

Bericht zum Radverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau

Berichtsjahr 2023

Stand 10/2024



Grundlage: Radverkehrskonzept, Festlegung 9.2.2
Aufgestellt: Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau im Oktober 2024
Beteiligung: AG Radverkehr vom 25. Oktober bis 30. November 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Radverkehrskonzept	3
2	Verkehrsmittelwahl	4
3	Stadtradeln 2023.....	5
4	Abstellanlagen.....	6
5	Verkehrssicherheit	8
6	Arbeitsgruppe Radverkehr	9
7	Investitionen und Unterhalt	10
8	Geplante Investitionsmaßnahmen 2024 und Folgejahre	13
9	Wurzelschäden an Radverkehrsanlagen	14
10	Fahrradtourismus.....	17
11	Öffentlichkeitsarbeit.....	18
12	AGFK Sachsen-Anhalt	18
13	Ausblick	19
	Anlagen	20

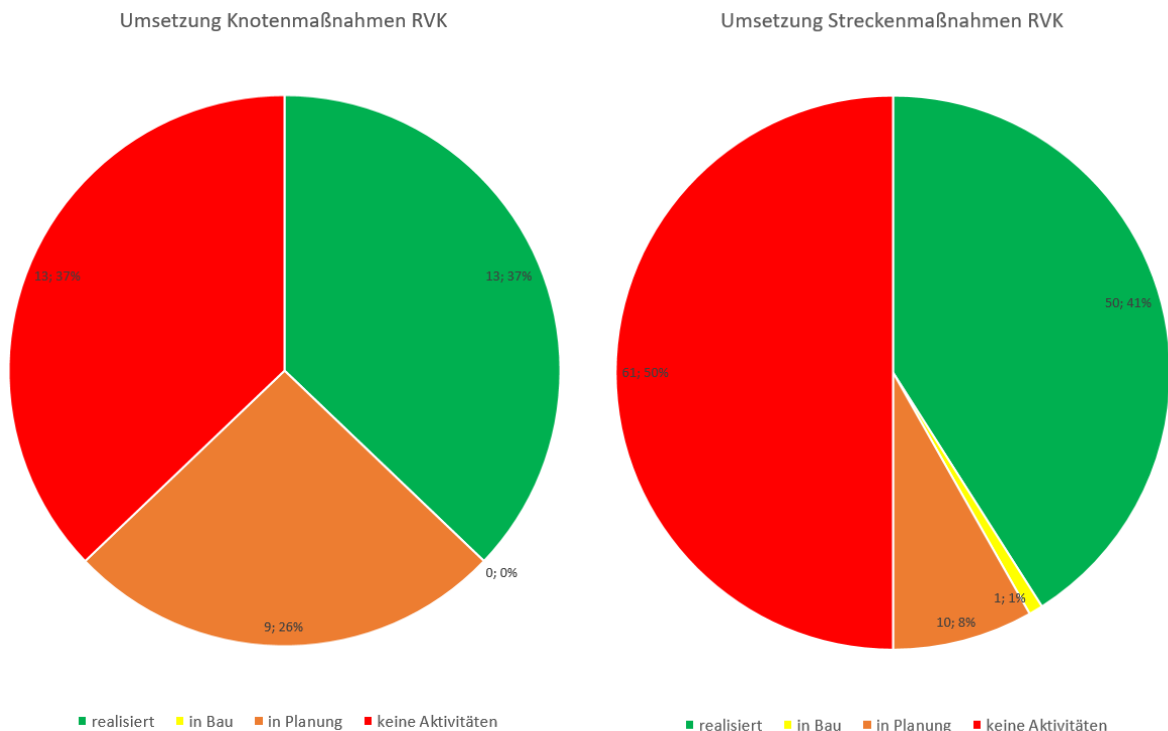
1 Radverkehrskonzept

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.

Seither 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 sowie lokalen (verkehrs)politischen Entscheidungen.

Zielsetzung des RVK war es, die Bedingungen nach und nach so zu gestalten, dass im Jahr 2020 mit dem Fahrrad im Binnenverkehr 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 Ende 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.



Bilanz Radverkehrskonzept, Stand 31.12.2023

Bis Ende 2023 konnten von den im RVK gelisteten Maßnahmen ca. 40 % erfolgreich realisiert werden. Weitere ca. 10 % befanden sich im Bau bzw. im Planungsprozess. Im Jahr 2023 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 den Radverkehr ergeben sich folgende Mobilitätskennwerte:

- 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.
- 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 einem 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

Die aktuelle Untersuchung SrV 2023 befindet sich in der Auswertung. Die Datenerhebung erfolgte 2023. Mit ersten Ergebnissen ist Ende 2024 zu rechnen.

Die weltweite Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung massiv verändert. Verschiedenen Studien zu Folge kam es in großen Städten zu einer Verlagerung vom ÖPNV und auch vom MIV zum Radverkehr. Gleichzeitig kam es zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens insgesamt. Mit zunehmendem Abstand zur Pandemiezeit setzte 2023 wieder eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ein, ohne die Verkehrsmengen und - verhältnisse des Vor-Corona-Jahres 2019 wieder zu erreichen.

3 Stadtradeln 2023

Die Stadt Dessau-Roßlau hat sich im Jahr 2023 erstmalig an der bundesweiten Kampagne „Stadtradeln“ beteiligt. Die Aktion fand vom 9. bis 29. September 2023 statt und war ein voller Erfolg. Unsere Stadt hat 2023 als Newcomer-Kommune deutschlandweit den ersten Platz ihrer Größenkategorie erreicht und gewann in mehreren Kategorien Sachpreise im Gesamtwert von rund 4.000 Euro.

