

Bericht zum Radverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau

Berichtsjahr 2022

Stand 14. Dezember 2023



Grundlage: Radverkehrskonzept, Festlegung 9.2.2
Aufgestellt: Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau im November 2023
Beteiligung: AG Radverkehr vom 14. November bis 14. Dezember 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Radverkehrskonzept	3
2	Verkehrsmittelwahl	4
3	ADFC Fahrradklima-Test 2022.....	5
4	Vernetzung mit ÖPNV	6
5	Verkehrssicherheit	6
6	Arbeitsgruppe Radverkehr	8
7	Investitionsmaßnahmen	8
8	Geplante Investitionsmaßnahmen	10
9	Fahrradladeinfrastruktur.....	10
10	AGFK Sachsen-Anhalt	11
11	Fahrradtourismus.....	11
12	Öffentlichkeitsarbeit.....	13
13	Ausblick	14
	Anlagen	15

1 Radverkehrskonzept

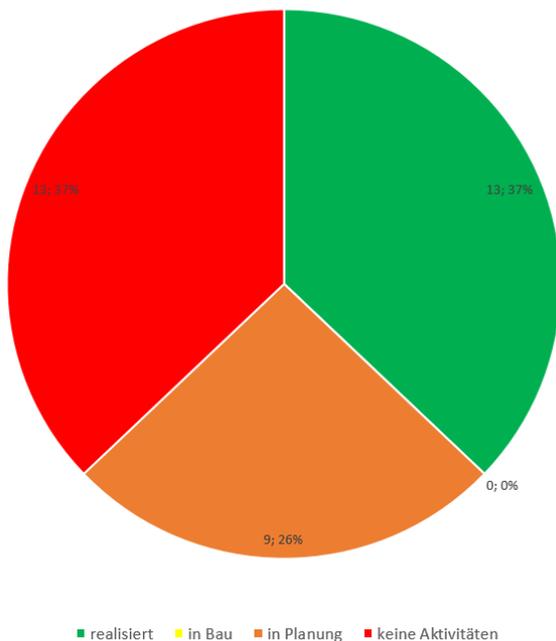
Das Radverkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau (RVK) wurde auf der Stadtratssitzung am 27. Januar 2016 beschlossen und hat als Zielhorizont das Jahr 2025. Mit dem RVK besitzt unsere Stadt erstmals einen Rahmenplan für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs. Einmal jährlich ist ein öffentlicher Statusbericht zum Radverkehr zu erstellen.

In den Jahren 2016 bis 2022 wurde zielgerichtet daran gearbeitet, konkrete Festlegungen umzusetzen und den umfassenden Maßnahmenkatalog schrittweise zu realisieren. Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in unserer Stadt bestimmen sich nicht nur aus den baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, sondern auch aus den übergeordneten Maßgaben, Verordnungen und Gesetzen oder Förderprogrammen des Bundes und der Länder.

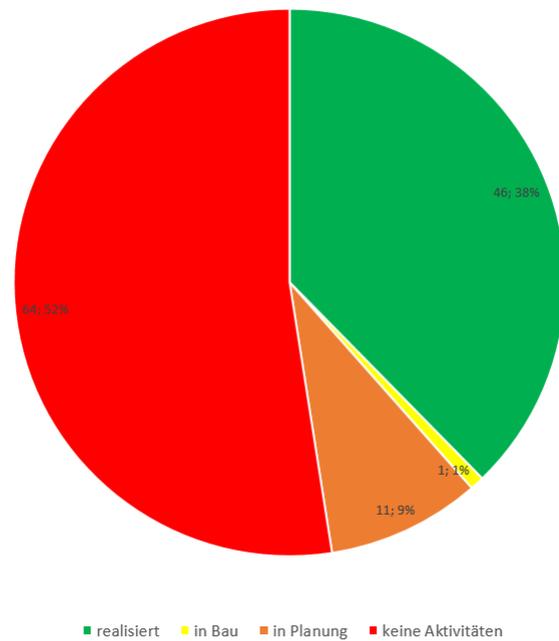
Zielsetzung des RVK war es, die Bedingungen nach und nach so zu gestalten, dass im Jahr 2020 mit dem Fahrrad ein Anteil von 25 % und langfristig von 30 % an allen Ortsveränderungen in der Stadt realisiert werden kann. Das mittelfristige Ziel von 25 % Radverkehrsanteil konnte bisher nicht erreicht werden. Im Rahmen der zyklischen Mobilitätsuntersuchung SrV¹ werden neue Mobilitätskennziffern voraussichtlich 2024 zur Verfügung stehen.

Das Radverkehrskonzept in der Beschlussfassung vom 27. Januar 2016 und die Berichte zum Radverkehr ab dem Jahr 2016 sind auf der Website der Stadt Dessau-Roßlau unter der Rubrik Stadtentwicklung und Umwelt/ Mobilität und Verkehr / Verkehrsplanung / Radverkehrskonzept veröffentlicht.

