Antragstellung

JuMoMa

Junge Mobilität in Magdeburg

Antragsteller:
Landeshauptstadt Magdeburg

Begleitmaßnahmen:
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Lücken schließen – Netze stärken – Zukunft bewegen.
Sichere Infrastruktur für mehr aktive Mobilität für Kinder und Jugendliche in Magdeburg



Förderaufruf „Junge Generation Fahrrad – aktiv mobil“

Förderlinie 1: Zukunft fährt Fahrrad – Wettbewerb
für mehr aktive Mobilität von jungen Menschen
(mit Projektlaufzeiten bis 2031)



Bundesministerium für Verkehr
Bundesamt für Logistik und Mobilität

ottostadt magdeburg

Grundlage des Antrags ist die im Rahmen des Förderaufrufs „Junge Generation Fahrrad – aktiv mobil“ eingereichte und für die Förderlinie 1 ausgewählte Projektskizze „JuMoMa – Junge Mobilität in Magdeburg“. Der vorliegende Antrag konkretisiert und vertieft die darin dargestellten Projektansätze.

Mit **„JuMoMa | Junge Mobilität in Magdeburg“** entwickelt und erprobt die Landeshauptstadt Magdeburg gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) ein integriertes Modellvorhaben für die sichere, selbstständige und nachhaltige Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 25 Jahre. Ausgangspunkt sind konkrete Mobilitätshemmnisse: Netzlücken, unsichere Querungen sowie unzureichende Rad- und Fußverkehrsverbindungen erschweren insbesondere Schul-, Ausbildungs- und Freizeitwege und begünstigen Pkw-Begleitverkehre.



JuMoMa verbindet fünf investive Maßnahmen mit integrierter Planung, wissenschaftlichen Untersuchungen zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, zielgruppenspezifischer Öffentlichkeitsarbeit und datenbasierter Wirkungsmessung. Der Modellcharakter liegt in der systematischen Verbindung, um sichere, selbstständige Mobilität junger Menschen nachhaltig zu stärken und langfristige Verhaltensänderungen anzustoßen.

Ziel ist es, sichere und attraktive Alltagswege zu schaffen, aktive Mobilität zu stärken und selbstständige Mobilität dauerhaft zu fördern. Die gewonnenen Erkenntnisse werden evaluiert, dokumentiert und für die Verstetigung in Magdeburg sowie den Transfer auf andere Kommunen aufbereitet.

.

Inhaltsverzeichnis

1. **Ausgangslage und Handlungsbedarf** 3
Sichere und selbstständige Mobilität junger Menschen als kommunale Zukunftsaufgabe

2. **Modellhaftigkeit** 4
Sichere Infrastruktur und integrierte Maßnahmen für mehr selbstständige Mobilität

3. **Fünf Standorte** 4
Fünf Lückenschlüsse für sichere Wege zu Schule, Ausbildung, Freizeit und Alltag

4. **Gesamtstrategie** 6
Infrastruktur und begleitende Maßnahmen als integrierter Lösungsansatz für selbstständige Mobilität

5. **Probleme & Lösungen** 8
Mobilitätshemmnisse erkennen, systematisch bearbeiten und messbar verbessern

6. **Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen** 8
Junge Menschen erreichen, aktivieren und für selbstständige Mobilität begeistern

7. **Zielerreichungskonzept** 10
Messbare Wirkungen für mehr Radverkehr, weniger Elterntaxi und höhere Verkehrssicherheit

8. **Arbeitsplan** 12
Schrittweise Umsetzung, kontinuierliche Steuerung und lernende Projektentwicklung
   - 8.1 Arbeitspakete - Strukturierte Umsetzung der investiven und begleitenden Maßnahmen 12
   - 8.2 Umsetzungsphasen der investiven Maßnahmen - Von der Konkretisierung bis zur baulichen Umsetzung 14
   - 8.3 Meilensteine - Zentrale Eckpunkte der Projektumsetzung 15

9. **Organisation** 15
Gemeinsam handeln: Verwaltung, Wissenschaft, Bildung und weitere Akteure

10. **Evaluation & Transfer** 16
Wirkungen nachweisen, Ansätze verstetigen und übertragbar machen

11. **Kosten & Finanzierung** 18
Transparente Finanzierung und bedarfsgerechter Einsatz der Fördermittel
   - 11.1 Investitionen und begleitende Maßnahmen 18
   - 11.2 Finanzierung und Mittelsteuerung 18
   - 11.3 Zeit- und Finanzierungsplan 18

12. **Zentrale Ergebnisse und Mehrwert des Gesamtkonzepts** 19
Ein integrierter Ansatz für sichere, selbstständige und nachhaltige Mobilität

13. **Verzeichnis** 19
   - 13.1 Literatur 19
   - 13.2 Quellen 20
   - 13.3 Abbildungen 20

14. **Referenzen DIFU** 21

15. **Anlagenverzeichnis** 22

1. Ausgangslage und Handlungsbedarf

Sichere und selbstständige Mobilität junger Menschen als kommunale Zukunftsaufgabe

Mit JuMoMa reagiert die Landeshauptstadt Magdeburg auf konkrete Mobilitätshemmnisse von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Selbstständige Mobilität ist für diese Zielgruppe eine wichtige Voraussetzung für Teilhabe, Bildung, Freizeit und den Übergang in Ausbildung und Beruf. Sie hängt wesentlich davon ab, ob Wege sicher, direkt, verständlich und mit dem Fahrrad oder zu Fuß selbstständig bewältigt werden können.

Die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland" (Belz et al. 2025) unterstreichen die hohe Bedeutung des Fahrrads für die Alltags-, Schul- und Freizeitmobilität junger Menschen. Sichere und gut nutzbare Radverkehrsinfrastruktur ist damit eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass junge Menschen ihre Wege eigenständig zurücklegen können.

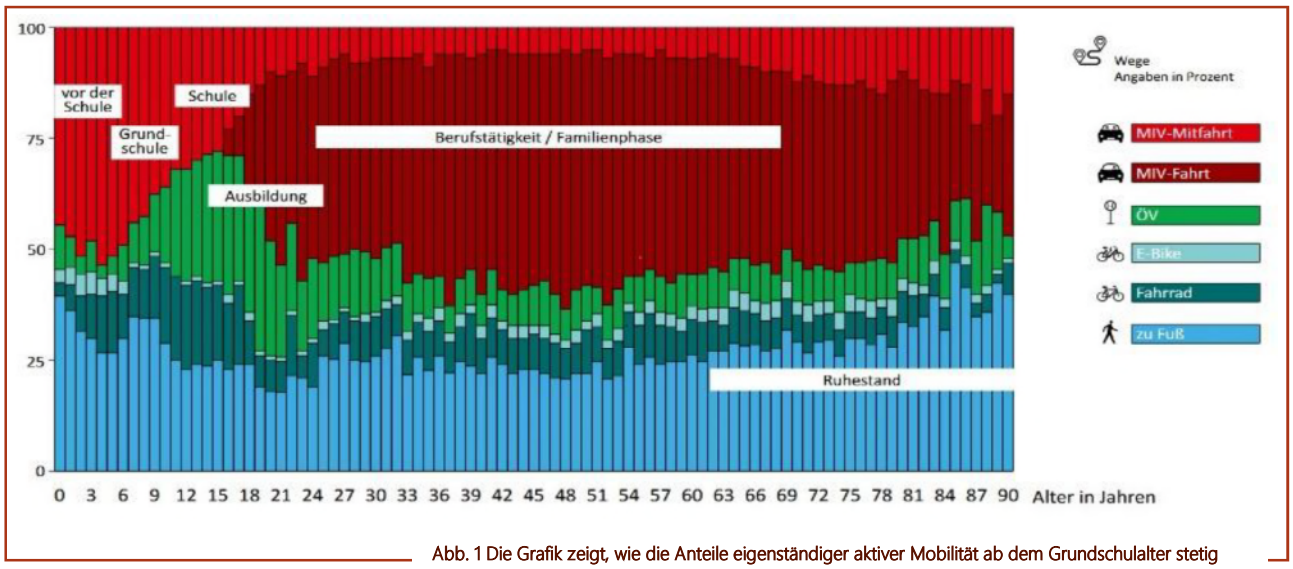


Abb. 1 Die Grafik zeigt, wie die Anteile eigenständiger aktiver Mobilität ab dem Grundschulalter stetig zunehmen. Volljährigkeit und Führerscheinbesitz, Ausbildungsbeginn und Berufstätigkeit sind weitere

In Magdeburg bestehen an verschiedenen Stellen Netzlücken, unsichere Querungen und unzureichende bzw. nicht regelkonforme Radverkehrsführungen. Diese Defizite erschweren insbesondere die selbstständige Mobilität im Schul-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr. Wo Eltern die Verkehrssituation als unsicher wahrnehmen, werden Wege häufiger mit dem Pkw begleitet. Das sogenannte „Elterntaxi" verstärkt wiederum das Verkehrsaufkommen und kann die Verkehrssituation vor Schulen und auf wichtigen Alltagsrouten zusätzlich belasten.

JuMoMa setzt deshalb an den konkreten Wegen und Mobilitätsbedürfnissen junger Menschen an. Fünf investive Maßnahmen schließen wichtige Lücken im Radverkehrsnetz und verbessern Querungen und Verbindungen. Ergänzend werden Mobilitätsbildung, fachübergreifende Zusammenarbeit, Öffentlichkeitsarbeit, die Betrachtung nationaler und internationaler Good Practices sowie eine systematische Wirkungsmessung miteinander verbunden.