Die Ergebnisse 2023 in Kurzform:

- über 1.200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer
- 85 Teams
- 248.967 km geradelte Kilometer
- beste Teams: Platz 1: Umweltbundesamt 23.665 km (119 TN), Platz 2: „250 Jahre Philanthropinum“ 20.153 km (141 TN), Platz 3: Liborius-Gymnasium 19.458 km (144 TN)
- im Schnitt 10,9 parlamentarische Kilometer



Gemeinsames Stadtradeln 2023

4 Abstellanlagen

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 wurden 2023 im Zuge der Erneuerung von Bushaltestellen des Stadtlinienverkehrs an ausgewählten Haltestellen Ergänzungen oder Erneuerungen von Fahrradabstellanlagen (Abstellbügel) vorgenommen. Durch die Kombination von ÖPNV und Radverkehr lassen sich die Gesamtwegzeiten verkürzen.

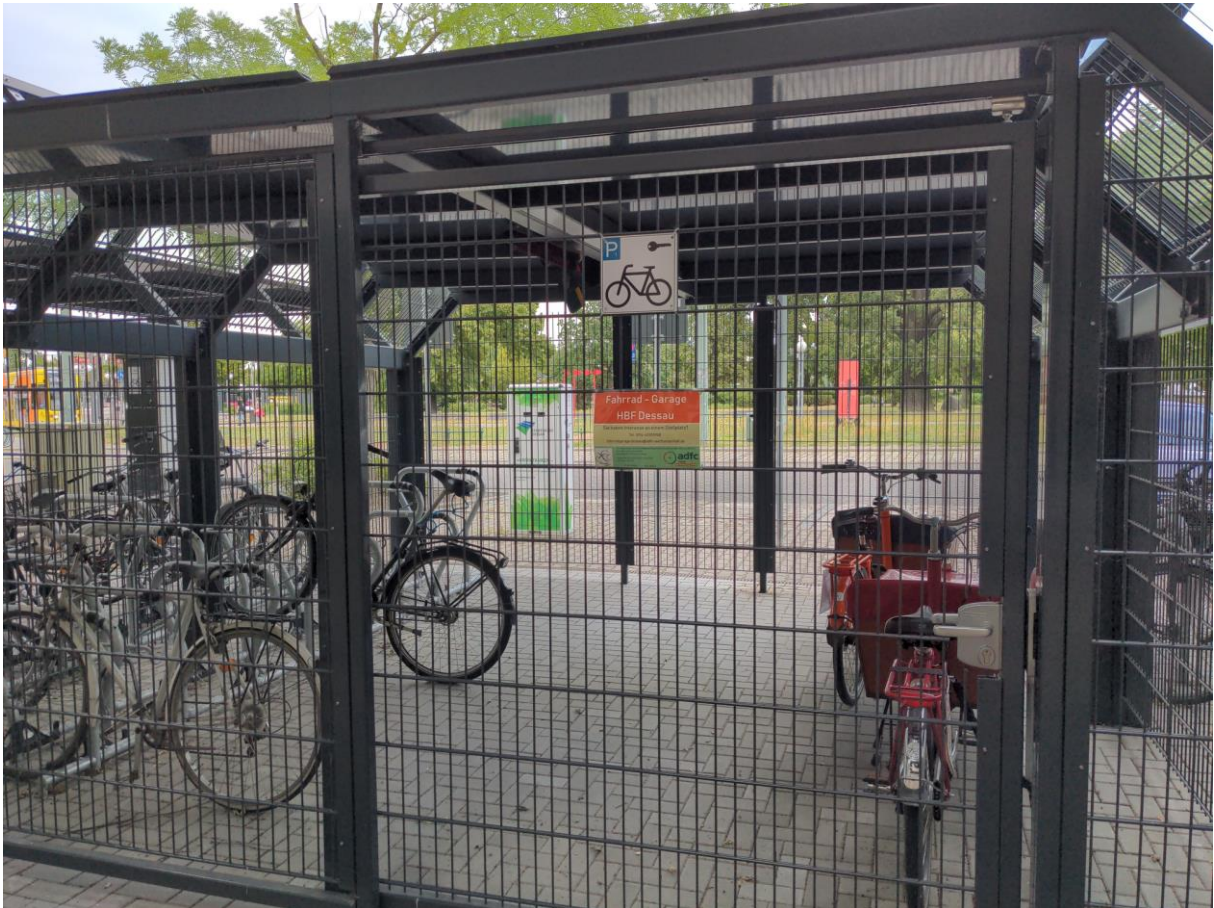


Nachrüstung von Fahrradabstellbügel an der Haltestelle Goltewitzer Straße, Waldersee

Fahrradsammelschließanlage Hbf

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes am Hauptbahnhof wurde die vorhandene überdachte Fahrradabstellanlage in der Fritz-Hesse-Straße saniert und drei Teilbereiche eingezäunt, um dem Wunsch nach abschließbaren Fahrradstellplätzen nachzukommen. Insgesamt sind so 30 eingezäunte Fahrradabstellmöglichkeiten entstanden.