Umsetzung Knotenmaßnahmen RVK



Umsetzung Streckenmaßnahmen RVK



Bilanz Radverkehrskonzept, Stand 31.12.2022

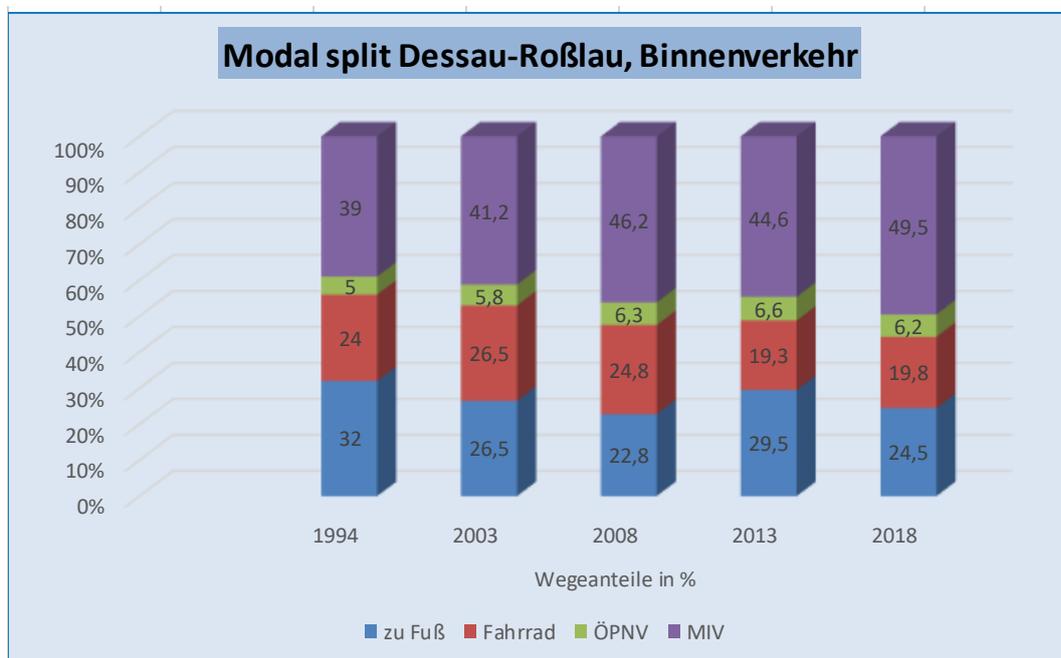
Bis Ende 2022 konnten von den im RVK gelisteten Maßnahmen mehr als 1/3 erfolgreich realisiert werden. Ca. 50 % aller Maßnahmen waren umgesetzt oder befanden sich im Bau bzw. im Planungsprozess. Im Jahr 2022 konnten mehrere Projekte aus dem Status „in Bau“ in die Nutzung überführt werden.

¹ System repräsentativer Verkehrsbefragungen

2 Verkehrsmittelwahl

Im 1. Quartal 2020 wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) des Jahres 2018 veröffentlicht. Diese Verkehrserhebung findet im 5-Jahres-Turnus statt und wird durch die TU Dresden bundesweit durchgeführt. In Dessau-Roßlau wurden 1.010 Personen befragt. Für die Verkehrsmittelwahl ergibt sich folgender Trend:

- Nach dem Rückgang des Radverkehrsanteils im Jahr 2013 gegenüber 2008 um ca. 5,5 %-Punkte ist bei der Erhebung 2018 eine Stabilisierung bei ca. 20 % im Binnenverkehr zu verzeichnen. Das entspricht einem leichten Anstieg gegenüber 2013.
- Der MIV steigt gegenüber 2013 um ca. 5 %-Punkte auf 49,5 % zu Lasten des Fußgängerverkehrs.
- Der ÖPNV-Anteil geht leicht zurück.



Anmerkungen:

Datenquelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden.

Erhebungsmethodik und Untersuchungsraum haben sich über den Zeitraum verändert.

Die Werte der Jahre 1994 bis 2003 beziehen sich auf die Stadt Dessau, die der Jahre 2008 und 2018 auf Dessau-Roßlau.

Die Situation des Radverkehrs in unserer Stadt beschreiben weitere Ergebnisse der Studie:

- Je nach Fahrtzweck beträgt der Wegeanteil des Radverkehrs zwischen 15 und 22 %.
- Der größte Anteil (22%) ist beim Fahrtzweck „Eigener Arbeitsplatz“ zu verzeichnen.
- 51 % der Befragten nutzen das Fahrrad mindestens an 1 Tag pro Woche bis täglich, 21 % benutzen es nie.
- Die größte multimodale Personengruppe nutzt MIV und Fahrrad (34% der Befragten).
- Es gibt Unterschiede bei der Radverkehrsnutzung nach Quartalen; das Maximum liegt im III. Quartal (21,8) und das Minimum im IV. Quartal (15,7%). Das Fahrrad hat eine hohe Ganzjahresrelevanz.