Damit betrachtet JuMoMa Infrastruktur nicht als Einzelmaßnahme, sondern als Bestandteil einer integrierten Strategie für eine kinder-, jugend- und fahrradfreundliche Stadt. Die Erfahrungen aus Planung, Umsetzung und Evaluation werden dokumentiert und für die weitere Entwicklung in Magdeburg sowie den Transfer auf andere Kommunen nutzbar gemacht.

2. Modellhaftigkeit

Sichere Infrastruktur und integrierte Maßnahmen für mehr selbstständige Mobilität

JuMoMa leistet einen unmittelbaren Beitrag zur Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr junger Menschen. Ausgangspunkt sind die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 25 Jahre. Ziel ist es, ihnen sichere und attraktive Wege zu Schule, Ausbildung, Freizeit und weiteren Alltagsorten zu ermöglichen und damit selbstständige Mobilität zu stärken.

Im Zentrum stehen fünf räumlich konkrete Infrastrukturmaßnahmen an der Barleber Straße, der Nachtweide, der Albert-Vater-Straße/Walther-Rathenau-Straße, der Salzmannstraße und am Westring. Sie greifen unterschiedliche Problemlagen auf – von Netzlücken und fehlenden sicheren Querungen bis zu unzureichenden Radverkehrsführungen – und verbessern dadurch die Nutzbarkeit und Sicherheit wichtiger Alltagsverbindungen.

Der Modellcharakter von JuMoMa liegt dabei nicht allein in den einzelnen baulichen Maßnahmen, sondern in der systematischen Verbindung der investiven Maßnahmen mit den begleitenden Arbeitspaketen: der Vernetzung und fachübergreifenden Kooperation, der Schaffung von Möglichkeiten für aktive Mobilität, der Mobilitätsbildung, der Kommunikation sowie der systematischen Wirkungsmessung. Die Infrastruktur wird damit in einen lernenden Prozess eingebettet, dessen Erkenntnisse für die Weiterentwicklung, Verstetigung und Übertragung erfolgreicher Ansätze genutzt werden.

Über die isolierte Umsetzung von Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen hinaus verbindet JuMoMa damit bauliche, soziale, organisatorische und fachliche Ansätze zu einem integrierten Vorgehensmodell. Das Vorhaben betrachtet nicht allein die Herstellung von Infrastruktur, sondern deren Nutzung und Wirkung im Alltag junger Menschen. Beteiligung, Mobilitätsbildung und Kommunikation unterstützen die Nutzung der verbesserten Wege; die Wirkungsmessung macht Veränderungen sichtbar und ermöglicht eine laufende Nachsteuerung. Die gewonnenen Erfahrungen werden systematisch dokumentiert und so aufbereitet, dass erfolgreiche Ansätze dauerhaft in Magdeburg verankert und auf andere Kommunen übertragen werden können.

3. Fünf Standorte

Fünf Lückenschlüsse für sichere Wege zu Schule, Ausbildung, Freizeit und Alltag

Die fünf Maßnahmenräume wurden so ausgewählt, dass sie unterschiedliche, für junge Menschen relevante Defizite im Rad- und Fußverkehr adressieren. Gemeinsam bilden sie ein räumlich verteiltes Maßnahmenpaket, das Netzlücken schließt, sichere Querungen schafft und wichtige Alltagsverbindungen verbessert. Die Maßnahmen greifen dabei jeweils an einem konkreten infrastrukturellen Problem an und verbessern zugleich die Einbindung der betroffenen Wege in das übergeordnete Radverkehrsnetz.

Barleber Straße (AP1)
zwischen Ziolkowskistraße und Klosterwuhne

Netzlücke schließen und sichere Radverkehrsführung schaffen

Zwischen Ziolkowskistraße und Klosterwuhne wird eine sichere und durchgängige Radverkehrsverbindung geschaffen. Die Maßnahme stärkt insbesondere die eigenständige Mobilität im Schul- und Alltagsverkehr.

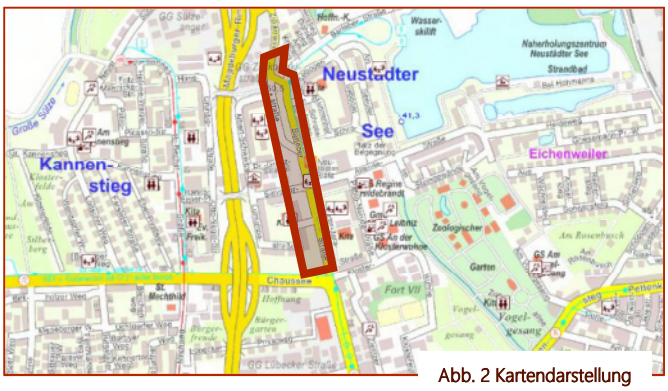


Abb. 2 Kartendarstellung

Nachtweide (AP2)
zwischen Schöppensteg und Gröperstraße
Schulweg sichern und Bring- und Abholverkehre reduzieren

Die Nachtweide übernimmt eine wichtige Funktion im Schul- und Alltagsverkehr. Eine sichere Radverkehrsführung und verbesserte Querungssituationen sollen die selbstständige Nutzung stärken und den Bring- und Abholverkehr reduzieren.

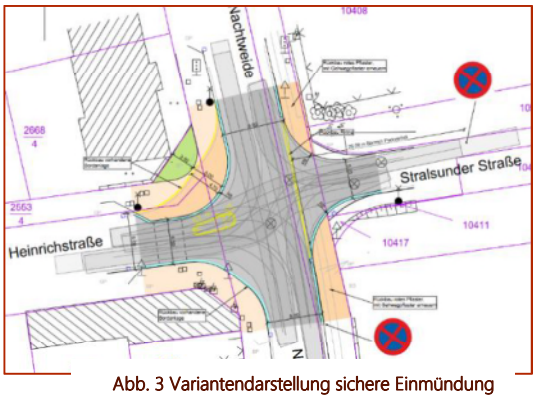


Abb. 3 Variantendarstellung sichere Einmündung
[MUTING GmbH]

Albert-Vater-Straße / Walther-Rathenau-Straße
Querung Höhe Krökentor (AP3)
Eine sichere Querung der B1 ermöglichen

Im Bereich Albert-Vater-Straße/Walther-Rathenau-Straße am Krökentor wird eine sichere Querungsmöglichkeit über die stark belastete B1 geschaffen. Damit werden wichtige Bildungs- und Sporteinrichtungen besser erreichbar.



Abb. 4 Auszug Verkehrsuntersuchung, Simulationsnetz
(BERNARD Gruppe ZT GmbH)

Salzmannstraße
Umgestaltung des Straßenraumes (AP4)
Radverkehr sicher führen und Straßenraum aufwerten

Die Salzmannstraße weist Defizite in der Radverkehrsführung und bei Querungsmöglichkeiten auf. Die geplante Neuordnung verbessert die Verkehrssicherheit und verbindet diese mit Begrünung und Entsiegelung.

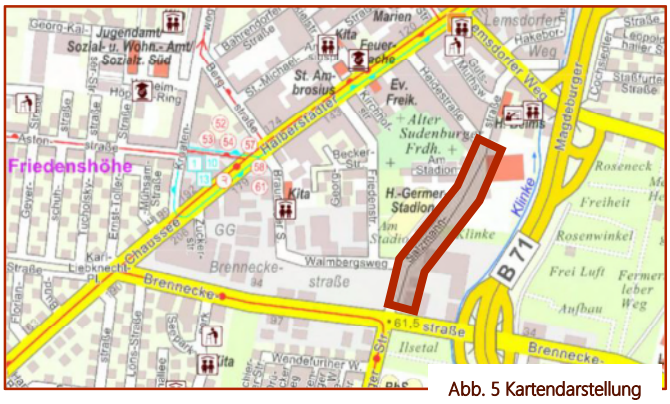


Abb. 5 Kartendarstellung

Westring (Ostseite)
Radverkehrsanlage zwischen Liebknechtstraße und Große Diesdorfer Straße (AP5)
Durchgängige Radverkehrsführung herstellen

Auf der Ostseite des Westrings zwischen Liebknechtstraße und Große Diesdorfer Straße wird eine durchgängige und regelkonforme Radverkehrsführung geschaffen. Damit wird eine wichtige städtische Verbindung für den Alltagsverkehr gestärkt.

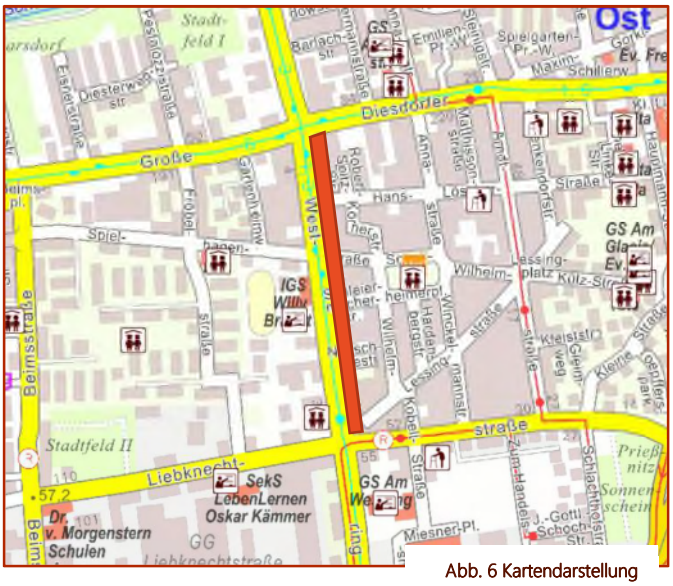


Abb. 6 Kartendarstellung

Die fünf Maßnahmen sind trotz ihrer unterschiedlichen örtlichen Ausgangslagen Teil eines gemeinsamen Ansatzes. Sie setzen an typischen Mobilitätsbarrieren junger Menschen an: fehlende Netzverbindungen, unsichere Querungen, unklare Verkehrsführungen und mangelnde Qualität wichtiger Alltagsrouten. Zusammen stärken sie ein Netz aus sicheren und verständlichen Verbindungen und unterstützen damit die eigenständige Mobilität junger Menschen im Alltag.

