen Umland, wurde eine Quell- und Zielgebietsanalyse durchgeführt. Quellgebiete entsprechen dabei den Gebieten, an denen Personen ihre Fahrten starten (bspw. Wohngebiete) und Zielgebiete umfassen die Endpunkte der Fahrten (bspw. Arbeitsplätze, Ausbildungsorte, Einkaufsorte, Freizeitorte, etc.). Mit einem Fokus auf den Radverkehr wurde diese Analyse für die Stadt Burg auf einen Radius begrenzt, der gut mit dem Fahrrad zu erreichen ist (bis 10 km über die Stadtgrenzen hinaus). Auf Grundlage der räumlichen Verortung von Quellen und Zielen wurden dann Wunschlinien identifiziert und mögliche Wegeverbindungen zwischen den Quellen und Zielen abgeleitet. Auf diese Weise wurden Ausbaupotenziale des Radverkehrsnetzes deutlich, die sich auf die wesentlichen Wegeverbindungen alltäglicher Bedarfe beziehen. Das Ergebnis dieser Analyse stellt die qualitative Grundlage für die Erstellung des Zielnetzes für den Radverkehr in der Stadt Burg dar (vgl. 4 Netzkonzeption).

3.2 RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Befahrung und Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur

Zur Erfassung des Zustands der Radverkehrsinfrastruktur wurde eine umfangreiche Befahrung eines vorher definierten 200 km-langen Befahrungsnetzes durchgeführt. Zur Erfassung und Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur wurde mit einer Methode in Anlehnung an die H EBRA (FGSV 2022) gearbeitet. Mithilfe der H EBRA wird jeder Streckenabschnitt zwischen zwei Knotenpunkten zum einen nach der Führungsform und zu anderen nach Anlagenzustand bewertet. Zusätzlich dazu wurden die Streckenabschnitte aus Expertensicht der energielenker qualitativ bewertet. Zusammen ergeben die Bewertungen für jeden Streckenabschnitt eine Gesamtnote, aus der schließlich ein Handlungserfordernis abgeleitet werden kann.

Das für die Stadt Burg entwickelte Zielnetz (vgl. 4 Netzkonzeption) besteht aus insgesamt 524 Streckenabschnitten. Jeder Streckenabschnitt wurde im Rahmen der Bestandsanalyse befahren und bewertet und ein möglicher Handlungsbedarf abgeleitet. Die Ergebnisse aller Streckenabschnitte wurden der Stadt Burg separat zum Radverkehrskonzept in Form von Steckbriefen in einem Katalog zur Verfügung gestellt.

Beispiel Bahnhofstraße

Auf der Bahnhofstraße (vgl. Abbildung 5) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Verkehrsbelastung von 4.000 Kfz/Tag. Die benutzbare Breite beginnt im westlichen Teil bei neun Metern. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße und es sind keine Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen installiert, sodass der Zeitverlust an den Kreuzungen in der Regel gering ist. Die Straße ist asphaltiert und in einem guten Zustand. Mit diesen Ergebnissen ergibt sich für die Bahnhofstraße insbesondere aufgrund der Verkehrsbelastung, der Geschwindigkeit und der wichtigen Verbindungsfunktion der Straße in den Kategorien:

- ▶ Führungsform: Handlungsbedarf
- ▶ Anlagenzustand: kein Handlungsbedarf

Die Empfehlung zur Verbesserung der Führungsform an der Bahnhofstraße lautet, dass auf der nördlichen Seite der Straße (Fahrtrichtung nach Westen) ein Radfahrstreifen und auf der südlichen Seite der Straße (Fahrtrichtung nach Osten) ein Einrichtungsrادweg eingerichtet werden soll. Weitere Details finden sich in den jeweiligen Steckbriefen.