- Das Fahrrad wird bei jedem Wetter genutzt, es gibt keine gravierenden Unterschiede.
- 80 % der Befragten verfügen uneingeschränkt über ein konventionelles Fahrrad, ca. 3 % über ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec.
- 81,7 % aller Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad (konventionell oder Elektro), rechnerisch verfügt jeder Haushalt über 1,9 Fahrräder

SrV 2018 umfasst 89 Städte unterschiedlicher Größe. Der Radverkehr hat enorm an Bedeutung gewonnen. Etwa 44 % der untersuchten Städte haben einen Radverkehrsanteil von mehr als 20 %. Die Beispiele Cottbus und Potsdam zeigen, dass Radverkehrsanteile von 27 bzw. 28 % möglich sind bei reduziertem MIV (39 bzw. 26 %). Die Stadt Dessau-Roßlau besitzt noch Spielräume bei verkehrspolitischen und haushaltspolitischen Entscheidungen. Die nächste Datenerhebung erfolgt 2023. Mit den Ergebnissen ist 2024 zu rechnen.

Die weltweite Corona-Pandemie und ihre Folgen wirken sich seit März 2020 auf das gesellschaftliche Leben in der Bundesrepublik aus. Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung massiv verändert. Besonders in großen Städten gab es eine Verlagerung vom ÖPNV und auch vom MIV zum Radverkehr. Gleichzeitig kam es zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens insgesamt. Mit zunehmendem Pandemieverlauf setzte wieder eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ein, ohne im Jahr 2022 die Verkehrsmengen und -verhältnisse des Vor-Corona-Jahres 2019 wieder zu erreichen.

3 ADFC Fahrradklima-Test 2022

Am [ADFC Fahrradklima-Test 2022](#) beteiligten sich 381 Personen mit einer Bewertung für die Stadt Dessau-Roßlau. Die Ergebnisse wurden im April 2023 veröffentlicht. Die Gesamtbewertung des Radverkehrs verschlechterte sich leicht gegenüber dem Vorjahr. Die Stadt erreichte die Schulnote 3,7 und belegt den Rang 17 unter 113 Orten der zugehörigen Größenklasse.

Die Stadt Dessau-Roßlau erreicht im Vergleich mit den anderen Kommunen in Sachsen-Anhalt die Beste Bewertungsnote.

In der nebenstehenden Kriterienübersicht sind die Stärken und Schwächen des Radverkehrs in Dessau-Roßlau aufgelistet.

Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung³

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2
zügiges Radfahren	2,5
Radfahren durch Alt und Jung	2,5
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,6
Spaß oder Stress	3,0
Fahrradmitnahme im ÖV	3,1
Wegweisung für Radfahrer	3,1
Konflikte mit Fußgängern	3,3
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,5
Abstellanlagen	3,6
Sicherheitsgefühl	3,7
Konflikte mit Kfz	4,0
Reinigung der Radwege	4,0
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,0
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	4,1
Hindernisse auf Radwegen	4,1
Fahrradförderung in letzter Zeit	4,1
Werbung für das Radfahren	4,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,2
Medienberichte	4,2
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,3
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,3
Führung an Baustellen	4,3
Winterdienst auf Radwegen	4,4
Breite der (Rad)wege	4,4
Oberfläche der (Rad)wege	4,5
Fahrraddiebstahl	4,6

Stärken



Schwächen

¹ Schulnotensystem: 1 = fahrradfreundlich; 6 = nicht fahrradfreundlich

Dessau-Roßlau

Ortsgrößenklasse: 50.000 - 100.000 EW

Kurzüberblick

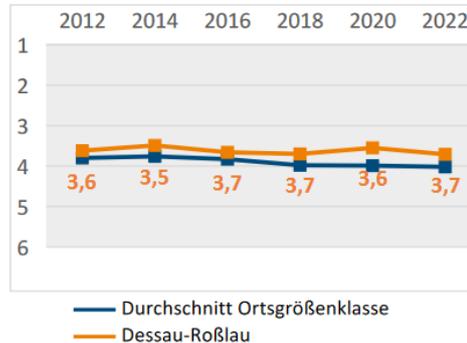
Gesamtbewertung (Schulnote)	3,7
Rangplatz in Ortsgrößenklasse	17 von 113 Orten
Vergleich zu 2020	- leichte Verschlechterung

Stärken und Schwächen

im Städtevergleich

positiv	
1.	Fahrradmitnahme im ÖV
2.	zügiges Radfahren
3.	Spaß oder Stress
negativ	
1.	Fahrraddiebstahl
2.	Medienberichte
3.	Oberfläche der (Rad)wege

Entwicklung seit 2012



Quelle: https://fkt.object-manager.com/data/2022/Dessau-Rosslau_15001000_FKT2022.pdf

4 Vernetzung mit ÖPNV

Die unentgeltliche Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln wird im SPNV des Landes Sachsen-Anhalt und im Stadtlinienverkehr Dessau-Roßlau seit mehreren Jahren praktiziert.