Die Suche nach einem geeigneten Betreiber der Sammelschließanlage gestaltete sich langwieriger als geplant. Seit Mitte August 2023 werden die abgeschlossenen Bereiche vom ADFC-Regionalverband Dessau bewirtschaftet. Ende 2023 waren ca. 1/3 der Fahrradstellplätze in der Sammelschließanlage dauervermietet.



Fahrradsammelschließanlage am Hauptbahnhof

Fahrradladeinfrastruktur

Die weitere 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 und kommen so besonders Radtouristen entgegen. Die Ladesäulen der Stadt Dessau-Roßlau können bisher kostenfrei genutzt werden.

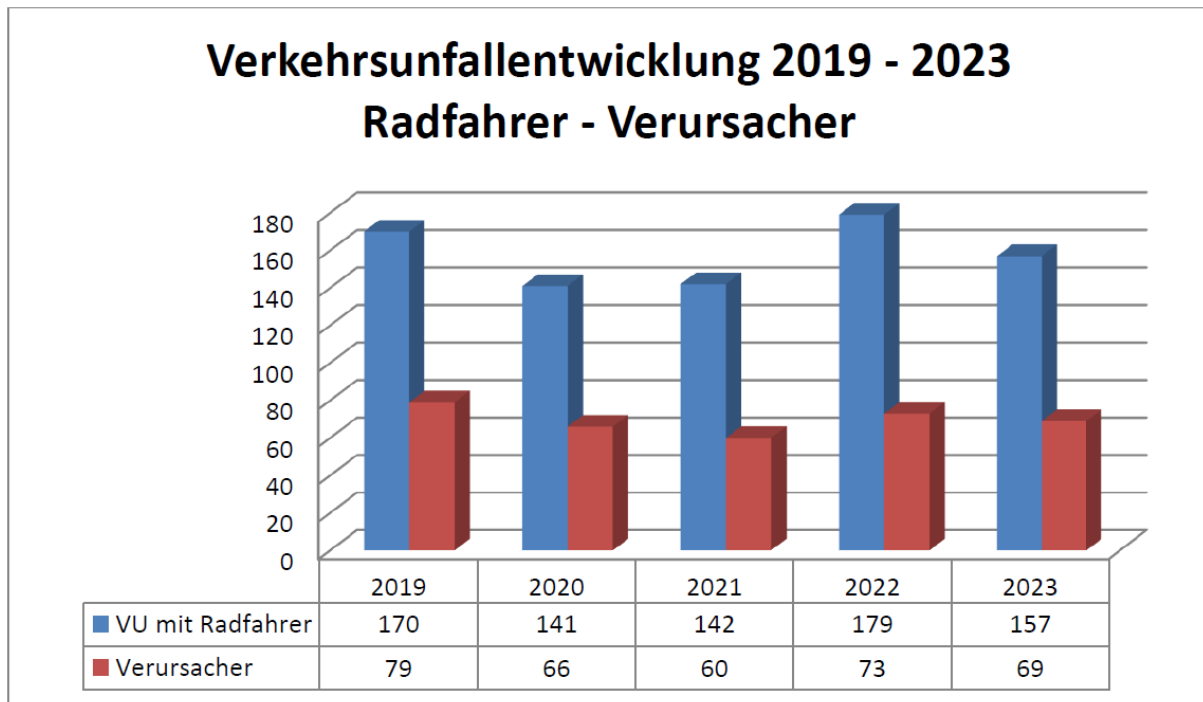
Die Realnutzungen der Ladeinfrastruktur wird durch das Tiefbauamt anhand der Zählerstände beobachtet. Die Nutzung der vorhandenen Anlagen fällt nicht nur in Dessau-Roßlau weiterhin gering aus. An den kommunalen Anlagen wurde auch in 2023 mehrfach Vandalismus festgestellt. Nach Einschätzung der Stadtverwaltung bieten die vorhandenen öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten der stadteigenen Anlagen sowie bei den privaten Betreibern derzeit völlig ausreichende Kapazitäten.

5 Verkehrssicherheit

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs in der Stadt Dessau-Roßlau werden die Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs betrachtet.

Für das Jahr 2023 liegt eine radbezogene Unfallauswertung des Polizeireviers Dessau-Roßlau vor. Im Berichtszeitraum ereigneten sich im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau 2.519 Verkehrsunfälle, davon 157 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Gegenüber dem Vorjahr ist hier ein Rückgang um 22 Radunfällen festzustellen (- 12,3%). Bei diesen 157 Verkehrsunfällen waren 170 Radfahrende beteiligt.

Bei 69 von den 157 Verkehrsunfällen waren die Verursacher Radfahrende (43,9 %). Im Berichtsjahr 2023 gab es 1 tödlich verunglückten Radfahrenden, die Unfallursache lag auf Seiten des beteiligten Kfz-Führenden. Insgesamt wurden 101 Personen bei Verkehrsunfällen mit Radfahrende verletzt (- 32), davon 12 Personen schwer (- 2), sowie 99 Personen (- 20) leicht.



6 Arbeitsgruppe Radverkehr

Der Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Dessau-Roßlau besteht seit 2016. Zu den ständigen Teilnehmern gehören Vertreterinnen und Vertreter des ADFC, ADAC, Polizeireviers 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 2023 traf sich die Arbeitsgruppe zu zwei Sitzungen (7. Juni, 14. Dezember). Für alle Sitzungen wurden Präsentationen erarbeitet. Die Ergebnisse wurden protokolliert.