Abbildung 5: Beispieldarstellung zur Erfassung der Bahnhofstraße

3.3 KERNERGEBNISSE DER BESTANDSANALYSE

- ▶ Abseits von der B1 sind keine erhöhten Verkehrsbelastungen zu erkennen.
- ▶ Die Stadt Burg verfügt über ein gutes ÖPNV-Angebot mit 9 Buslinien und 2 SPNV-Anbindungen.
- ▶ Ein sicherer Umstieg zwischen Fahrrad und ÖPNV ist nur am Bahnhof möglich (Fahrradabstellanlagen). Die Mitnahme von Fahrrädern im Zug ist in Sachsen-Anhalt erlaubt.
- ▶ Im Rahmen der Unfallanalyse konnten keine Unfallschwerpunkte mit Radverkehrsbeteiligung identifiziert werden. Es gibt jedoch Straßen, wo es vermehrt zu Verkehrsunfällen kommt. Sichtbarkeit ist ein wichtiges Kriterium für die Verbesserung der Situation.
- ▶ Es führen zahlreiche Freizeittrouten und überregionale Radrouten durch das Burger Stadtgebiet. Der Tourismus zeigt die Potenziale für den Radverkehr in der Region.
- ▶ Ein Großteil der Radverkehrsführung findet im Mischverkehr statt. Auf Straßen mit einem hohen/mittleren Verkehrsaufkommen sowie auf außerörtlichen Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 70 km/h würde eine Trennung von Kfz-Verkehr und Radverkehr die Verkehrssicherheit und die Attraktivität erhöhen.
- ▶ In der Stadt gibt es mehrere Querungshilfen, die das Kreuzen von Hauptverkehrsstraßen vereinfachen. Es gibt jedoch Stellen, wo Radfahrer (insbesondere Kinder) bei der Querung der Straße Unterstützung benötigen.
- ▶ Der Zustand der Straßen und Radwege in Burg ist sehr unterschiedlich zu bewerten. Einerseits gibt es attraktiv gestaltete Strecken, die die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs fördern. Andererseits existieren insbesondere außerorts viele Wege, die aufgrund des Zustands eine Sturzgefahr bergen.
- ▶ Es besteht Verbesserungspotenzial in der Qualität (Sicherheit) und Quantität der Fahrradabstellanlagen.
- ▶ Bislang sind wenig Service-Angebote vorhanden. Eine Ausweitung des Angebots ist jedoch nicht zwingend notwendig.

4 NETZKONZEPTION

Eine der zentralen Zielsetzungen des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Burg ist die Entwicklung eines zukünftigen Radroutennetzes, welches zur Förderung des Radverkehrs auf dem gesamten Stadtgebiet beiträgt und dabei insbesondere das Alltagsradwegenetz stärkt. Ziel der Netzkonzeption ist es insbesondere, Verbindungen zwischen zentralen Orten der Stadt um innergemeindliche, für den Alltagsverkehr wichtige Belange, zu erweitern. Bei der Erstellung des Radroutennetzes werden einige Regeln zu Grunde gelegt:

- ▶ Quellen und Ziele möglichst kurz und schnell miteinander verbinden.
- ▶ Umwege sowie Wartezeiten sind möglichst zu vermeiden.
- ▶ Um den Aufwand zu reduzieren, werden nahe beieinander liegende Verbindungen gebündelt.
- ▶ Bei der Routenführung sollten keine abrupten Unterbrechungen oder unklare Übergänge aufkommen.
- ▶ Es sollte zwischen Hauptrouten für den Alltagsverkehr sowie (alternative) Nebenrouten für den Freizeitverkehr unterscheiden werden.
- ▶ Besondere Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen wie Kinder und Jugendliche sind zu berücksichtigen.

Grundlage der Entwicklung des Zielnetzes war die vorangegangene Bestandsanalyse inklusive der Befahrung und Bewertung der Streckenabschnitte. Außerdem flossen die Ergebnisse des Partizipationsprozesses mit in die Netzkonzeption ein. Ein erster Vorschlag einer Netzkonzeption wurde dann weiter mit der Verwaltung und in einem Expertenworkshop überarbeitet bis schließlich das nun vorliegende Zielnetz Radverkehr für die Stadt Burg entstanden ist (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 7).