Zur weiteren Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV wurde 2022 die überdachte Bike&Ride-Anlage mit 16 Stellplätzen am Bahnhof Rodleben realisiert und in die Nutzung überführt.

Die Planungen für eine Bike&Ride-Anlage am Bahnhof Roßlau wurden 2022 fortgeführt. Die B&R-Anlage wird in Zusammenhang mit dem Ausbau dieser Verkehrsschnittstellen realisiert werden.

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Erneuerung von weiteren Haltestellen des Stadtlinienverkehrs sind an ausgewählten Haltestellen Ergänzungen oder Erneuerungen von Fahrradabstellanlagen (Abstellbügel) vorgesehen. Durch die Kombination von ÖPNV und Radverkehr lassen sich die Zu- und Abgangszeiten verkürzen.

5 Verkehrssicherheit

Ein Maß für die Verkehrssicherheit ist das Unfallgeschehen in der Stadt Dessau-Roßlau. Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs werden die Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs betrachtet.

Für das Jahr 2022 liegt eine gesonderte Unfallauswertung des Polizeireviers Dessau-Roßlau für den Radverkehr vor (siehe Anlage). Im Berichtszeitraum ereigneten sich im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau 2.532 Verkehrsunfälle, davon 179 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von

Radfahrenden. Gegenüber dem Vorjahr ist hier eine Zunahme von 37 Verkehrsunfällen festzustellen (+ 12,6%). Bei diesen 179 Verkehrsunfällen waren 195 Radfahrende beteiligt.

Bei 73 Verkehrsunfällen waren die Verursacher Radfahrende, dies ergibt eine Quote von 40,8%. Im Berichtsjahr 2022 gab es 1 tödlich verunglückten Radfahrenden, die Unfallursache lag auf Seiten des beteiligten Kfz-Führenden. Insgesamt wurden 133 Personen bei Verkehrsunfällen mit Radfahrende verletzt (+ 24), 14 Personen schwer (+ 5), sowie 119 Personen (+ 19) leicht.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende an der **Einmündung der Eisenbahnstraße in die Elisabethstraße** erfolgten vor-Ort-Begehungen und umfangreiche Abstimmungen zwischen Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde und Polizei unter Einbeziehung der AG Radverkehr und von Verkehrsteilnehmern. Der problematisch einzuschätzende Verlauf der Verkehrswege ist örtlich bedingt. Unter den gegebenen Verhältnissen wurde sich auf einen Kompromiss verständigt. Im Ergebnis wurde im Rahmen des Straßenunterhalts das Großsteinpflaster durch Asphalt ersetzt und anschließend eine Rotmarkierung vorgenommen. Zusätzlich wurde die Beschilderung für eine bessere Wahrnehmbarkeit angepasst.



Einmündung Eisenbahnstraße vor und nach der Umgestaltung

Die **Einmündung der Humperdinckstraße in die Roßlauer Allee** hat sich als ein Konfliktpunkt zwischen bevorrechtigten Radfahrenden auf der Roßlauer Allee und dem Kfz-Verkehr aus und in die Humperdinckstraße herausgebildet. Problematisch ist hier der einseitige Zweirichtungsradweg und die sichteinschränkende Lärmschutzwand. Zur Verbesserung der Verhältnisse wurde an der Einmündung ein Verkehrsspiegel aufgestellt.



Einmündung der Humperdinckstraße in die Roßlauer Allee mit Verkehrsspiegel

6 Arbeitsgruppe Radverkehr

Der Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Dessau-Roßlau besteht seit 2016. Zu den ständigen Teilnehmern gehören Vertreter des ADFC, ADAC, Polizeireviere Dessau, Amtes für öffentliche Sicherheit und Ordnung, des Amtes für Umwelt und Naturschutz und des Tiefbauamtes. Beteiligt sind auch das Klimaschutzmanagement und das Stadtmarketing.

Im Jahr 2022 traf sich die Arbeitsgruppe zu drei Sitzungen (22. März, 5. Juli, 16. Dezember). Für alle Sitzungen wurden Präsentationen erarbeitet. Die Ergebnisse wurden protokolliert.

Folgende Themen standen auf der Tagesordnung:

- Bericht Radverkehr 2021,
- Maßnahmen an Radverkehrsanlagen,
- Winterdienst auf Radverkehrsanlagen,
- Eignung von Förderprogrammen des Radverkehrs,
- Verkehrsorganisatorische Themen mit Radverkehrsbezug,
- Verkehrsführung Albrechtsplatz,
- Umsetzung RVK,
- Eichenprozessionsspinner,
- Informationen aus der AGFK Sachsen-Anhalt.