Die beiliegenden Steckbriefe konkretisieren die fünf investiven Maßnahmen und die begleitenden Arbeitspakete. Sie stellen insbesondere Ausgangslage, Zielsetzung, Maßnahme und Planungsstand dar und ergänzen damit die übergreifenden Ausführungen des Antrags.

4. Gesamtstrategie

Infrastruktur und begleitende Maßnahmen als integrierter Lösungsansatz für selbstständige Mobilität

JuMoMa geht über die isolierte Herstellung regelkonformer Verkehrsinfrastruktur hinaus. Unter dem Leitmotiv „Schritt für Schritt zu lückenlosen Radverbindungen" werden im Projektverlauf fünf aufeinander abgestimmte Infrastrukturmaßnahmen vorbereitet und umgesetzt. Diese fünf investiven Maßnahmen bilden den räumlichen Kern des Vorhabens und werden systematisch verknüpft. Dadurch wird nicht nur die bauliche Qualität wichtiger Alltagsverbindungen verbessert, sondern auch untersucht, unter welchen Bedingungen junge Menschen diese Angebote tatsächlich sicher und selbstständig nutzen.

Ergänzend zu den fünf investiven Maßnahmen werden niedrigschwellige Bausteine der Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen. Dazu gehören vier PIETO®-Warnfiguren an weiteren städtischen Bildungs- und Querungsstandorten, die die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden im Umfeld junger Menschen erhöhen sollen.

Das Motto „Lücken schließen – Netze stärken – Zukunft bewegen" bezieht sich nicht nur auf bauliche Netzlücken. JuMoMa stärkt zugleich Netzwerke der Zusammenarbeit, identifiziert Lücken in den Verkehrserziehung und erarbeitet Handlungsoptionen und schafft neue Zugänge zur Kommunikation mit jungen Menschen.

Alle Arbeitspakete verfolgen dabei ein gemeinsames Ziel: die Voraussetzungen dafür zu verbessern, dass junge Menschen das Fahrrad sicher, selbstverständlich und eigenständig im Alltag nutzen können.

Infrastruktur und Netz

Die investiven Maßnahmen schließen konkrete Netzlücken, verbessern Querungen und schaffen sichere, verständliche und regelkonforme Radverkehrsführungen. Damit werden die baulichen Voraussetzungen geschaffen, damit junge Menschen wichtige Wege eigenständig mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen können. Die Einzelmaßnahmen werden dabei als Bestandteile eines zusammenhängenden Netzes betrachtet.

Vernetzen und zusammenarbeiten

Das JuMoMa-Forum bringt junge Menschen, Eltern, Verwaltung, Fachakteure und weitere Beteiligte kontinuierlich zusammen. Die Perspektiven, Erfahrungen und Bedürfnisse junger Menschen fließen in die Betrachtung von Mobilitätsproblemen, die Entwicklung von Lösungsansätzen und die Bewertung der erreichten Verbesserungen ein. Der fachübergreifende Austausch bündelt Wissen, unterstützt die gemeinsame Projektentwicklung und schafft tragfähige Verbindungen für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Maßnahmen.

Mobilität lernen
Sichere Infrastruktur und die Fähigkeit, sie selbstständig zu nutzen, werden gemeinsam gedacht. JuMoMa untersucht bestehende Angebote der schulischen Verkehrserziehung und identifiziert Lücken und Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Daraus sollen neue bzw. verbesserte Ansätze entstehen, die junge Menschen dabei unterstützen, sich sicher und selbstständig im Straßenverkehr zu bewegen.

Gelegenheiten schaffen
Nationale und internationale Anreize zum Radfahren, die sich an junge Menschen richten, werden systematisch betrachtet und auf ihre Übertragbarkeit auf Magdeburg geprüft. Geeignete Ansätze werden (soweit sinnvoll) erprobt und genutzt, um neue Möglichkeiten für aktive Mobilität zu schaffen und bestehende Angebote weiterzuentwickeln. Die gewonnenen Erfahrungen fließen in die weitere Projektentwicklung ein und werden für die Verstetigung und den Wissenstransfer aufbereitet.

Kommunikation
Die Öffentlichkeitsarbeit begleitet das Vorhaben über die gesamte Laufzeit. Sie informiert über die Maßnahmen, macht Fortschritte und erreichte Verbesserungen sichtbar und spricht junge Menschen über geeignete digitale und analoge Kommunikationswege an. Dabei soll nicht nur über Infrastruktur informiert, sondern ein positives Bild selbstständiger und aktiver Mobilität vermittelt werden.



Abb. 7 Grafik - Bausteine für selbstständige Mobilität

Wirkung messen und lernen
Die Wirkung des Gesamtvorhabens wird von Beginn an systematisch erfasst. Eine erste Verkehrszählung zu Projektbeginn sowie Zwischen- und Abschlussmessungen ermöglichen die Bewertung von Veränderungen. Quantitative Daten werden dabei, soweit möglich, durch qualitative Erkenntnisse ergänzt. So wird nicht nur überprüft, ob sich Mobilitätsverhalten und Verkehrssicherheit verändern, sondern auch, welche Ansätze sich in der Praxis bewähren.
Die Evaluation dient damit nicht allein dem Nachweis am Projektende, sondern unterstützt die laufende Projektsteuerung und Weiterentwicklung.

Verstetigen und übertragen
Die Erfahrungen aus Planung, Beteiligung, Bildung, Umsetzung und Evaluation werden zusammengeführt und dokumentiert. Erfolgreiche Ansätze sollen in bestehende Strategien und Verwaltungsprozesse der Landeshauptstadt Magdeburg sowie in bestehende und zukünftige Angebote und Strukturen der Mobilitätsbildung und Verkehrssicherheitsarbeit überführt werden. Gleichzeitig werden die Ergebnisse so aufbereitet, dass sie für andere Kommunen nutzbar und übertragbar sind.

Gestalterische Einordnung (Kunst am Bau):
Eine Einbindung gestalterischer Maßnahmen wie „Kunst am Bau“ wurde konzeptionell betrachtet, jedoch zugunsten einer klaren und eindeutigen Verkehrsführung verworfen. Der Fokus liegt bewusst auf Verkehrssicherheit und funktionaler Lesbarkeit des Straßenraums.

5. Probleme & Lösungen

Mobilitätshemmnisse erkennen, systematisch bearbeiten und messbar verbessern

JuMoMa setzt an konkreten Hindernissen an, die die selbstständige Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alltag erschweren. Dazu gehören insbesondere Netzlücken, unsichere Querungen, unzureichende Radverkehrsführungen sowie die daraus entstehende Unsicherheit bei jungen Menschen und ihren Eltern. Gleichzeitig bestehen Herausforderungen bei Mobilitätsbildung, Wissenstransfer und der systematischen Bewertung von Wirkungen.

Infrastruktur als Schlüssel

Die fünf investiven Maßnahmen greifen unterschiedliche infrastrukturelle Problemlagen auf. An der Barleber Straße, der Nachtweide und am Westring werden Netzlücken und Defizite in der Radverkehrsführung bearbeitet. Am Krökentor steht die sichere Querung der B1 im Mittelpunkt. Die Salzmannstraße verbindet eine verbesserte Radverkehrsführung mit sicheren Querungsmöglichkeiten, neuen Baumstandorten und Entsiegelung. Gemeinsam verbessern die Maßnahmen die Sicherheit, Verständlichkeit und Alltagstauglichkeit wichtiger Wege. Damit werden konkrete räumliche Barrieren abgebaut, die einer selbstständigen Mobilität junger Menschen entgegenstehen.

Selbstständigkeit ermöglichen

Sichere Infrastruktur allein führt nicht automatisch zu mehr selbstständiger Mobilität. Auch die Fähigkeiten, Erfahrungen und das Sicherheitsempfinden junger Menschen sowie die Wahrnehmung ihrer Eltern beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. JuMoMa verbindet deshalb infrastrukturelle Verbesserungen mit Mobilitätsbildung, Beteiligung und Kommunikation. Dadurch sollen junge Menschen befähigt und ermutigt werden, sichere Wege eigenständig zu nutzen. Gleichzeitig sollen attraktive Alternativen zum begleiteten Pkw-Verkehr geschaffen und damit insbesondere „Elterntaxi"-Verkehre reduziert werden.

Wirkung sichtbar machen

Damit Veränderungen nicht nur angenommen, sondern nachgewiesen werden können, wird das Vorhaben von einer systematischen Wirkungsmessung begleitet. Ausgangs-, Zwischen- und Abschlussverkehrszählungen werden durch qualitative Erkenntnisse ergänzt. Die Ergebnisse fließen in die weitere Projektentwicklung ein und schaffen eine Grundlage für die Verstetigung erfolgreicher Ansätze.

6. Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen

Junge Menschen erreichen, aktivieren und für selbstständige Mobilität begeistern

Die Öffentlichkeitsarbeit begleitet JuMoMa über die gesamte Projektlaufzeit und macht sowohl die Maßnahmen als auch deren Wirkungen sichtbar. Sie richtet sich insbesondere an Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, berücksichtigt aber ebenso Eltern, Schulen, Verwaltung, Politik, Fachöffentlichkeit und die interessierte Öffentlichkeit.

Ziel ist es, über das Vorhaben zu informieren, junge Menschen für selbstständige und aktive Mobilität zu gewinnen und die gewonnenen Erfahrungen für andere Akteure nutzbar zu machen.