Um die verschiedenen Ansprüche und Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur bedienen zu können, erfolgte im Rahmen der Netzkonzeption die Entwicklung eines Haupt- und Nebenroutennetzes.

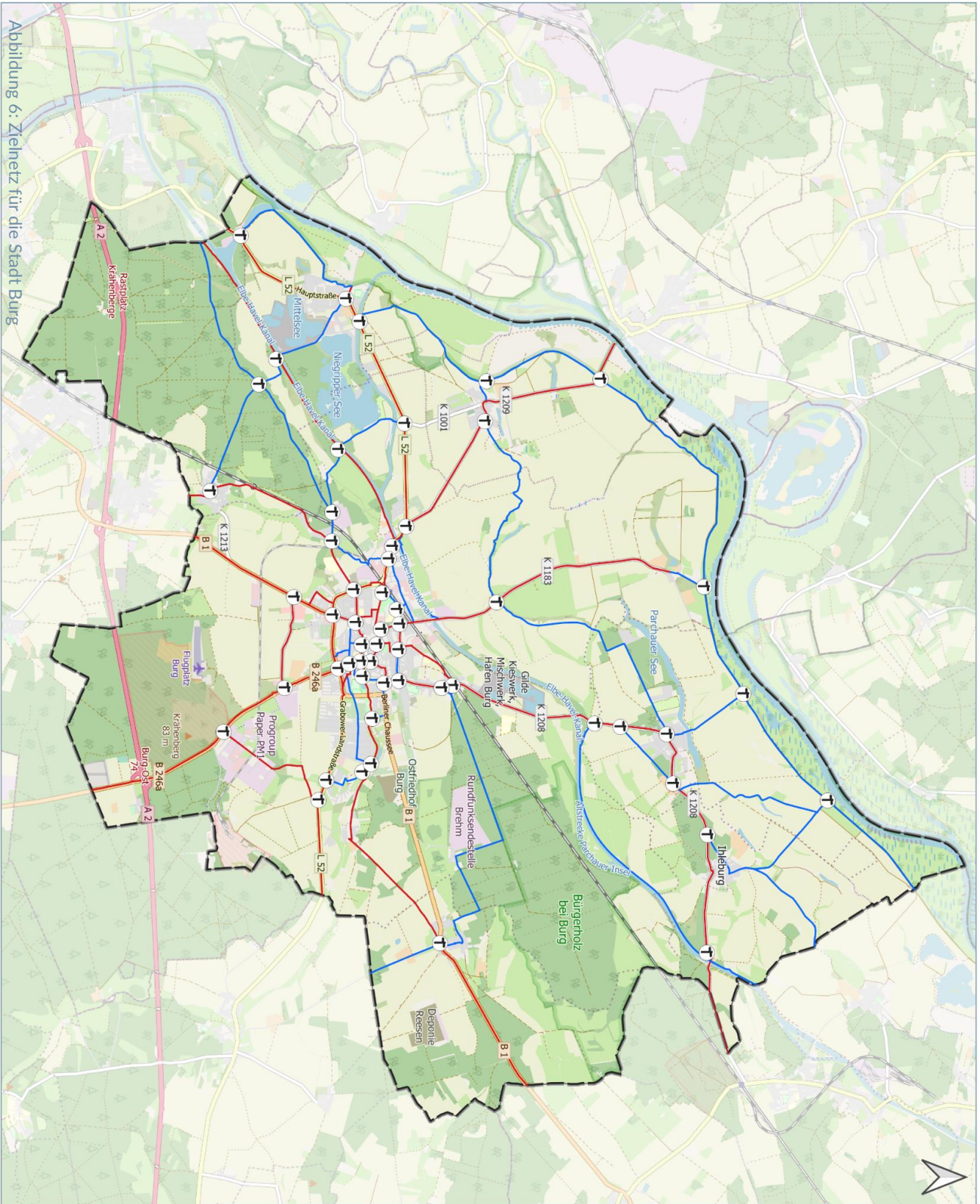
Hauptnetz (Rot)

Das Hauptnetz stellt wesentliche Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes und in umliegende Kommunen her. Es adressiert in erster Linie den Alltagsverkehr und stellt sich somit den Anforderungen einer möglichst Umweg-freien sowie direkten Wegeführung. Gleichzeitig sind Aspekte der Sicherheit und eine hohe Wegequalität als entscheidende Faktoren des Hauptnetzes anzusehen.