7 Investitionsmaßnahmen

Das größte Einzelvorhaben stellte im Jahr 2022 der Abschluss der Arbeiten für einen gemeinsamen Geh-/Radweges auf der Ostseite der Luchstraße in Roßlau dar. Das Vorhaben wurde über das Programm zur Förderung nachhaltiger Mobilität aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Die Ergebnisse der Ausschreibungen lagen über

den kalkulierten Kosten. Für die Maßnahme „Neubau und Ausbau der Geh- und Radverkehrsanlagen Luchstraße“ (Nr. 105 RVK) konnte eine Finanzierungslösung mit dem Fördermittelgeber gefunden werden und ab dem 4. Quartal 2021 erfolgte die Realisierung. Der ausgebaute ca. 420 m lange gemeinsame Geh- und Radweg wurde am 20. Juli 2022 offiziell freigegeben. Die Gesamtkosten für Planung und Bauausführung haben sich auf insgesamt Gesamtkosten rund 546.000 € belaufen.

Weitere Schwerpunkte waren verschiedene Unterhaltsmaßnahmen unterschiedlichen Umfangs. Größere Unterhaltsmaßnahmen am Bestand betrafen Radwegabschnitte wie Askanische Straße, Steinstraße, Puschkinallee und Zerbster Straße (Tornau).

Planungsleistungen 2022:

- Antoinettenstraße
- ÖPNV-Schnittstelle Bf. Roßlau
- ÖPNV-Schnittstelle Bf. Rodleben
- Radweg Albrechtseite, Ostseite
- Johannisstraße (Fahrradstraße)
- Geh-/Radweg Neuenhofenweg

Investitionen 2022:

- Luchstraße (Beginn 2021)
- Kreisverkehr Wolfgangstraße mit Anpassungsbereichen in anliegenden Straßen (Beginn 2021) (Radwege bzw. Radfahrstreifen)
- Ausstattung von GTLIS-Infosystem mit Fahrradbügeln
- Schnittstelle Bf. Rodleben mit überdachter B&R-Anlage

Unterhalt 2022

- Puschkinallee (ca. 350 m)
- Steinstraße (ca. 100m)
- Askanische Str. (ca. 250 m)
- Kühnauer Str.
- Elisabethstraße/Eisenbahnstraße
- Großmutterbrücke im Zuge Europaradweg R1
- Zerbster Straße, Westseite (Tornau)

Im Jahr 2022 wurden ca. 926.500 € (brutto) für rein fahrradbezogene Baumaßnahmen an der Radverkehrsinfrastruktur aufgewendet. Die Investitionen konnten nur durch Fördermittel realisiert werden.

Die im Ergebnishaushalt zur Verfügung stehenden Mittel für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen wurden 2022 nicht nur ausgeschöpft, sondern es wurden 65 % mehr Mittel aufgewendet als geplant. Es besteht weiterhin Nachholbedarf hinsichtlich einer gezielten und umfassenden Qualitätsverbesserung sowie Anpassung an die heutigen Standards der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur sowie im Unterhalt der Verkehrsanlagen.

Weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit Dritten:

- Sanierung und Verbreiterung auf Mindestmaß 2,50 m Teilabschnitt von ca. 400 m Geh-/Radweg Zerbster Straße (Rodleben) auf Westseite durch Tiefbauamt zusammen mit

Landesstraßenbaubehörde (LSBB) sowie durch LSBB in deren Zuständigkeit der Abschnitt Tornau-Jütrichau (ca. 4.800 m auf Stadtgebiet)

- Abstimmungen zum Verzicht auf den Rückbau der 2020 für den temporären Baustellenverkehr ertüchtigten Buchenallee (Meinsdorf-Tornau) über das Ende der Baumaßnahme der DB AG hinaus (RVK 175)

8 Geplante Investitionsmaßnahmen

Antoinettenstraße

Das Vorhaben sollte über das Programm zur Förderung nachhaltiger Mobilität aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Anwendung kommen. Die Ergebnisse der Ausschreibungen lagen über den kalkulierten Kosten. Das Vorhaben „Radverkehrsanlage Antoinettenstraße“ (Nr. 154 RVK) konnte aufgrund der Kostenentwicklung nicht aus dem Förderprogramm finanziert werden.

Es wurden neue Fördermittel aus dem Programm „Stadt und Land“ beantragt. Die Umsetzung war für 2022 geplant, konnte jedoch erst 2023 umgesetzt werden.