Junge Zielgruppen im Mittelpunkt

Die Kommunikation wird zielgruppengerecht und möglichst niedrigschwellig gestaltet. Junge Menschen sollen nicht nur über die Maßnahmen informiert werden, sondern die Veränderungen als Verbesserung ihrer eigenen Mobilitätsmöglichkeiten wahrnehmen und sich mit dem Vorhaben identifizieren können. Dafür werden insbesondere digitale Kommunikationswege und geeignete Formate für junge Zielgruppen genutzt.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf den öffentlichkeitswirksamen Kanälen der Landeshauptstadt Magdeburg. JuMoMa wird dort sichtbar gemacht und mit weiteren Themen des städtischen Lebens verbunden. Die bestehende Reichweite soll im Projektzeitraum gezielt ausgebaut werden. Ergänzend werden weitere geeignete digitale und analoge Kommunikationswege eingesetzt.

Vom Bauprojekt zur sichtbaren Veränderung

Die Kommunikation begleitet die unterschiedlichen Projektphasen – von Planung und Beteiligung über die Umsetzung bis zur Inbetriebnahme und Wirkungskontrolle. Dabei werden die jeweiligen Planungsstände der fünf investiven Maßnahmen berücksichtigt. Wo noch planerische Gestaltungsspielräume bestehen, können junge Menschen frühzeitig eingebunden werden und ihre Perspektiven und Ideen beispielsweise in die Entwicklung und Bewertung von Varianten einbringen. Bei bereits weiter fortgeschrittenen Maßnahmen liegen die Schwerpunkte der Beteiligung entsprechend auf der Information, Begleitung und Bewertung der Umsetzung.

Im Mittelpunkt der Kommunikation steht der konkrete Nutzen für den Alltag junger Menschen: sicherere Wege, bessere Verbindungen und mehr Möglichkeiten, Wege selbstständig mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Nicht nur fertige Bauprojekte, sondern auch Ausgangssituation, Planungsfortschritte, Umsetzung und erste Wirkungen werden nachvollziehbar vermittelt. Die Kommunikation wird dabei mit den Ergebnissen der Wirkungsmessung verknüpft, sodass Veränderungen und erzielte Wirkungen sichtbar und verständlich gemacht werden.

Kommunikation und Wissenstransfer

Die Öffentlichkeitsarbeit richtet sich zugleich an die Fachöffentlichkeit. Erfahrungen aus Planung, Umsetzung und Evaluation werden über geeignete Veranstaltungen, Veröffentlichungen und digitale Formate zugänglich gemacht. Das JuMoMa-Forum bildet dabei eine Schnittstelle zwischen Projektarbeit, Vernetzung und Kommunikation.

Ein besonderer Mehrwert entsteht dadurch, dass nicht nur Erfolge, sondern auch Lernerfahrungen und übertragbare Lösungsansätze sichtbar gemacht werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit verfolgt damit drei miteinander verbundene Ziele:

- i**nformieren** – über Maßnahmen, Fortschritte und Ergebnisse,
- **aktivieren** – junge Menschen für selbstständige Mobilität erreichen und gewinnen,
- **übertragen** – Erfahrungen und Erkenntnisse für andere Akteure nutzbar machen.

Bestehende Kommunikationskanäle

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt bereits über etablierte Kommunikationskanäle, die für die Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen genutzt und für JuMoMa projektbezogen eingesetzt werden könnten. Dazu gehören insbesondere die städtische Website, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen sowie verschiedene Social-Media-Kanäle. Ergänzend könnten weitere reichweitenstarke Kanäle genutzt werden, sofern dies für einzelne Maßnahmen und Zielgruppen sinnvoll ist.

Über folgende Kanäle kommuniziert die Landeshauptstadt Magdeburg gegenwärtig mit der Öffentlichkeit und erreicht unterschiedliche Zielgruppen:



Abb. 8 Grafik – bestehende Kommunikationskanäle und deren mögliche Nutzung für JuMoMa

7. Zielerreichungskonzept

Messbare Wirkungen für mehr Radverkehr, weniger Elterntaxi und höhere Verkehrssicherheit

Wirkungsziele und Zielwerte

JuMoMa verfolgt das übergeordnete Ziel, die selbstständige und sichere Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 25 Jahre zu stärken. Für die Zielerreichung werden zwei zentrale Wirkungsziele mit konkreten Zielwerten definiert. Ergänzend werden Verkehrssicherheit und Kommunikation als Querschnitts- bzw. Kommunikationsziele betrachtet.

1. Mehr selbstständige aktive Mobilität

Der Anteil des Radverkehrs am Schul-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr auf den ausgewählten Maßnahmenrouten soll bis zum Ende der Projektlaufzeit 2031 **relativ um 15 % gegenüber dem Ausgangswert steigen**. Damit soll die sichere und selbstständige Nutzung der Maßnahmenrouten durch junge Menschen gestärkt werden.

2. Weniger Elterntaxi-Verkehr

Der Anteil der mit dem Pkw begleiteten Wege sowie der Bring- und Abholverkehre durch Eltern soll bis zum Ende der Projektlaufzeit 2031 **relativ um 20 % gegenüber dem Ausgangswert** reduziert werden. Ziel ist es, Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen mehr selbstständig zurücklegbare Alltagswege zu ermöglichen.

Querschnittswirkung: Höhere Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit bildet eine wesentliche Querschnittswirkung des Vorhabens. Die objektive und subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit sowie die Nutzbarkeit der betroffenen Alltagsrouten sollen bis zum Projektende messbar verbessert werden. Die Veränderung wird anhand definierter Sicherheitsindikatoren und standardisierter Verkehrserhebungen bewertet.

Kommunikationsziel: Größere Reichweite für junge Mobilität

Die Kommunikation des Vorhabens soll die Erreichbarkeit und Sichtbarkeit von JuMoMa bei jungen Menschen erhöhen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf den öffentlichkeitswirksamen Kanälen der Landeshauptstadt Magdeburg. JuMoMa wird dort sichtbar gemacht und mit weiteren Themen des städtischen Lebens verbunden. Die bestehende Reichweite soll im Projektzeitraum gezielt ausgebaut werden. Ergänzend werden weitere geeignete digitale und analoge Kommunikationswege eingesetzt.

Wirkungsziel	Zielwert
1. Mehr selbstständige aktive Mobilität	**+15 %** Radverkehr am Schul-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr auf den ausgewählten Maßnahmenrouten gegenüber dem Ausgangswert
2. Weniger Elterntaxi-Verkehr	**−20 %** Pkw-Begleit-, Bring- und Abholverkehre durch Eltern gegenüber dem Ausgangswert bis 2031

Querschnittswirkung:	Bewertung
Höhere Verkehrssicherheit	**Verbesserung** der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit sowie der Nutzbarkeit der Alltagsrouten

Kommunikationsziel	Indikator
Größere Reichweite für junge Mobilität	**Entwicklung der Reichweite** ausgewählter Kommunikationskanäle und Erreichbarkeit junger Zielgruppen

Abb. 9 Tabelle – Wirkungsziele, Zielwerte und Bewertungsansätze von JuMoMa

Messung und Nachweis

Die Zielerreichung wird durch ein abgestimmtes Monitoring begleitet. Zu Projektbeginn / vor Projektumsetzung wird eine **erste Datenerhebung** durchgeführt, die den Ausgangszustand an den Maßnahmenrouten dokumentiert. Eine Zwischenmessung ermöglicht es, Entwicklungen während der Projektlaufzeit zu erkennen und gegebenenfalls nachzusteuern. Mit einer **abschließenden Erhebung** werden die Veränderungen zum Projektende / nach Projektumsetzung bewertet.

Zum Einsatz kommen quantitative Erhebungen, insbesondere Verkehrszählungen und geeignete Mobilitätsdaten, sowie qualitative Verfahren zur Erfassung von Wahrnehmungen und Erfahrungen. Soweit methodisch sinnvoll, werden Vergleichsstandorte bzw. Vergleichsräume einbezogen, um Veränderungen besser einordnen zu können. Falls eigene Verkehrszählungen aufgrund besonderer Rahmenbedingungen, z.B. Baustellen, nicht durchgeführt werden können, könnten evtl. ergänzend geeignete SrV-Daten zur Einordnung und Plausibilisierung herangezogen werden. Für die Bewertung der Projektwirkungen stehen vergleichbare Vorher-Nachher-Erhebungen im Mittelpunkt, da sie Veränderungen gegenüber dem Ausgangszustand unmittelbar sichtbar machen.

Die Ergebnisse werden den definierten Ausgangswerten und Zielgrößen gegenübergestellt und in einer Abschlussdokumentation zusammengeführt. Dadurch wird transparent, **welche Veränderungen durch JuMoMa erreicht wurden, welche Ansätze besonders wirksam waren und wo weiterer Handlungsbedarf besteht**.

Zielerreichung als Lernprozess

Die Wirkungsmessung dient nicht ausschließlich dem abschließenden Nachweis. Die Zwischenergebnisse werden genutzt, um Erkenntnisse in die weitere Projektumsetzung einfließen zu lassen. JuMoMa versteht Evaluation damit als Bestandteil einer **lernenden Projektentwicklung**.