Folgende Themen standen auf der Tagesordnung und wurden diskutiert:

- Radverkehrsbericht für das Jahr 2022,
- Maßnahmen an Radverkehrsanlagen,
- Überprüfung von Förderprogrammen für den Radverkehr,
- unterschiedliche verkehrsorganisatorische Themen mit Radverkehrsbezug,
- Verkehrsführung Albrechtsplatz,
- Erneuerung Nebenanlagen Albrechtstraße Ostseite,
- Grünpfad für Radfahrende,
- Umsetzung RVK,
- Eichenprozessionsspinner,
- Tätigkeit der AGFK Sachsen-Anhalt.

7 Investitionen und Unterhalt

Das bedeutsamste Einzelvorhaben stellte im Jahr 2023 der Abschluss der Arbeiten für einen Radfahrstreifen auf der Westseite der südlichen **Antoinettenstraße** in Dessau dar (Maßnahme Nr. 154 RVK). Über das Bundesprogramm Stadt und Land wurde das Vorhaben mit ca. 90 % gefördert. Südlich der Bärenuhr in Fahrtrichtung Stadtpark gab es bis dahin keine eigenständige Fahrradinfrastruktur auf der Westseite. Der Radverkehr in Richtung Süden verlief im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Für die Mitbenutzung durch den Radverkehr war der fahrbahnahe Gehweg freigegeben, welcher zum Teil noch aus der Vorkriegszeit stammte. Die Radverkehrsführung war nicht mehr zeitgemäß und nach Umlegung des Elberadweges auf die Innenstadtführung ergab sich zusätzlicher Handlungsbedarf.

Die Fördermaßnahme umfasste den Neubau der westlichen Fahrbahnhälfte sowie die Neugestaltung der Pkw-Stellplätze als Voraussetzung für die Markierung des Radfahrstreifens. Zwischen den Längsstellplätzen und dem Verkehrsraum der Radfahrenden wurde ein den Vorschriften entsprechender breiter Rinnenstreifen gepflastert, welcher den Türaufschlagbereich als Gefahrenraum optisch verdeutlicht und als Sicherheitsraum dient. Im Rahmen der Gesamtmaßnahme erfolgte eine Neuanlage der Straßenbeleuchtung und als Unterhaltsmaßnahme aus Eigenmitteln auch eine Erneuerung der östlichen Fahrbahndeckschicht mit dem dort bereits vorhandenen Radfahrstreifens. Die Bedingungen in diesem Netzabschnitt haben sich somit für beide Fahrtrichtungen deutlich verbessert.



Antoinettenstraße am Tag der Verkehrsfreigabe (26.05.2023)

Die auf rund 200 m ausgebaute Verkehrsanlage wurde am 26. Mai 2023 freigegeben. Die Gesamtkosten für Planung und Bauausführung haben sich auf insgesamt rund 1.300.000 € belaufen. Davon waren ca. 1.150.000 € auf das Förderprogramm Stadt und Land anrechenbar.

Im Zuge des Ausbaus der **Mannheimer Straße** (Nr. 212 RVK) zwischen Junkersstraße und Weststraße wurde auf der Westseite ein neuer Radweg in 2,00 m Ausbaubreite errichtet. Zuvor gab es nur auf der Ostseite einen Zweirichtungsradweg. Da südlich der Weststraße weiterhin nur ein Zweirichtungsgeh-/radweg auf der Ostseite besteht, wurde eine Fahrradschleuse am Knoten Weststraße errichtet, welche es dem südfahrenden Radverkehr ermöglicht, nach Signalfreigabe in einem Zug linksabbiegend auf die Ostseite zu wechseln. Die Detektion der Radfahrenden erfolgt in der Regel automatisch. Es waren umfangreiche Berechnungen nötig, um im Schaltprogramm der Lichtsignalanlage eine optimale Phase für den linksabbiegenden Radverkehr sicherzustellen. Alternativ kann auch im Zuge der Radfurten am Knoten auf die andere Fahrbahnseite gewechselt werden. In Fahrtrichtung Nord erfolgte eine Erneuerung der Radverkehrsanlage auf den heutigen Standard.

Im August 2023 wurde mit dem Neubau des ersten Funktionsabschnittes auf der östlichen **Albrechtstraße** (Nr. 103 RVK) begonnen. Über das Bundesprogramm Stadt und Land wird der Baumaßnahme gefördert. Die Radverkehrsachse Albrechtstraße weist im Radverkehrskonzept die höchste Netzkategorie im Stadtgebiet auf, welche aus der überregionalen Verbindungsfunktion Zerst-Dessau (Mittelzentrum-Oberzentrum) resultiert. Entsprechend wurde bei den Planungen auf eine attraktive Linienführung geachtet, welche der Netzbedeutung entsprechende Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen soll. Von der Goethestraße bis zum nördlichen Ausbauende an der Walderseestraße wird die neue Radverkehrsanlage als Hochbordradweg nahezu durchgängig auf gleicher Höhe geführt und in Asphalt ausgeführt. D.h. es wird keine Absenkungen an Straßeneinmündungen und Grundstückszufahrten geben. In dieser Ausführung werden die komforteinschränkenden Neigungswechsel und Erschütterungen an den Einmündungen erheblich gemindert. Der Verzicht auf ständige Neigungswechsel erleichtert die maschinelle Reinigung und ermöglicht einen effektiveren Winterdienst. Durch die Aufpflasterung im Einmündungsbereich wird der Vorrang des Radverkehrs verdeutlicht und es wird eine optische Abgrenzung zwischen der Hauptverkehrsachse Albrechtstraße und den davon abzweigenden verkehrsberuhigten Nebenstraßen geschaffen. Gleichzeitig werden auch die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit.