Albrechtstraße, Ostseite

Für dieses Vorhaben (Nr. 103 RVK) erfolgten 2021 erste Vorplanungen zur Unterstützung der Beantragung von Fördermitteln aus dem Programm „Stadt und Land“. Die Maßnahme schließt an das Bauende des Bauvorhabens Albrechtsplatz/Wolfgangstraße an und reicht bis zur Walderseestraße. Der Abschnitt gehört zur höchsten Netzkategorie in der Stadt Dessau-Roßlau (Kategorie AR/IR II nach Richtlinien für integrierte Netzgestaltung). Neuere Planungsstandards sehen hier Radschnellwege oder Radvorrangrouten vor. Bei den Planungen wird sich an den Standards von Radvorrangrouten orientiert, wobei die Rahmenbedingungen aus dem Bestand berücksichtigt werden müssen (u.a. Grundstückszufahrten, Bushaltestellen, Lichtsignalanlagen, Eimündungen) und der Denkmalschutz zu beachten ist.

Mit der Baumaßnahme sollen die östlichen Nebenanlagen (Gehweg, benutzungspflichtiger Radweg, Grünstreifen) zwischen Fahrbahnbord und Grundstücksgrenze neu geordnet und in ausreichender Breite grundhaft ausgebaut werden. Die Bushaltestellen werden an die neue Situation angepasst.

Die Baumaßnahme sollte zeitlich direkt an die Maßnahme Albrechtsplatz anschließen. Zwischenzeitlich wurde eine Neukalkulation der Kosten nötig, da die Baupreise durch globale Einflüsse erheblich gestiegen sind. Einem vorzeitigen Maßnahmenbeginn wurde durch den Fördermittelgeber nicht zugestimmt. Im Zuge der Neukalkulation machte sich aus finanziellen die Unterteilung in zwei Bauabschnitte nötig. Die damit verbundenen Umplanungen verzögerten den Baubeginn bis in das Jahr 2023.

9 Fahrradladeinfrastruktur

Die allgemeine Zunahme von Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung impliziert den Wunsch nach passender Ladeinfrastruktur. Das aktuelle Radverkehrskonzept 2016 der Stadt Dessau-Roßlau trifft zur Ladeinfrastruktur noch keine Aussagen. Die von der Stadt errichteten

Ladestationen in Form von Schließfachanlagen bieten neben der Lademöglichkeit auch die Option Gepäck sicher einzuschließen.

Gleichwohl verschiedene Untersuchungen in Folge der Zunahme der Elektroräder einen wachsenden Bedarf nach öffentlicher Ladeinfrastruktur sehen, fallen die Realnutzungen an den vorhandenen Anlagen nicht nur in Dessau-Roßlau weiterhin sehr gering aus.

2022 erfolgte die Inbetriebnahme einer weiteren Fahrradabstellbox mit Lademöglichkeit im Georgengarten.

An den kommunalen Anlagen wurde in 2022 mehrfach Vandalismus festgestellt. Es kommt nicht nur zu Beschmierungen und zu Vermüllungen der Schließfächer, welche im Reinigungsturnus beseitigt werden, sondern auch zu Aufbrüchen der Schließfächer.

Problematisch ist weiterhin die teilweise Dauernutzung von bestimmten Fahrradabstellboxen und Ladeschließfächern. Bei einigen Ladeschließfächern mit Pfandschloss wurden die Schlüssel scheinbar gegen Pfand „entwendet“. Der Austausch betroffener Schlösser erfolgte in 2022. Das Problem besteht fort.

Nach Einschätzung der Stadtverwaltung bieten die öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten an den stadteigenen Anlagen sowie bei den privaten Betreibern derzeit völlig ausreichende Kapazitäten. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage wird aus heutiger Sicht kein Bedarf an weiterer städtischer E-Bike-Ladeinfrastruktur gesehen.

10 AGFK Sachsen-Anhalt

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK LSA) wurde 2022 in einen eingetragenen Verein überführt. Im Zuge dieser Änderung erfolgte die Verlegung der Geschäftsstelle nach Bernburg. Folgende Ziele verfolgt die AGFK LSA:

- Förderung des Radverkehrs,
- Kooperation bei Projekten,
- Erfahrungsaustausch,
- Weiterbildung,
- Interessenvertretung gegenüber dem Land

Die Stadt Dessau-Roßlau gehörte zu den Gründungsmitgliedern. Im Jahr 2022 sind weitere Kommunen der AGFK beigetreten.