Nebennetz (blau)

Anders als das Hauptnetz umfasst das Nebennetz ergänzende Routenführungen, die größtenteils vom klassifizierten Straßennetz separiert sind. Der Freizeitverkehr ist als wesentliche Zielgruppe des Nebennetzes anzusehen. Daher beziehen sich die Netzanforderungen auf eine möglichst attraktive Radverkehrsführung, die ein angenehmes sowie komfortables Fahren ermöglicht und sich durch eine hohe Umgebungsqualität (landschaftlicher Anspruch) auszeichnet.

Das nachfolgend dargestellte Zielnetz (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 7) stellt die Grundlage dar, um anschließend konkrete infrastrukturelle Maßnahmen identifizieren zu können, die einen wesentlichen Bestandteil der künftigen Radverkehrsförderung in der Stadt Burg darstellen. Neben Haupt- und Nebenrouten umfasst das Zielnetz Knotenpunkte an zentralen Netzachsen. An diesen Punkten laufen mehrere Haupttrouten zusammen. Damit haben sie eine bedeutende Verknüpfungs- und Orientierungsfunktion für das ganzheitliche Radverkehrsnetz.



Zielnetz für die Stadt Burg: Haupt- und Nebennetz

LEGENDE

- Zielnetz
- Hauptroute
- Nebennetz
- Nebenroute
- T Wichtige Knotenpunkte
- administrative Grenzen
- Stadtgrenze Burg