8. Arbeitsplan

Schrittweise Umsetzung, kontinuierliche Steuerung und lernende Projektentwicklung

Die Umsetzung von JuMoMa erfolgt über die Projektlaufzeit 2027–2031 in miteinander verknüpften Arbeitspaketen. Die übergreifenden Arbeitspakete umfassen Projektmanagement sowie das Begleitprogramm mit Mobilitätsbildung, Kommunikation, Wissenstransfer und Evaluation. Sie begleiten die Umsetzung der fünf investiven Maßnahmen und werden entsprechend dem Projektfortschritt projektbegleitend umgesetzt. Die fünf investiven Maßnahmen durchlaufen jeweils einen eigenen, standortbezogenen Umsetzungsprozess mit unterschiedlichen Planungs-, Abstimmungs-, Vergabe- und Realisierungsphasen.

Die Maßnahmen werden parallel bearbeitet, befinden sich dabei jedoch abhängig vom jeweiligen Planungs- und Genehmigungsstand zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Planung, Vergabe, baulicher Umsetzung oder Abschluss. Dadurch können Erfahrungen aus einzelnen Maßnahmen frühzeitig in die weiteren Projektprozesse einfließen.

8.1 Arbeitspakete

Strukturierte Umsetzung der investiven und begleitenden Maßnahmen

Die Umsetzung erfolgt in **elf Arbeitspaketen (AP 0 bis AP 10)**, um die genannten Ziele zu erreichen. In den beiliegenden Steckbriefen (Anlagen) werden die Arbeitspakete weiter konkretisiert.

AP 0 „Projektmanagement und Berichtswesen"
ist ein übergreifendes Arbeitspaket, dass die Gesamtkoordination des Vorhabens, das Projektcontrolling, die Abstimmung zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg, dem Difu und weiteren Beteiligten sowie die Finanz- und Terminsteuerung, Dokumentation und Berichterstattung umfasst.

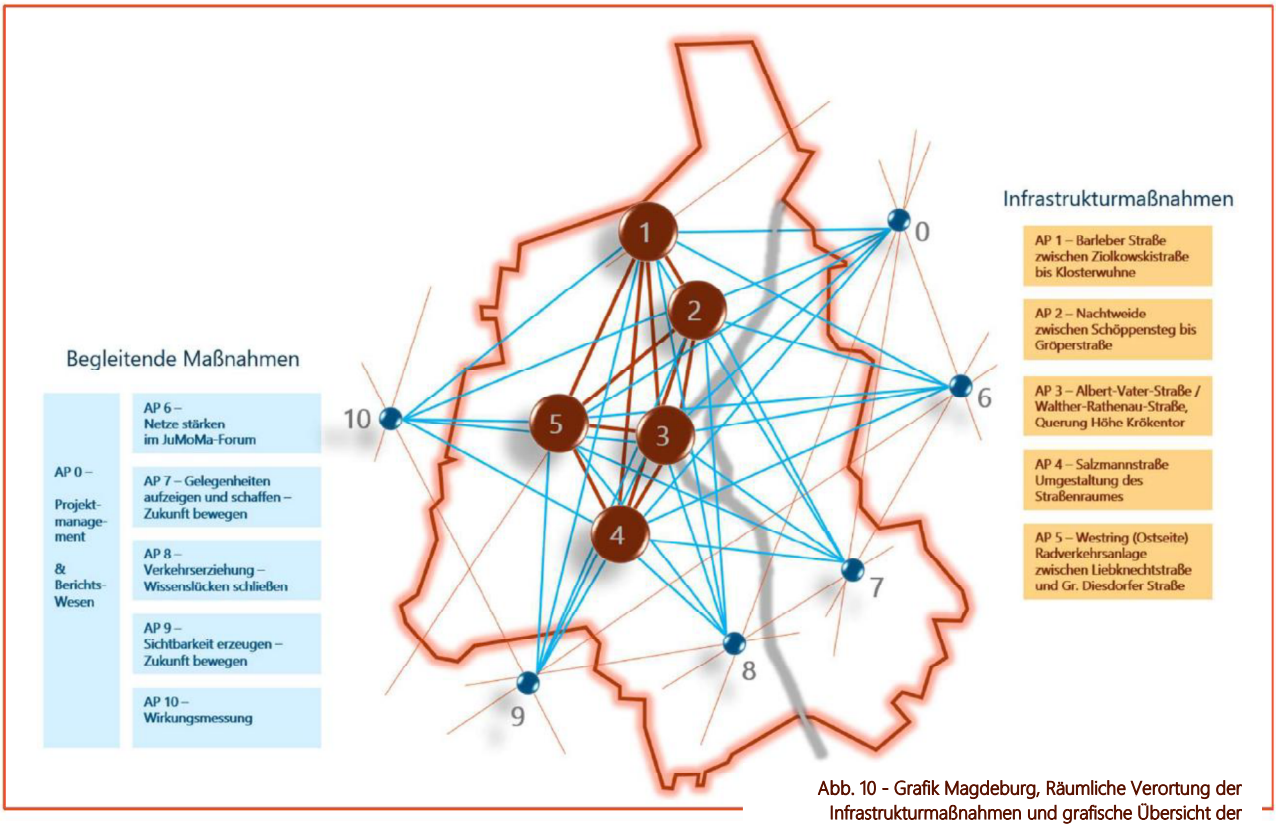


Abb. 10 - Grafik Magdeburg, Räumliche Verortung der Infrastrukturmaßnahmen und grafische Übersicht der begleitenden Maßnahmen (schematisch)

AP 1 bis AP 5 umfassen fünf standortbezogene Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet Magdeburg.

AP 1 „Barleber Straße“
schafft eine sichere und durchgängige Radverkehrsführung. Vorgesehen sind regelkonforme Radverkehrsanlagen sowie die hierfür erforderlichen Anpassungen im ruhenden Verkehr; ergänzend wird die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Westseite der Ziolkowskistraße geprüft.
Ergänzend zur investiven Maßnahme an der Barleber Straße sollen vier PIETO®-Warnfiguren an weiteren städtischen Schul- und Querungsstandorten zum Einsatz kommen und als niedrigschwelliger Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit die Aufmerksamkeit im Umfeld junger Verkehrsteilnehmender erhöhen. Die Maßnahme wird in AP1 umgesetzt. Die Erfahrungen mit den PIETO®-Warnfiguren werden hinsichtlich Akzeptanz, Wahrnehmung und Einsatzmöglichkeiten als ergänzender niedrigschwelliger Verkehrssicherheitsbaustein dokumentiert und in die Transferbetrachtung einbezogen

AP 2 „Nachtweide“
verbessert die Verkehrssicherheit auf einem wichtigen Schulweg. Vorgesehen sind eine Fahrradstraße mit Einbahnstraßenregelung, sichere Einmündungen und Querungen sowie eine verbesserte Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz.

AP 3 „Albert-Vater-Straße / Walther-Rathenau-Straße“
schafft am Krökentor eine sichere, lichtsignalgeregelte Fuß- und Radquerung über die B1 und verbessert damit die Erreichbarkeit angrenzender Bildungs- und Sporteinrichtungen.

AP 4 „Salzmannstraße“
beseitigt Defizite der Radverkehrsführung und verbessert die Querungssituation. Ergänzend werden Begrünung und Entsiegelung vorgesehen, sodass neben der Verkehrssicherheit auch Aspekte von Klimaschutz und Klimaanpassung berücksichtigt werden.

AP 5 „Westring (Ostseite)“ schafft zwischen Liebknechtstraße und Großer Diesdorfer Straße eine durchgängige und regelkonforme Radverkehrsführung. Hierfür kommen eine einheitliche Markierung mit erforderlichen baulichen Anpassungen oder eine weitergehende Neuaufteilung des Straßenraums in Betracht.

Die konkrete zeitliche Einordnung der fünf Maßnahmen richtet sich nach ihrem jeweiligen Planungs- und Genehmigungsstand. Die einzelnen Phasen werden im detaillierten Zeit- und Finanzierungsplan maßnahmenbezogen dargestellt.

AP 6 bis AP 10 umfassen das Begleitprogramm von Mobilitätsbildung, Kommunikation, Wissenstransfer bis Evaluation und unterstützt die investiven Maßnahmen über die gesamte Projektentwicklung. Die Ergebnisse aus diesen Arbeitspaketen werden mit den investiven Maßnahmen verknüpft und fließen – soweit für den jeweiligen Projektstand relevant – in die weitere Planung und Umsetzung ein.

AP 6 „Netze stärken im JuMoMa-Forum“
beinhaltet Aufbau und Durchführung eines regelmäßigen fach- und ressortübergreifenden Forums zur Vernetzung, Beteiligung und gemeinsamen Weiterentwicklung des Projekts.

AP 7 „Gelegenheiten aufzeigen und schaffen – Zukunft bewegen“
umfasst die Identifikation, Aufbereitung und Erprobung nationaler und internationaler Good Practices zur Förderung der jungen Mobilität und des Wissenstransfers.

AP 8 „Verkehrserziehung – Wissenslücken schließen“
umfasst die Weiterentwicklung der Mobilitätsbildung und die Entwicklung neuer Ansätze zur Förderung sicherer und selbstständiger Mobilität junger Menschen.

AP 9 „Sichtbarkeit erzeugen - Zukunft bewegen“
beinhaltet die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Information, Aktivierung und Ansprache junger Zielgruppen sowie zur Sichtbarmachung der Projektergebnisse.

AP 10 „Wirkungsmessung“
beinhaltet die systematische Wirkungsmessung und Evaluation des Projekts anhand quantitativer und qualitativer Methoden sowie die Auswertung der Projektergebnisse.