11 Fahrradtourismus

Dessau-Roßlau liegt in einer Region, welche neben einem relevanten Alltagsradverkehr auch über eine hohe Bedeutung des Freizeit- und Tourismusradverkehrs verfügt. Die wichtigsten Radrouten bilden das [Radnetz-Deutschland](#) (D-Routen). Die Radrouten des Radnetz-Deutschland werden teilweise auch als Premiumradrouten bezeichnet. Durch Dessau-Roßlau führen vier der insgesamt 13 D-Routen:

- D-Route 3: Europaroute
- D-Route 10: Elberadweg

- D-Route 11: Ostsee - Oberbayern
- Radweg Deutsche Einheit

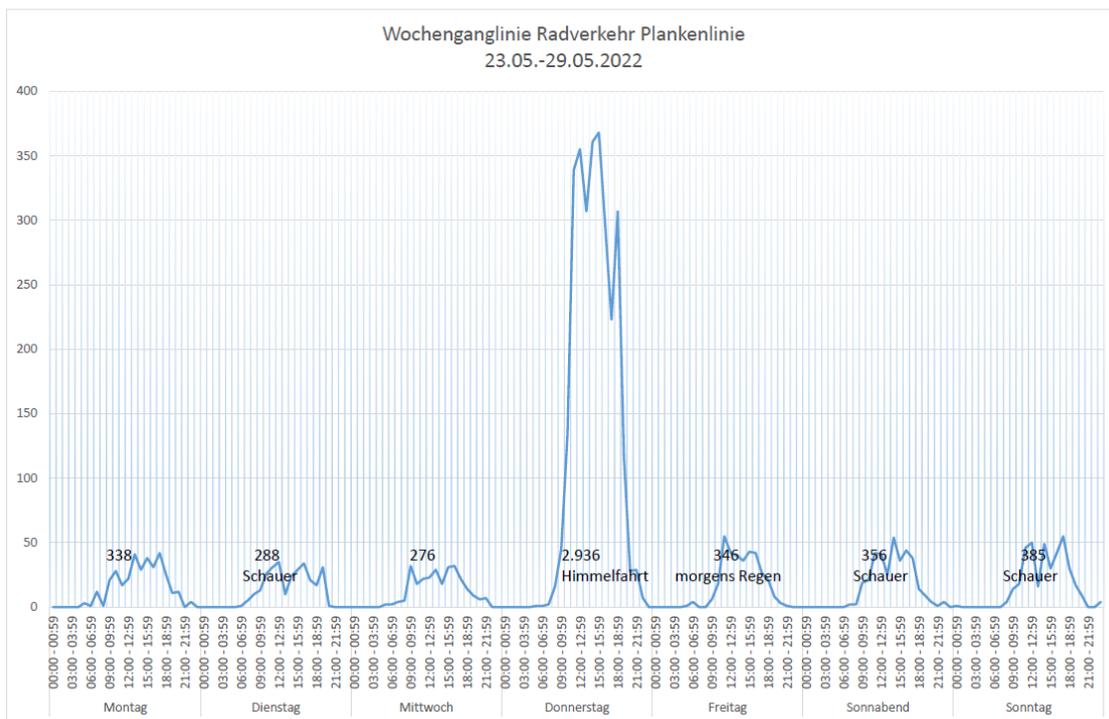
Insbesondere im Sommerhalbjahr sind viele Radtouristen in und durch Dessau-Roßlau unterwegs. Der Elberadweg weist eine eigene Route in der Stadt auf. Die drei anderen Routen verlaufen gebündelt durch das Gebiet der Stadt.

Weitere bedeutsame touristische Radrouten sind:

- Mulderadweg
- Gartenreichtour Fürst Franz
- Bauhaustour
- Flämingradweg
- Rundtour Dessau-Roßlau
- Oranierroute

Im Bereich der Bündelungsachse der touristischen und Freizeitradwege, der Plankenlinie, finden regelmäßig zeitlich befristete Erfassungen des Radverkehrsaufkommens statt. Ein besonders hohes Aufkommen lässt sich für den Himmelfahrtstag feststellen.

Tiefbauamt Dessau-Roßlau 2022



Die [WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.](#) arbeitet zielgerichtet an der Verbesserung der touristischen Vermarktung des [Europaradweges R1](#). So erfolgte im Dezember 2022 auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau eine erste Begutachtung des Routenverlaufs hinsichtlich der Zertifizierung als „Barrierefreier Radweg“. Ziel ist es, Radreisenden mit Handicap eine möglichst durchgängige barrierefreie Nutzung des Radweges zu ermöglichen und hierfür die Informationsgrundlagen zu schaffen. Wichtig ist es auch, über solche Wegeabschnitte zu informieren, welche (noch) nicht barrierefrei sind, welche Einschränkungen es gibt bzw. welche Alternativrouten möglich sind.

Federführend durch WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V. wurde für den Europaradweg R1 das Förderprojekt „D3-R1-Attraktiv“ akquiriert. Der Europaradweg R1 soll als lebendige Zeitreise durch die europäische Geschichte vermarktet werden. Das Projekt wird 2023 starten.