Radverkehrskonzept für die Stadt Burg

Zielnetz für die Stadt Burg: Haupt- und Nebennetz

Datum: 01.04.2025
 Kürzel: OH,
 Datenquellen: Open Street Map
 Mitwirkende

0 1 2 3 km

Abbildung 6: Zielnetz für die Stadt Burg

Zielnetz für die Kernstadt Burg: Haupt- und Nebennetz

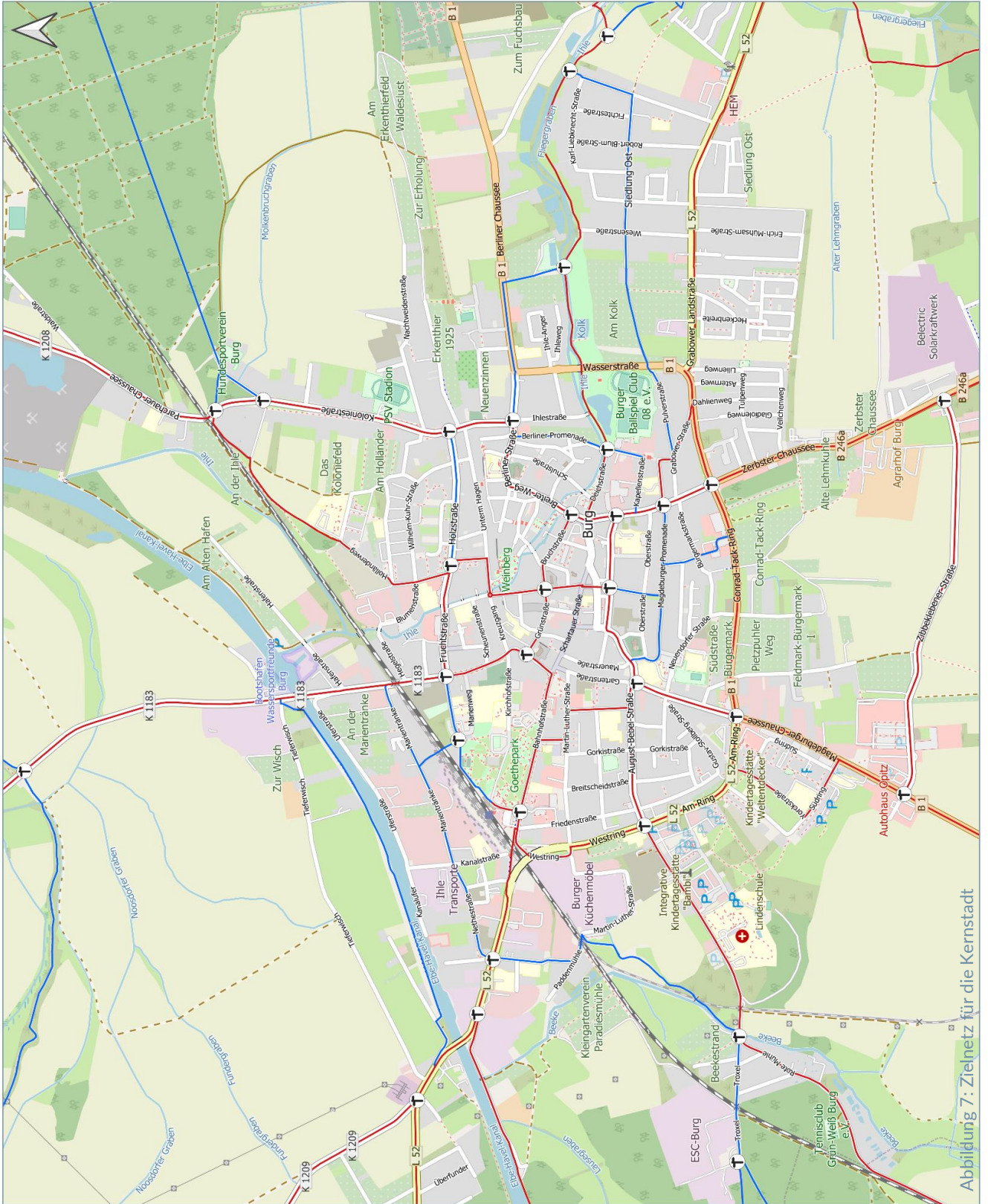


Abbildung 7: Zielnetz für die Kernstadt

LEGENDE
 — Hauptroute
 — Nebenroute
 ● Wichtige Knotenpunkte

Radverkehrskonzept
 für die Stadt Burg
 Zielnetz für die Kernstadt Burg:
 Haupt- und Nebennetz
 0 200 400 600 m

energielenker
 Datum: 01.04.2025
 Kürzel: O.H.
 Datenquellen: Open Street Map
 Mitwirkende

5 MAßNAHMEN

Eine weitere zentrale Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Burg ist die Ableitung von Maßnahmen zur Herstellung des entwickelten Zielnetzes sowie zur Förderung des Radverkehrs insgesamt. Im Zuge der Bestandsanalyse und Netzkonzeption wurden zahlreiche Handlungsbedarfe ermittelt, die für ein sicheres, attraktives Radverkehrsnetz in der Stadt Burg anzugehen sind. Daraus wurden 14 infrastrukturelle und sieben flankierende Maßnahmen für eine Stärkung des Radverkehrs abgeleitet. Die entwickelten Maßnahmen werden im Endbericht in Form eines Katalogs gesammelt dargestellt und hinsichtlich ihrer spezifischen Umsetzungsvoraussetzungen beschrieben. Dabei erfolgt neben einer inhaltlichen Maßnahmenbeschreibung und gegebenenfalls der Erklärung des Bezugs zum Zielnetz auch eine Darstellung der einzelnen Handlungsschritte, der möglichen Hindernisse, der beteiligten und verantwortlichen Akteure, der Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sowie der zeitlichen Umsetzungsdauer und der zu erwartenden Kosten. So kann das Radverkehrskonzept der Stadt Burg als Grundlage für die Planung und Umsetzung zukünftiger Aktivitäten der Stadt für ein zukunftsfähiges Radverkehrssystem dienen.