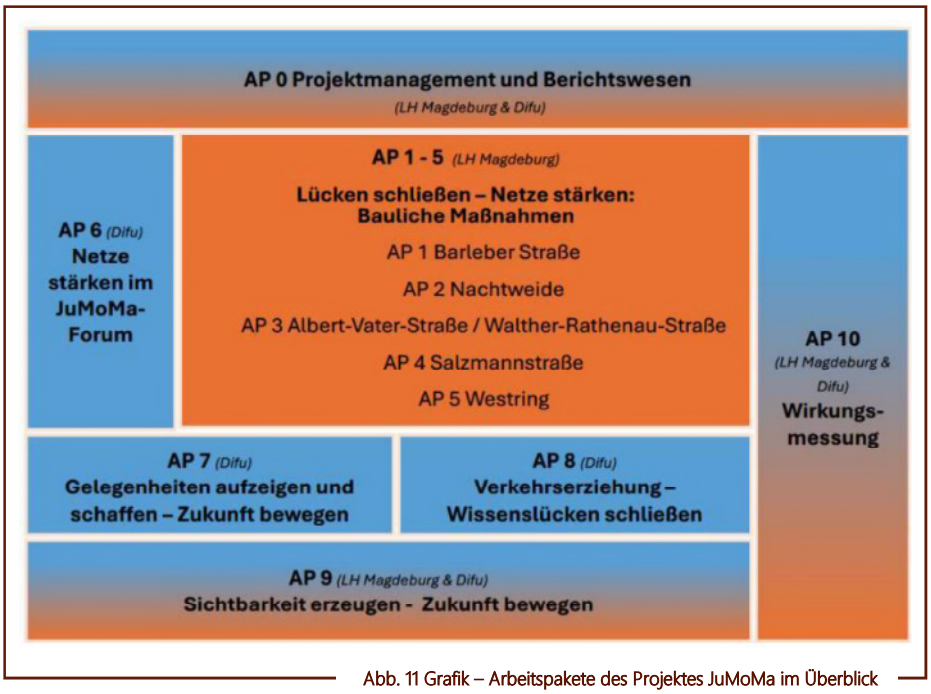


Abb. 11 Grafik – Arbeitspakete des Projektes JuMoMa im Überblick

8.2 Umsetzungsphasen der investiven Maßnahmen

Von der Konkretisierung bis zur baulichen Umsetzung

Die fünf investiven Maßnahmen durchlaufen – abhängig von ihrem jeweiligen Planungsstand – die folgenden Umsetzungsschritte:

- **Konkretisierung und Vorbereitung**
  Weiterentwicklung der vorhandenen Planungen, fachliche Abstimmungen und Beteiligung sowie Vorbereitung der erforderlichen Verfahren.
- **Genehmigungs- und Ausführungsplanung**
  Erstellung bzw. Fortschreibung der erforderlichen Planungsunterlagen und Durchführung der notwendigen Abstimmungen und Genehmigungsverfahren.
- **Vergabe und Beauftragung**
  Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren sowie Beauftragung der erforderlichen Leistungen.
- **Bauliche Umsetzung**
  Schrittweise Realisierung der Maßnahmen an den fünf Standorten einschließlich erforderlicher begleitender Arbeiten.
- **Abnahme und Dokumentation**
  Abnahme und Inbetriebnahme der Maßnahmen sowie Dokumentation der umgesetzten Infrastruktur und der gewonnenen Erfahrungen.

Die investiven Maßnahmen werden dabei nicht zwingend zeitgleich umgesetzt. Ihr jeweiliger Bearbeitungsstand bestimmt die konkrete Reihenfolge und zeitliche Einordnung der einzelnen Schritte.

8.3 Meilensteine

Zentrale Eckpunkte der Projektumsetzung

Wesentliche Meilensteine und Eckpunkte des Projektes JuMoMa sind:

- Projektstart und Projektorganisation (Kick-Off)
- Vorlage der Zwischenberichte
- Durchführung der Meilensteintreffen
- Vorlage des Endberichts

Für die Arbeitspakete AP1 bis AP5 sind folgende wesentliche Meilensteine vorgesehen:

- Variantenentscheidung und Beschluss der Vorzugsvariante
- Abschluss der Planung der baulichen Maßnahmen
- Abschluss der baulichen Umsetzung
- Abschluss der Entwicklungspflege
- Umsetzung der ergänzenden Maßnahmen

Die begleitenden Arbeitspakete AP6 bis AP10 werden projektbegleitend umgesetzt.
Die Arbeitsplanung wird dabei kontinuierlich zwischen den einzelnen Arbeitspaketen abgestimmt.
Auf diese Weise können die im Projektverlauf gewonnenen Erkenntnisse zeitnah berücksichtigt und die geplanten Maßnahmen bei Bedarf angepasst bzw. weiterentwickelt werden.

Für die Arbeitspakete AP6 bis AP10 sind insbesondere folgende Meilensteine vorgesehen:

- Durchführung des ersten Treffens des JuMoma-Forums
- Veröffentlichung der digitalen Handreichung zum Schaffen von Gelegenheiten zur Förderung aktiver Mobilität von jungen Menschen
- Veröffentlichung der praxisorientierten Handreichung zu unterschiedlichen Formen der Verkehrserziehung einschließlich Empfehlungen für eine zeitgemäße Verkehrserziehung
- Durchführung der Nachhermessungen an den umgestalteten Schulumfeldern

9. Organisation

Gemeinsam handeln: Verwaltung, Wissenschaft, Bildung und weitere Akteure

JuMoMa wird als gemeinsames Vorhaben der Landeshauptstadt Magdeburg und des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) umgesetzt. Die Landeshauptstadt übernimmt die Gesamtverantwortung für die Umsetzung des Modellvorhabens und die investiven Maßnahmen. Das Difu unterstützt insbesondere die fachliche Begleitung, die Koordination der begleitenden Maßnahmen und die Aufbereitung der Erfahrungen für den Wissenstransfer

Die investiven Maßnahmen werden standortbezogen umgesetzt, während übergreifende Aufgaben wie Beteiligung, Evaluation, Kommunikation und Wissenstransfer zentral koordiniert werden. Dadurch werden einheitliche Qualitätsstandards und eine gemeinsame Projektentwicklung über alle Standorte hinweg sichergestellt.

Die Projektorganisation verbindet damit kommunale Umsetzungskompetenz mit fachlicher Begleitung und wissenschaftlich fundierter Evaluation. Innerhalb der Landeshauptstadt werden die für Planung, Verkehr, Bildung, Kommunikation und weitere relevante Themenbereiche erforderlichen Fachstellen einbezogen. Dadurch können die unterschiedlichen Anforderungen miteinander abgestimmt werden.

Eine wichtige Schnittstelle bildet das **JuMoMa-Forum**. Es bringt relevante Akteure regelmäßig zusammen und ermöglicht einen kontinuierlichen Austausch zwischen Verwaltung, Bildungseinrichtungen, Fachöffentlichkeit und weiteren Beteiligten. Die Perspektiven junger Menschen werden dabei gezielt berücksichtigt. Darüber hinaus werden für einzelne Themenbereiche geeignete externe Partner und Fachakteure einbezogen. Dies betrifft insbesondere die Mobilitätsbildung, Verkehrssicherheit, wissenschaftliche Begleitung sowie den Austausch zu nationalen und internationalen Good Practices.

Klare Verantwortlichkeiten

Die unterschiedlichen Rollen werden in der Projektorganisation klar voneinander abgegrenzt.
Die Landeshauptstadt Magdeburg verantwortet die kommunale Umsetzung und die investiven Maßnahmen. Das Difu übernimmt entsprechend der vereinbarten Aufgaben insbesondere koordinierende, fachlich begleitende und transferorientierte Aufgaben.



Abb. 12 Grafik - Organisation und Zusammenarbeit im Projekt JuMoMa

Die operative Zusammenarbeit erfolgt über regelmäßige Abstimmungen, definierte Zuständigkeiten und eine abgestimmte Projektsteuerung. So werden Entscheidungen transparent vorbereitet, Schnittstellen zwischen den Arbeitspaketen koordiniert und die Umsetzung kontinuierlich überprüft.
Die Organisationsstruktur ist damit darauf ausgerichtet, fachliche Kompetenzen zu bündeln, Entscheidungswege übersichtlich zu halten und Erkenntnisse aus den einzelnen Arbeitspaketen für das Gesamtvorhaben nutzbar zu machen.

10. Evaluation & Transfer

Wirkungen nachweisen, Ansätze verstetigen und übertragbar machen

JuMoMa versteht Evaluation nicht als abschließende Erfolgskontrolle, sondern als kontinuierlichen Bestandteil der Projektsteuerung. Die Wirkungen der Maßnahmen werden systematisch erfasst, ausgewertet und für die Weiterentwicklung des Vorhabens genutzt. Gleichzeitig werden Erfahrungen aus Planung, Beteiligung und Umsetzung so dokumentiert, dass sie langfristig in Magdeburg und auch in anderen Kommunen nutzbar sind.

Wirkung nachweisen

Zu Projektbeginn wird für die relevanten Maßnahmenräume eine erste Verkehrserhebung durchgeführt. Sie dokumentiert die Ausgangssituation und schafft die Grundlage für die spätere Bewertung der Projektwirkungen.