Im ersten Abschnitt wird beginnend am nördlichen Ausbauende Albrechtsplatz bis auf Höhe der Fußgängerlichtsignalanlage Schillerstraße die gesamte Nebenanlage inklusive der unterirdischen Medien und der Straßenbeleuchtung erneuert. Der Radweg mit künftig 2,00 m Breite wird an den Fahrbahnrand verschoben und mittels eines breiten Grünstreifens vom Gehweg baulich getrennt. In den Grünstreifen werden Bäume gepflanzt und so die über die Jahre nahezu vollständig abgängige Alleebeplantzung wiederhergestellt. Die Wiederherstellung der Baumreihe dient auch dem Zwecken Verschattung und Kühlung vor dem Hintergrund der zunehmend heißen Sommermonate. Zum Fahrbahnrand bzw. zum Parkstreifen hin wird ein optisch und baulich abgegrenzter Sicherheitsstreifen ausgebildet. Am Knoten Goethestraße wird die Lichtsignalanlage an die neue Führung angepasst und es werden Linksabbiegemöglichkeiten in die Nebenstraße geschaffen.

Ebenfalls im August 2023 begann der Umbau der **Johannisstraße**. Diese wird künftig als Fahrradstraße verkehrsbehördlich gewidmet werden und zusammen mit weiteren Straßen im Quartier Neustadt um die Johanniskirche künftig eine Fahrradzone bilden. Nach Umsetzung aller Maßnahmen wird in diesem Quartier der Radverkehr Vorrang haben.

Planungsleistungen 2023:

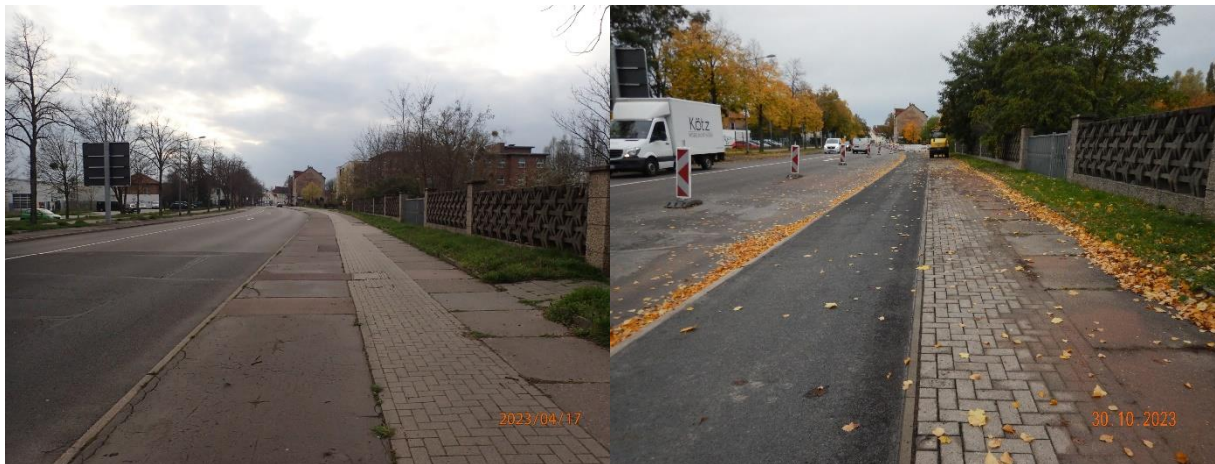
- Überarbeitung Knotengestaltung Ferdinand-von-Schill-Straße/Antoinettenstraße
- ÖPNV-Schnittstelle Bf. Roßlau (Fahrradabstellanlage)
- Radweg Albrechtseite, Ostseite
- Konzeption Fahrradzone in der Neustadt

Investitionen 2023:

- Antoinettenstraße (Abschluss 2023)
- Mannheimer Straße (Abschluss 2023)
- Albrechtstraße (Beginn 2023)
- Johannisstraße (Beginn 2023)

Unterhalt 2023

- Kühnauer Str. (2 Maßnahmen mit ca. 350 m)
- Lichtenauer Str. (Bereich Siedlung Zoberberg)
- diverse Kleinstmaßnahmen (z.B. Beseitigung Wurzelhebungen)



Radweg Kühnauer Straße vor und nach der Sanierung (2023)

Im Jahr 2023 wurden ca. 1.150.000 € (brutto) für rein fahrradbezogene Neubaumaßnahmen an der Radverkehrsinfrastruktur investiert. Die Investitionen wurden aus Eigen- und Fördermitteln bestritten.

Für Unterhaltsmaßnahmen an touristischen Radwegen wurden im Jahr 2023 ca. 92.000 € aufgewendet, für Unterhaltsmaßnahmen an Alltagsnetz im Stadtgebiet waren es 202.000 €. In Summe wurden 294.000 € für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen aus dem Haushalt der Stadt aufgewendet. Weitere Unterhaltsmittel fließen regelmäßig in die Beschilderung und in die Fahrbahnmarkierung mit Radverkehrsbezug.