Tabelle 2: Übersicht Maßnahmen Radverkehrskonzept Stadt Burg

Nr.	Maßnahmentitel
Infrastrukturelle Maßnahmen	
1	Änderung der Führungsform
2	Verbesserung der Oberflächenqualität
3	Befestigung der Oberfläche / Änderung des Bodenbelags
4	Wegeverbreiterung
5	Prüfung zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit für den MIV
6	Schaffung von Markierungen zur verbesserten Sichtbarkeit des Radverkehrs
7	Anbringen von Einfädelschienen (an Knotenpunkten)
8	Schaffung weiterer Fahrradstraßen
9	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
10	Regelkonforme Anpassung und Ergänzung der Beschilderung von Radwegen
11	Schaffung von neuen Querungsmöglichkeiten für den (Fuß- und) Radverkehr
12	Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen
13	Schaffung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an (halb-)öffentliche Einrichtungen und Schulen
14	Schaffung von Reparaturstationen
Flankierende Maßnahmen	
F1	Aufklärung und Sensibilisierung zu Regelungen und Sicherheitsaspekten für den Radverkehr
F2	Durchführung von Aktionstagen und Kampagnen
F3	Nutzung einer Online-Meldeplattform
F4	Etablierung einer Vorbildfunktion der Stadtverwaltung Burg
F5	Öffentliches kommunizieren von Maßnahmenumsetzungen
F6	Fortführung der Expertenrunde
F7	Mitgliedschaft bei der AGFK Sachsen-Anhalt

Dies ist ein Beispiel einer infrastrukturellen Maßnahme als Steckbrief - alle Maßnahmensteckbriefe finden sich im Endbericht.

Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

9

Ziel der Maßnahme

Für den Radverkehr sind direkte und kurze Wege am attraktivsten. Umwege führen in der Regel zu Fehlverhalten oder Ärgernissen bei den Nutzern. Ziel der Maßnahme ist es, das Radverkehrsnetz so kurz und direkt wie möglich zu gestalten, dass die Nutzung des Fahrrads attraktiver wird. Zudem ist es Ziel der Maßnahme, den Radverkehr sicherer zu gestalten. Denn in der Stadt Burg konnte festgestellt werden, dass Radfahrer aktuell verkehrswidrig in Gegenrichtung in bestimmte Einbahnstraßen fahren, um Wege zu verkürzen. Dadurch kommt es zu Gefahrensituationen mit dem Kfz-Verkehr.

Beschreibung

Um die Sicherheit für die Radfahrenden zu erhöhen und Wegelängen zu verkürzen, soll an ausgewählten Einbahnstraßen im Stadtgebiet der Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Durch die offizielle Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung können sich alle Verkehrsteilnehmenden auf die Situation einstellen und Gefahrensituationen verringern. Es ist jedoch zu beachten, dass eine gewisse Mindestbreite (4,0 m) gegeben sein muss, um eine Einbahnstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen freizugeben.

Bezug zum Zielnetz

Betroffene Streckenabschnitte: 328 bis 333

Handlungsschritte

1. Definition der spezifischen Netzabschnitte
2. Vorstellung der Planungen gegenüber relevanten Akteuren (Polizei, Ordnungsamt, Straßenverkehrsamt)
3. Prüfung der Umsetzungsfähigkeit (Breitenanforderungen)
4. Sukzessive Umsetzung der Maßnahme
5. Evaluation

Mögliche Hindernisse

- ▶ Platzmangel: ein zu schmaler Straßenraum
- ▶ StVO-Vorgaben: Die Umsetzung muss mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) konform sein

Verantwortung /

- ▶ Stadt Burg (Baulastträger auf Gemeindestraßen)
- ▶ Polizei / Ordnungsamt

Akteure

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers
- Fördermöglichkeiten der EU, des Bundes und des Landes, z.B.:
 - ▶ Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt / EFRE
 - ▶ Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt / Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“: Förderung des Neu-, Um- und Ausbaus von Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr (bis 2030)
 - ▶ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) / Nationale Klimaschutzinitiative

Umsetzungshorizont

Umsetzungsdauer

- ▶ 12 - 18 Monate

Umsetzungskosten

- ▶ Zusatzbeschilderung „Radverkehr frei“: 200-300 € pro Stück (Stand 2022)