Geplant sind unter anderem:

- Erfassung der Ausgangssituation im Rad- und Fußverkehr
- Analyse bestehender Netzlücken, Konflikt- und Gefahrenstellen
- Erfassung von Querungssituationen, Verkehrsführung und Nutzungskonflikten
- Dokumentation des Mobilitätsverhaltens im Schul- und Freizeitverkehr

Zur Unterstützung der Wirkungsmessung werden vorhandene Daten und geeignete Erhebungsverfahren genutzt. Dazu zählen insbesondere die Verkehrsunfallstatistik der Polizei sowie Verkehrszählungen/Verkehrsuntersuchungen an ausgewählten Knoten und Querschnitten mittels videogestützter Verkehrserfassung, um das Verkehrsgeschehen vor Ort systematisch auszuwerten. Dabei werden datenschutzkonforme Systeme mit niedriger Bildauflösung eingesetzt, sodass eine Identifikation von Personen oder Fahrzeugen ausgeschlossen ist.
Hinzukommen Zwischenmessung und abschließende Wirkungsmessung, diese ermöglichen zusammen Veränderungen über die Projektlaufzeit nachzuvollziehen. Dabei werden quantitative und qualitative Methoden miteinander verbunden. Erfasst werden insbesondere Veränderungen des Radverkehrs, der Nutzung der Maßnahmenrouten, der Elterntaxi-Verkehre sowie der objektiven und subjektiv wahrgenommenen Verkehrssicherheit. Wo sinnvoll und möglich, werden Vergleichsstandorte einbezogen.
Die Ergebnisse werden den in Kapitel 7 definierten messbaren Zielen gegenübergestellt. So wird transparent, welche Wirkungen erreicht wurden, wo Nachsteuerungsbedarf besteht und welche Ansätze sich als besonders wirksam erweisen bzw. welche Wirkungen und Lernerfahrungen festgestellt werden können.

Aus Erfahrungen lernen

Die Evaluation begleitet als übergeordneter Prozess aus Datenerhebung, Auswertung, Interpretation, Lernen und Nachsteuerung die Umsetzung und liefert Erkenntnisse für die weitere Projektarbeit. Erfahrungen werden fortlaufend dokumentiert und ausgewertet. Erkenntnisse aus den fünf investiven Maßnahmen können dadurch auch für die jeweils anderen Standorte nutzbar gemacht werden.
Die Erfahrungen aus dem Einsatz der PIETO®-Warnfiguren können ergänzend als Erfahrungs- und Transferbeispiele in die fachliche Auswertung von JuMoMa einbezogen werden.

Verstetigen und übertragen

Die baulichen Maßnahmen schaffen dauerhaft nutzbare Verbesserungen im Rad- und Fußverkehr. Ergänzend sollen die geplanten Ansätze aus Beteiligung, Mobilitätsbildung, Kommunikation und Kooperation in bestehende Strukturen und Prozesse der Landeshauptstadt überführt und nach Möglichkeit auf weitere Stadtbereiche übertragen werden.
Für den Wissenstransfer werden die Projekterfahrungen systematisch aufbereitet. Ein digitales Handbuch bündelt übertragbare Erkenntnisse, Handlungsempfehlungen und geeignete Praxisansätze für Kommunen, Schulen und weitere Akteure der Mobilitätsbildung. Ergänzend werden die Ergebnisse über Fachveranstaltungen, Veröffentlichungen und weitere geeignete Austauschformate zugänglich gemacht. Damit soll JuMoMa nicht nur konkrete Verbesserungen für junge Menschen in Magdeburg bewirken, sondern auch anderen Kommunen Anregungen für die Entwicklung und Umsetzung eigener Maßnahmen geben.

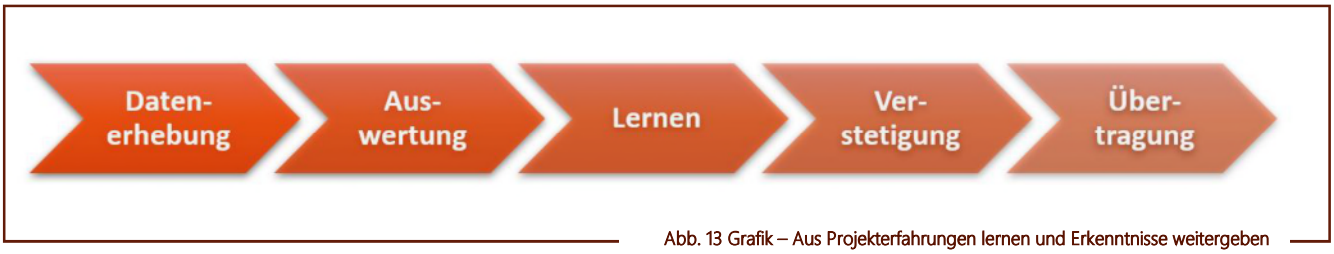


Abb. 13 Grafik – Aus Projekterfahrungen lernen und Erkenntnisse weitergeben

11. Kosten & Finanzierung

Transparente Finanzierung und bedarfsgerechter Einsatz der Fördermittel

Die Finanzierung von JuMoMa bildet die Grundlage für eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen. Die Mittelverwendung wird eng mit der zeitlichen und inhaltlichen Projektplanung verknüpft und transparent gesteuert.

11.1 Investitionen und begleitende Maßnahmen

Der Schwerpunkt der Ausgaben liegt auf der Planung und Umsetzung der fünf investiven Maßnahmen. Ergänzend werden Mittel für das Projektmanagement und die projektbegleitende Umsetzung eingesetzt. Auf diese Weise werden neben den baulichen Verbesserungen auch die Voraussetzungen für eine nachhaltige Nutzung und Übertragbarkeit der gewonnenen Erkenntnisse und Ansätze geschaffen.
Die fünf investiven Vorhaben weisen unterschiedliche Planungs- und Realisierungszeiträume auf.
Die Mittel werden daher maßnahmenbezogen entsprechend dem jeweiligen Planungs- und Umsetzungsstand eingesetzt und mit dem Arbeits- und Meilensteinplan abgestimmt.

11.2 Finanzierung und Mittelsteuerung

Die Finanzierung setzt sich aus der beantragten Bundesförderung und dem kommunalen Eigenanteil bzw. dem Eigenanteil des Difu zusammen. Die erforderlichen Eigenmittel werden von der Landeshauptstadt Magdeburg und dem Difu bereitgestellt und entsprechend den Vorgaben nachgewiesen.
Die Kosten werden im weiteren Antragsverfahren detailliert nach Arbeitspaketen und Haushaltsjahren dargestellt. Projektmanagement, Finanzcontrolling und Berichtswesen stellen sicher, dass die Mittel zweckentsprechend, wirtschaftlich und bedarfsgerecht eingesetzt werden. Abweichungen bei Zeit- oder Kostenentwicklungen werden frühzeitig erkannt und in die laufende Projektsteuerung einbezogen.
Der detaillierte Zeit- und Finanzierungsplan bildet die Grundlage für die weitere Umsetzung und wird mit dem Fortschritt der Planungen fortgeschrieben.

11.3 Zeit- und Finanzierungsplan

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in aufeinanderfolgenden, teilweise ineinandergreifenden Projektphasen. Die fünf investiven Maßnahmen weisen dabei unterschiedliche Planungs- und Realisierungszeiträume auf und werden entsprechend ihrem jeweiligen Bearbeitungsstand umgesetzt.
Der Zeit- und Finanzierungsplan stellt die zeitliche Einordnung der Arbeitspakete und Maßnahmen sowie die Verteilung der erforderlichen Finanzmittel nach Haushaltsjahren dar. Die investiven Kosten werden entsprechend der DIN 276 aufgeschlüsselt und den jeweiligen Maßnahmen und Umsetzungszeiträumen zugeordnet.
Der detaillierte Zeit- und Finanzierungsplan ist als separate Anlage beigefügt und bildet die Grundlage für die weitere Projektsteuerung. Bei Änderungen im Planungs- oder Umsetzungsfortschritt wird er entsprechend fortgeschrieben.

Jahr			2027				2028				2029				2030				2031			
Quartal	LH MD	Difu	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
AP 0 Projektmanagement und Berichtswesen	x	x																				
AP 1 Barleber Straße	x																					
AP 2 Nachtweide	x																					
AP 3 Albert-Vater-Straße/Walther-Rathenau-Straße	x																					
AP 4 Salzmannstraße	x																					
AP 5 Westring	x																					
AP 6 Netze stärken im JuMoMa-Forum		x																				
AP 7 Gelegenheiten aufzeigen und schaffen - Zukunft bewegen		x																				
AP 8 Verkehrserziehung - Wissenslücken schließen	x	x																				
AP 9 Sichtbarkeit erzeugen - Zukunft bewegen	x	x																				
AP 10 Wirkungsmessung	x	x																				

Abb. 14 Grafik – zeitliche Einordnung der Arbeitspakete des Projektes JuMoMa im Überblick

12. Zentrale Ergebnisse und Mehrwert des Gesamtkonzepts

Ein integrierter Ansatz für sichere, selbstständige und nachhaltige Mobilität

Das Vorhaben „Junge Mobilität in Magdeburg (JuMoMa)" verfolgt einen integrierten Ansatz zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Als Bestandteil der gesamtstädtischen Radverkehrs- und Fußverkehrsstrategie verbindet es bauliche Maßnahmen mit Mobilitätsbildung, Beteiligung, Kommunikation und Evaluation und besitzt damit Modellcharakter für die Entwicklung sicherer und kinder- sowie jugendgerechter Mobilitätsstrukturen.
Die fünf aufeinander abgestimmten Infrastrukturmaßnahmen und die begleitenden Maßnahmen greifen ineinander und bilden ein ganzheitliches Maßnahmenpaket. Dadurch werden sowohl konkrete Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur als auch Voraussetzungen für eine nachhaltige Nutzung und Weiterentwicklung der Maßnahmen geschaffen.
Die im Projekt gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse werden systematisch ausgewertet und aufbereitet. Sie können damit als Grundlage für die Übertragung des Ansatzes auf vergleichbare Fragestellungen in anderen Kommunen dienen.