Die im Ergebnishaushalt der Stadt zur Verfügung stehenden Mittel für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen wurden 2023 nicht nur ausgeschöpft, sondern es wurden mehr Mittel aufgewendet als geplant.

Bei einem Netz von ca. 170 km straßenbegleitender Radwege und selbstständiger Wege im bebauten Stadtbereich besteht kontinuierlich Bedarf an Unterhaltsmaßnahmen, an gezielten und umfassenden Qualitätsverbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur sowie hinsichtlich der Anpassung an die heutigen Standards durch die jeweiligen Baulastträger.

8 Geplante Investitionsmaßnahmen 2024 und Folgejahre

Albrechtstraße, Ostseite (zweiter Abschnitt)

Auch der zweite Abschnitt wird aus dem Bundesprogramm „Stadt und Land“ gefördert. Der zweite Abschnitt schließt an das Bauende des ersten Bauabschnittes auf Höhe der Fußgängerlichtsignalanlage Schillerstraße an.

Mit der Baumaßnahme sollen die östlichen Nebenanlagen (Gehweg, benutzungspflichtiger Radweg, Grünstreifen, Straßenbeleuchtung) zwischen Fahrbahnbord und Grundstücksgrenze neu geordnet und in ausreichender Breite grundhaft ausgebaut werden sowie neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Luisiumsallee (Jonitzer Allee)

Für die Erneuerung des bisher nicht befestigten südlichen Abschnitts des Luisiumsallee in Waldersee wurden Mittel aus dem Förderprogramm Radnetz Deutschland beantragt. Die Mittel werden für den Ausbau der wichtigsten Fernradwege in Deutschland (D-Routen, hier Elberadweg) vom Bund bereitgestellt. Sollten die Mittel bewilligt werden, erfolgt eine Asphaltbefestigung wie im nördlichen Abschnitt.

Brücke über Bockslache

Für die Erneuerung der Brücke im Zuge des Europaradweges R1 wurden Mittel aus dem Förderprogramm Radnetz Deutschland beantragt. Die Mittel werden für den Ausbau der wichtigsten Fernradwege in Deutschland (D-Routen, hier Europaradweg R1) bereitgestellt. Die Durchführung und der Bauzeitraum sind abhängig von der Mittelbewilligung.

Erneuerung Radweg von Zerbster Straße von Triftweg, Roßlau nach Tornau (B184)

Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der B184 ab dem Knoten Triftweg bis etwa Höhe Bahnübergang am Bahnhof Rodleben in der Ortslage Tornau ist im Rahmen des Unterhalts in einer gemeinsamen Maßnahme der Landesstraßenbaubehörde und der Stadt Dessau-Roßlau zur Erneuerung vorgesehen. Es ist eine durchgängige Asphaltbefestigung in einer Breite von 2,00 m geplant.

9 Wurzelschäden an Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen werden in der Regel in Seitenlage von Straßen oder auch straßenunabhängig geführt. Häufig weisen in unserer Stadt die Nebenanlagen ein Straßenbegleitgrün mit Bäumen auf. Auf mehreren Radnetzabschnitten sind durch Baumwurzelhebungen und in Folge des zweckorientierten „leichten“ Oberbaus teils erhebliche Radwegschäden zu verzeichnen (betrifft gleichermaßen Gehwege). Anfangs wird nur der Fahrkomfort gemindert, mit zunehmender Ausdehnung der Baumwurzeln entwickelt sich jedoch auch eine Unfallgefahr. Dies steht im Widerspruch zu den im Radverkehrskonzept sowie weiteren aktuellen Plänen und Programmen der Stadt Dessau-Roßlau formulierten Zielen zur Stärkung des umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Radverkehrs. Die angestrebten Ziele für Radverkehrsanlagen, u.a. sicher und komfortabel befahrbar, erschütterungsarm, geringer Rollwiderstand, geringer Energieaufwand für die Fortbewegung und die für die angestrebte Verkehrsverlagerung sicherzustellenden höheren Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs, lassen sich so nicht erreichen.

Die Radwegbeschädigungen durch Baumwurzeln stellen mit der Zeit einen erheblichen Mangel an der Infrastruktur dar, mindern den buchhalterischen Wert der Verkehrsanlage und führen aus Verkehrssicherheitsaspekten (Sturzgefahr) zur Aufhebung einer eventuell bestehenden Radwegebenutzungspflicht, verhindern eine zweckmäßige Reinigung bzw. Winterdienst oder können zur Sperrung der Infrastruktur führen. Bei gemeinsamen Geh-/Radwegen stellen die Schäden eine erhebliche Einschränkung der Barrierefreiheit dar.

Betroffen sind vor allem Bereiche mit früheren Straßenbaustandards sowie sehr geringem Abstand zwischen den straßen- und wegebegleitenden Bäumen, wodurch der Wurzelentwicklung kein ausreichender Raum im Untergrund zur Verfügung steht. Niederschlagsarme Jahre können zusätzlich das oberflächennahe Wachstum von Wurzeln verstärken, da unter der Radwegoberfläche Bodenfeuchte kondensiert, welche die Bäume absorbieren.

Im Zuge der anstehenden Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Dessau-Roßlau müssen Strategien entwickelt werden, wie mit diesem Problem umgegangen werden kann und welche Lösungen möglich sind. Bei Bestandsinfrastruktur und zum Schutz vorhandener Bäume (Wurzeln) ist bei der Deckenerneuerung mit etwa den fünffachen Kosten² je Quadratmeter gegenüber Netzabschnitten ohne Straßenbäume zu kalkulieren. Betroffene Abschnitte weisen zusätzlich eine deutlich geringere Liegedauer bis zur nächsten Instandsetzung auf.