Am 20. September 2022 fand in Magdeburg die **Elberadwegkonferenz** mit Teilnehmern aus den Anrainerkommunen Tschechiens und Deutschlands statt. Vorgestellt wurde unter anderem ein Forderungspapier zur deutlichen Verbesserung der Elberadwegstrukturen. Das Forderungspapier thematisierte insbesondere folgende für Dessau-Roßlau relevante Themen:

- Wegeföhrung direkte Route am Fluss, keine touristisch initiierten Umwege
- asphaltierte Wege und Standardbreiten (Konflikt Denkmalschutz, Hochwasserschutz, Naturschutz)
- Ausbau Ladeinfrastruktur und weitere Begleitinfrastruktur

Der **Mulderadweg** wird zwischen Retzau und Kleutsch auf der Fahrbahn der Landesstraße L135 geföhrt. Diese Fahrbahnföhrung steht in der Kritik, da sich Radfahrende auf Grund der erheblichen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr unsicher föhlen. Alternative Wegeföhungen parallel zur Landesstraße stehen nicht durchgänglich zur Verfügung. Als geeignete neue Wegeföhrung wird eine Verlegung der Route auf die Westseite der Mulde auf Deichwegen angesehen. Zwischen Raguhn und Dessau-Törten ist auf den Deichverteidigungswegen eine kraftfahrzeugferne Wegeföhrung möglich. Auf Höhe der Vogelsiedlung soll der Mulderadweg wieder auf die Ostseite wechseln und dem bisherigen Trassenverlauf folgen. Federführend durch den Landkreis Anhalt-Bitterfeld und in Abstimmung mit der Stadt Dessau-Roßlau, dem Land und dem Landesverwaltungsamt wird ein Trassenänderungsverfahren angestrengt.

12 Öffentlichkeitsarbeit

Die IG Fahrradfreundliche Stadt veranstaltet üblicherweise im Frühjahr und im Herbst ein Treffen. Die Bürgerinnen und Bürger können hier mit Vertreterinnen und Vertretern von Umweltamt, Verkehrspolizei, ADFC, ADAC, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung oder dem Tiefbauamt über aktuelle städtische und regionale Radverkehrsthemen ins Gespräch kommen.

Die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wird durch das Umweltamt der Stadt Dessau-Roßlau seit 2020 unterstützt.

Der Internetauftritt der Stadtverwaltung umfasst Informationen zum Radverkehr, die unter folgendem Pfad eingestellt sind: <https://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadtentwicklung-und-umwelt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehrskonzept.html>

Informationen zum Radtourismus bietet die Stadtmarketinggesellschaft auf ihren Internetseiten: <https://www.visitdessau.com/radstrecken/>.

Die Pressearbeit konzentriert sich auf die Tagespresse und das Amtsblatt. Veröffentlichungen nahmen Bezug auf die Veranstaltungen der IG Fahrradfreundliche Stadt, zur Verkehrssicherheit und zu Baumaßnahmen an der Infrastruktur.

13 Ausblick

Die Umsetzung der Festlegung des Radverkehrskonzeptes soll 2023 fortgeführt werden. Dabei gibt es folgende Schwerpunkte:

- Fortführung der AG Radverkehr,
- Durchführung der IG „Fahrradfreundliche Stadt“, neuer Name „Bürgerforum Radverkehr“
- Beteiligung an der Europäischen Woche der Mobilität,
- Teilnahme an Stadtradeln,
- kontinuierliche Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen des RVK (z.B. Antoinettenstraße, Albrechtstraße, F.-v.-Schill-Straße, Fahrradabstellanlagen),
- Inbetriebnahme der abschließbaren Fahrradräume für Bike & Ride am Hbf. Dessau,
- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende,
- gezielte Vorbereitung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs,
- weitere Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht,
- Akquise von Fördermitteln für den Radverkehr,
- Sensibilisierung der Bauausführung im Sinne der Radverkehrsförderung (Bordabsenkungen, Grundstückszufahrten, Materialeinsatz, ...),
- notwendige strategische Vorarbeiten für die Erstellung neues RVK 2035 derzeit aufgrund der Personalsituation gefährdet (betrifft alle fortzuschreibenden Mobilitätspläne, diese bedingen sich gegenseitig)

Zum Ende des Jahres 2022 zeichnete sich eine Rücknahme der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie ab. Für 2023 werden wieder bessere Rahmenbedingungen für die Arbeitsgruppentätigkeit und für Bürgerveranstaltungen erwartet. Die Entwicklung der Baupreise und Lieferschwierigkeiten und die überall rückläufigen Personalressourcen schränken den leistbaren Umfang bei den Bauunternehmen, Planungsbüros und bei Behörden spürbar ein.

Die erfolgreiche Einwerbung von Fördermitteln aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ ermöglicht eine Finanzierung der Maßnahmen Antoinettenstraße und Albrechtstraße.

Anlagen

Übersicht der Baumaßnahmen 2022

Radverkehrsmaßnahmen in Zuständigkeit der Stadt Dessau-Roßlau, Beispiele 2022

Unfallstatistik 2022