13. Verzeichnis

13.1 Literatur

- Belz, J., et al. (2025). Mobilität in Deutschland - MiD 2023: Ergebnisbericht. Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas); Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR); IVT Research; infas 360. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf
- Bucksch, J., Möckel, J., Kaman, A. & Sudeck, G. (2024). Bewegungsverhalten von älteren Kindern und Jugendlichen in Deutschland – Ergebnisse der HBSC-Studie 2022 und Zeitverläufe seit 2009/10. Journal of Health Monitoring, 9(1), 68–85. https://doi.org/10.25646/11873
- Günther, R. & Diez, A. (2009). Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. Forschungsbericht / Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V VV, Verkehrsverhalten, Verkehrspädagogik: Bd. 02. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer. https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte
- Hausmann, G. & Kraft, M. (2015). Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern: Bericht zum Forschungsprojekt: FE 04.0237/2010/KRB. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V, Verkehrstechnik: Heft V 260. Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH.
- Infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- Landeshauptstadt Magdeburg. (2025). Bevölkerung & Demografie 2025. Magdeburger Statistik: Magdeburger Statistische Blätter. Heft 118. https://www.magdeburg.de/PDF/Bev%C3%B6lkerung_Demografie_2025_Heft_118.PDF?ObjSvrID=698&ObjID=26788&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1761113766
- Makahleh, H. Y., Taamneh, M. M. & Dissanayake, D. (2025). Promoting Sustainable Transport: A Systematic Review of Walking and Cycling Adoption Using the COM-B Model. Future Transportation, 5(3), 79. https://doi.org/10.3390/futuretransp5030079
- Rozynek, C. (2024). Wie finanzielle Armut Mobilitätspraktiken prägt: Eine qualitative Studie zum Zusammenhang von finanzieller Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe am Beispiel von älteren Menschen und Haushalten mit Kindern. In C. Sommer, M. Lanzendorf, M. Engbers & T. Wermuth (Hrsg.), Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Soziale Teilhabe und Mobilität: Grundlagen, Instrumente und Maßnahmen einer integrierten Verkehrs- und Sozialplanung (S. 45-87). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-42536-4_4

13.2 Quellen

(Erläuterungsbericht inkl. Steckbriefe 1-5)

- BERNHARD Gruppe ZT GmbH, Köln (o. J.): Verkehrsuntersuchung Landeshauptstadt Magdeburg – Radquerung W.-Rathenau-Straße.
- Beteiligungsportal der Landeshauptstadt Magdeburg
- Ingenieurbüro Lange & Jürries GmbH, Magdeburg (o. J.): Vorplanung Ausbau Salzmannstraße, Radverkehrsanlagen.
- Landeshauptstadt Magdeburg (2013): Drucksache DS0322/13, Anlage 3 – Integriertes Handlungskonzept Magdeburg Stadtfeld Ost & West, Hauptradverkehrsnetz
- Landeshauptstadt Magdeburg (2021): Drucksache DS0410/21 inkl. Änderungsanträge zum Haushaltsplan 2022 – LSA über Walther-Rathenau-Straße.
- Landeshauptstadt Magdeburg (2025): Drucksache DS0026/25 – Grundsatzbeschluss und Variantenentscheidung zur Radverkehrsanlage Barleber Straße zwischen Klosterwuhne und Ziolkowskistraße.
- Landeshauptstadt Magdeburg (2026): Drucksache DS0253/26 - Variantenentscheidung Radquerung Walter-Rathenau-Straße
- Landeshauptstadt Magdeburg (2026): Drucksache DS0031/26 - Grundsatzbeschluss und Variantenentscheidung zur Umgestaltung des Straßenraumes Salzmannstraße
- Landeshauptstadt Magdeburg (2026): Information I0037/26 - Sicherer Schulweg Nachtweide
- Landeshauptstadt Magdeburg (2026): Information I0138/26 - Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg
- Landeshauptstadt Magdeburg (2026): Drucksache DS0160/26 - Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg
- Landeshauptstadt Magdeburg (o. J.): Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Magdeburg.
- Landeshauptstadt Magdeburg (o. J.): Schulweg-Detektive unterwegs.
- Landeshauptstadt Magdeburg (o. J.): Verkehrsentwicklungsplan 2030plus der Landeshauptstadt Magdeburg.
- MUTING GmbH, Magdeburg (o. J.): Vorplanung Barleber Straße, Radweg Barleber Straße.
- MUTING GmbH, Magdeburg (o. J.): Planungsunterlagen Kreuzung Nachtweide/ Heinrichstraße/ Stralsunder Straße, Straßenbau.
- Stadtplan https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuergerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de-de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfdad4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7
- Schuleinzugsbereiche DS0530/24 - Satzung über die Schulbezirke der kommunalen Grundschulen im Einschuljahr 2026/27, Anlage 4, Seite 23

Zur sprachlichen Überarbeitung und Strukturierung einzelner Textpassagen wurde ChatGPT (OpenAI) verwendet. Die fachliche Verantwortung sowie die Prüfung aller Inhalte und Quellen lagen bei der Verfasserin bzw. dem Verfasser.

13.3 Abbildungen

21

- Deckblatt: Kinder: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderaufruf-Junge-Generation-Fahrrad/foerderaufruf-junge-generation-fahrrad_node.html; Dom und Logo Ottostadt: Landeshauptstadt Magdeburg; Logo Fahrrad: Landeshauptstadt Magdeburg, Mario Schröter
- Abb. 1 Die Grafik zeigt, wie die Anteile eigenständiger aktiver Mobilität ab dem Grundschulalter stetig zunehmen. Volljährigkeit und Führerscheinbesitz, Ausbildungsbeginn und Berufstätigkeit sind weitere Zäsuren. MiD 2023
- Abb. 2 Kartendarstellung https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuergerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de-de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfdad4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7
- Abb. 3 Variantendarstellung sichere Einmündung; Lageplan Variante 2; MUTING GmbH, Magdeburg
- Abb. 4 Auszug Verkehrsuntersuchung, Simulationsnetz (BERNARD Gruppe ZT GmbH); Verkehrsuntersuchung Landeshauptstadt Magdeburg, Radquerung W.-Rathenau-Straße, BERNHARD Gruppe ZT GmbH, Köln, P502325, Abb. 1 Simulationsnetz, Seite 5

- Abb. 5 Kartendarstellung https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuergerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de-de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfda-d4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7
- Abb. 6 Kartendarstellung https://stadtplan.magdeburg.de/publicmapsbuergerportal/Wepm.aspx?site=GMSC&project=Stadtplan&lang=de-de&mv=049cfdd0-4fb1-4026-bfda-d4f6133cb4bb&x=680453&y=5778898&zl=7
- Abb. 7 Grafik Bausteine für selbstständige Mobilität, Eigene Darstellung
- Abb. 8 Grafik bestehende Kommunikationskanäle und deren mögliche Nutzung, Eigene Darstellung
- Abb. 9 Tabelle Wirkungsziele, Zielwerte und Bewertungsansätze von JuMoMa, Eigene Darstellung
- Abb. 10 Grafik Magdeburg, Räumliche Verortung der Infrastrukturmaßnahmen und grafische Übersicht der begleitenden Maßnahmen (schematisch), Eigene Darstellung
- Abb. 11 Grafik Arbeitspakete des Projekts JuMoMa im Überblick., Eigene Darstellung
- Abb. 12 Grafik Organisation und Zusammenarbeit im Projekt JuMoMa, Eigene Darstellung
- Abb. 13 Grafik „Aus Projekterfahrungen lernen und Erkenntnisse weitergeben", Eigene Darstellung
- Abb. 14 Grafik – zeitliche Einordnung der Arbeitspakete des Projektes JuMoMa im Überblick, Eigene Darstellung

Steckbriefe AP1 bis AP5:

- Abb. 1 Auszug aus der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg, Übersichtsplan Radverkehrsnetz (Zielnetz), Information I0138/26

Steckbrief AP1:

- Abb. 2 Tabelle – Ergänzende PIETO-Warnfiguren an vier weiteren städtischen Standorten

14. Referenzen DIFU

Organisation:

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) begleitet seit vielen Jahren Kommunen bei der Entwicklung, Umsetzung und Evaluation nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen und ist bundesweit in kommunalen Netzwerken sowie Fachgremien (u. a. FahrRat Berlin und FGSV) verankert.
Das Vorhaben wird auf Seiten des Difu von Dr. Michaela Christ, Josephine Nehring und Jannik Lohaus bearbeitet. Alle drei verfügen über langjährige Erfahrung in den Bereichen Rad- und Fußverkehr, Moderation, Beteiligungsprozesse sowie Wissenstransfer und Fortbildung für Kommunen.

Referenzprojekte (Auswahl):

Radklusion – Soziale Teilhabe durch Radverkehr (BMV), 10/2025 - 03/2028

Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse (BMV), 06/2023 -08/2025
Schnittstellen zwischen ÖPNV und Fußverkehr verbessern: Bedeutung und Potenziale des Fußverkehrs für die Nutzung des ÖPNV verstehen, untersuchen, kommunizieren und nutzen. (UBA), 08/2024 – 08/2027
Planung und Durchführung von Fortbildungen und weiteren Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Mobilitätsforums Bund (BALM), 06/2021 -07/2024
Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität, Teilprojekt:
Analyse von Rahmenbedingungen, Handlungsempfehlungen und Praxistransfer
(BMFTR), 11/2020 bis 10/2023

Publikationen (Auswahl):

Projektteam STAWAL (2024): Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität - Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Berlin und Dortmund. Michael Adler, Andres Dolega, Lisa Landvogt, Rosa Rausch, Katharina Geber, Jan Koch, Michaela Christ, Jan Philipp Mesenbrock, Jessica Le Bris, Stephan Vogl (2026): Planungsbeschleunigung für den Radverkehr: Dokumentation. Bundesministerium für Verkehr (BMV). Reichow, Lohaus, Bakaba. (2025). Studie zu Experimentierräumen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Berlin

15. Anlagenverzeichnis