² verursacht durch Handschachtungen zum Wurzelschutz und Einbau technischer Lösungen (Wurzelbrücken)

Beispielschadensbilder bei Verbundpflaster und Asphalt (Zustand 2021)

Besonders betroffene Radnetzabschnitte (hier nur Radverkehrsanlagen, keine freigegebenen Gehwege) auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau (Auswahl):

- gemeinsamer benutzungspflichtiger Geh-/Radweg Hauptstraße Roßlau, östlich Friedhofsverwaltung (ca. 460 m, Baulast LSBB)
- gemeinsamer benutzungspflichtiger Geh-/Radweg Heidestraße Dessau, südlich Hohe Straße (ca. 365 + 290 m)
- Radweg Zunftstraße Dessau (240 + 370 m)
- Radweg Ebertallee besonders zwischen Peusstraße und Flurstraße (340 m)



Beispiel Heidestraße Dessau, südlich Hohe Straße, 2022

punktueller Schäden (Auswahl)

- Köthener Straße im Bereich Junkerspark
- Altener Straße, Südseite
- Albrechtstraße Bahnübergang bis Rosenhof, Ostseite
- Kabelweg
- Kochstedter Kreisstraße
- Handwerkerstraße
- B184 zwischen Dessau und Roßlau (Baulast LSBB)
- Weg zwischen Trockentunnel und Meinsdorf

Wurzelschäden an bestehenden Rad- und Gehwegen sind eine bundesweite Herausforderung für die Straßenverwaltungen und den Straßenbau, für die noch keine Patentlösung gefunden wurde. Eine temporäre Beseitigung der Schadstellen kann beispielsweise der Einsatz von Kaltasphalt (schädigt Wurzeln durch Hitze nicht), Mineralgemisch oder gummiartige Mehrkomponentenmaterialien sein. Für eine Dauerlösung sind diese jedoch nicht geeignet. Andere Optionen wie Baumfällung oder Wurzelkappung sind in Zeiten des Klimawandels mit steigendem Anpassungsdruck auf die Pflanzen höchst umstritten.



*Altener Straße Dessau, hochgedrücktes Pflaster 2021 und temporärer Ersatz durch wasser-
gebundene Deckschicht 2023*

10 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

Die [WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.](#) arbeitet zielgerichtet an der Verbesserung der touristischen Vermarktung des [Europaradweges R1](#). So erfolgte ab Dezember 2022 auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau eine erste Begutachtung des Routenverlaufs hinsichtlich der Zertifizierung als „Barrierefreier Radweg“. Ziel war 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 startete 2023 und umfasst den gesamten Streckenverlauf des R1 in Deutschland. Mit den Ergebnissen wird 2024 gerechnet.

Der **Mulderadweg** wird zwischen Retzau und Kleutsch auf der Fahrbahn der Landesstraße L135 geführt. Diese Fahrbahnführung steht in der Kritik, da sich Radfahrende auf Grund der erheblichen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr unsicher fühlen. Als geeignete neue Wegeführung wird eine Verlegung der Route auf die Westseite der Mulde auf Deichwege angesehen. Zwischen Raguhn und Dessau-Törten ist auf den Deichverteidigungswegen eine kraftfahrzeugferne Wegeführung möglich. Auf Höhe der Vogelsiedlung soll der Mulderadweg wieder auf die Ostseite wechseln und dem bisherigen Trassenverlauf folgen. Das federführend vom Landkreis Anhalt-Bitterfeld betreute Trassenänderungsverfahren konnte im Jahr 2023 noch nicht abgeschlossen werden.

11 Öffentlichkeitsarbeit

Die Veranstaltung Bürgerforum Radverkehr (früher IG Fahrradfreundliche Stadt) richtet sich zweimal im Jahr an die Einwohnerschaft. Die Bürgerinnen und Bürger können hier ungezwungen 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. Leider lässt das öffentliche Interesse an dieser Veranstaltungsform seit 2023 deutlich nach.

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 des Bürgerforums/ IG Fahrradfreundliche Stadt, zur Verkehrssicherheit und zu Baumaßnahmen an der Infrastruktur.

12 AGFK Sachsen-Anhalt

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Sachsen-Anhalt e.V. (AGFK LSA) konnte nach längerer Umstrukturierung ab 2023 die eigentliche Sacharbeit starten. So bestand für die Mitgliedskommunen die Möglichkeit an Webinaren zu fahrradspezifischen Themen und Weiterbildungen teilzunehmen. Die Mitgliedschaft in der AGFK sowie die Förderung durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales ermöglichten es unserer Stadt, sich mit reduziertem finanziellen Aufwand am Stadtradeln 2023 zu beteiligen. Im Jahr 2023 sind weitere Kommunen der AGFK LSA beigetreten.

Die AGFK organisierte für Mitgliedskommunen erstmals im Jahr 2023 Weiterbildungsseminare zur Radverkehrsplanung und zur Beantragung von Fördermitteln.

13 Ausblick

Die Umsetzung der Festlegungen des Radverkehrskonzeptes wird 2024 fortgeführt. Daraus ergeben sich folgende Schwerpunkte:

- Fortführung der ämterübergreifenden AG Radverkehr,
- Durchführung des „Bürgerforums Radverkehr“ (IG „Fahrradfreundliche Stadt“)
- kontinuierliche Planung und Realisierung von Maßnahmen des RVK (z.B. Albrechtstraße, F.-v.-Schill-Straße, Fahrradabstellanlagen),
- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende,
- gezielte Vorbereitung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs,
- fortlaufende Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht,
- Akquise von Fördermitteln für den Radverkehr,
- Sensibilisierung der Bauausführung und anderer Beteiligter im Sinne der Radverkehrsförderung (Bordabsenkungen, Grundstückszufahrten, Materialeinsatz, ...)
- Teilnahme am Stadtradeln

Die Entwicklung der Baupreise und Lieferschwierigkeiten sowie die überall rückläufigen Personalressourcen schränken in der Zukunft den leistbaren Umfang bei den Bauunternehmen, Planungsbüros und bei Behörden spürbar ein. Dies kann sich auf die Umsetzung der geplanten Maßnahmen auswirken.

Mit ersten Vorbereitungen zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes soll im Jahr 2024 begonnen werden.

Anlagen

Unfallstatistik 2023



POLIZEI SACHSEN-ANHALT

Polizeiinspektion
Dessau-Roßlau

Polizeirevier
Dessau-Roßlau

Unfallstatistik 2023 (Stand 01.01.2023 – 31.12.2023)



Im Berichtszeitraum des Jahres 2023 ereigneten sich im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau 2519 Verkehrsunfälle, von denen 157 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. Gegenüber dem Vorjahr ist hier ein Rückgang von 22 Verkehrsunfällen festzustellen (-12,3%).

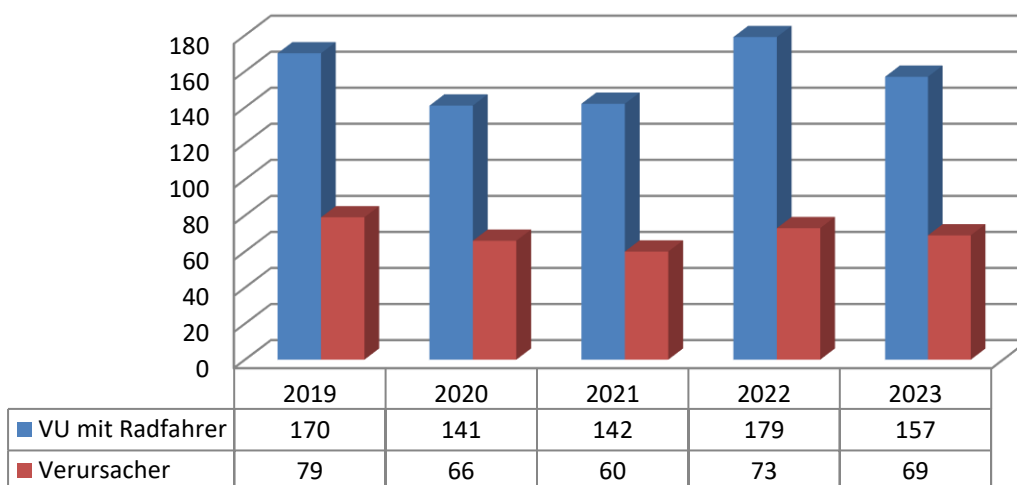
Bei diesen 157 Verkehrsunfällen waren 170 Radfahrende beteiligt.

Bei 69 Verkehrsunfällen waren die Verursacher Radfahrende, dies sind 43,9%, was annähernd dreiviertel der Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung darstellt.

Im Berichtsjahr 2023 gab es 3 Verkehrstote bei 3 Verkehrsunfällen, darunter 1 tödlich verunglückten Radfahrenden. Bei letztgenannten setzte ein KFZ die Ursache.

Insgesamt wurden 101 Personen bei Verkehrsunfällen mit Radfahrenden verletzt (-32), 12 Personen schwer (-2), sowie 99 Personen (-20) leicht.

Verkehrsunfallentwicklung 2019 - 2023 Radfahrer - Verursacher



Trend zu 2022

Unfälle gesamt	2519	- 13
Unfälle mit Unfalltoten	3 (3 Unfalltote)	- 3 (- 4)
Unfälle mit Schwerverletzte	29	- 6
Schwerverletzte Verkehrsteilnehmer	34	- 1
Unfälle mit Leichtverletzte	256	- 6
Leichtverletzte Verkehrsteilnehmer	317	+ 1
Unfälle unter Fahrtüchtigkeit (Alkohol / Drogen)	25 Alkohol / 1 Drogen	- 3 / - 5
Unfälle unter Beteiligung mit Radfahrenden	157	- 22
davon durch Radfahrenden verursacht	69	- 4
Unfälle unter Beteiligung mit Radfahrenden = Verursacher	➔ 43,95 %	+ 3,17 %
davon mit Leichtverletzten	94	- 25
davon mit Schwerverletzten	12	- 2
davon unter Alkoholeinwirkung	7	- 2

Festgestellte Unfallursachen waren u.a.

➤ Vorrang/ Vorfahrt	16	+ 3
➤ Fehlerhaftes Einfahren in fließenden Verkehr	2	- 5
➤ falsche Straßenbenutzung	14	- 5
➤ Verkehrstüchtigkeit (Alkohol/ Drogen)	7	- 2

erarbeitet durch PK Herzog (Sachbearbeiter Verkehrsorganisation)