Bericht zum Radverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau

Berichtsjahr 2024

Stand 07/2025

Grundlage: Radverkehrskonzept, Festlegung 9.2.2
Aufgestellt: Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau im Juli 2025
Beteiligung: AG Radverkehr vom 29. Juli bis 5. September 2025

Inhaltsverzeichnis

1 Radverkehrskonzept 3
2 Verkehrsmittelwahl 4
3 Stadtradeln 2024 6
4 Abstellanlagen und Ladestationen 7
5 Verkehrssicherheit 8
6 Arbeitsgruppe Radverkehr 9
7 Investitionen und Unterhalt 10
8 Geplante Investitionsmaßnahmen 2025 und Folgejahre 14
9 Fahrradtourismus 15
10 AGFK Sachsen-Anhalt 16
11 Ausblick 16
Anlagen 17

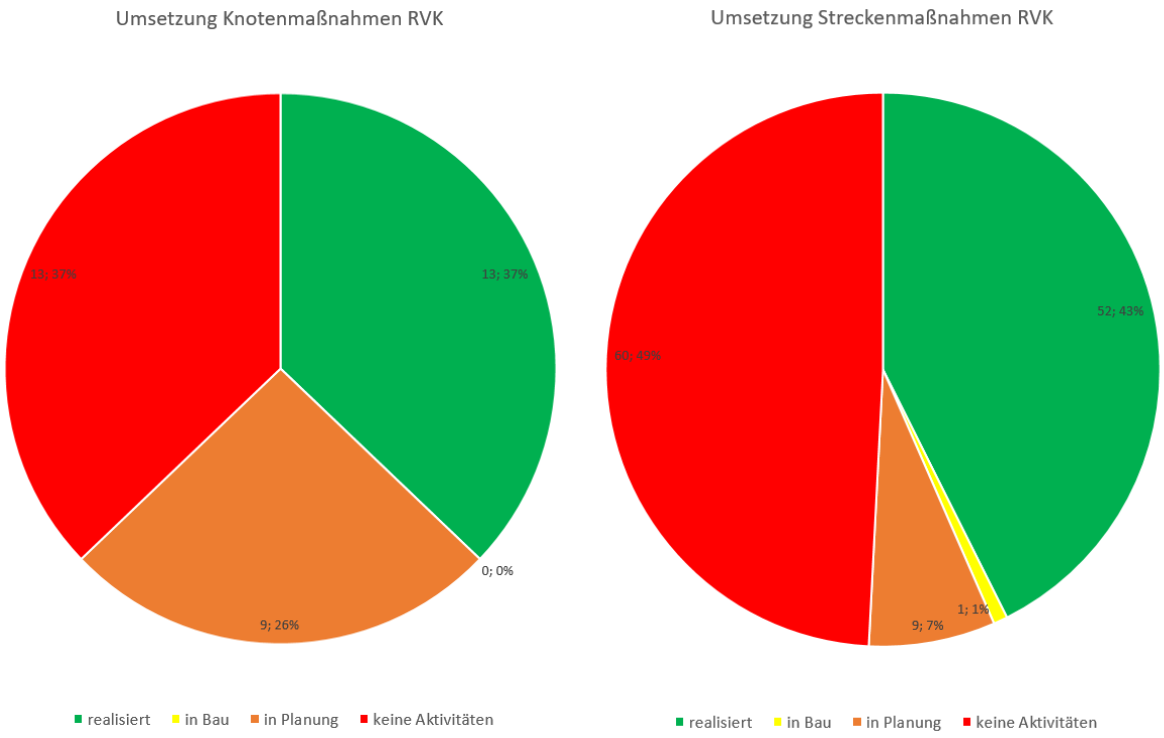
1 Radverkehrskonzept

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 verfügt unsere Stadt über einen Rahmenplan für die Entwicklung des Radverkehrs. Einmal jährlich ist ein öffentlicher Statusbericht zum Radverkehr zu erstellen.

Seither wurde zielgerichtet daran gearbeitet, konkrete Festlegungen umzusetzen und den umfangreichen 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 SrV[1] erfolgten im Jahr 2023 wieder Befragungen und im Dezember 2024 wurden die Dokumentation der neuen Mobilitätskennziffern an die Stadt Dessau-Roßlau übergeben.

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 31.12.2024

Bis Ende 2024 konnten von den im RVK gelisteten Maßnahmen ca. 40 % erfolgreich realisiert werden. Weitere ca. 10 % befanden sich im Bau bzw. im Planungsprozess. Im Jahr 2024 befanden sich drei Projekte im Bau, eine Maßnahme konnte abgeschlossen werden.

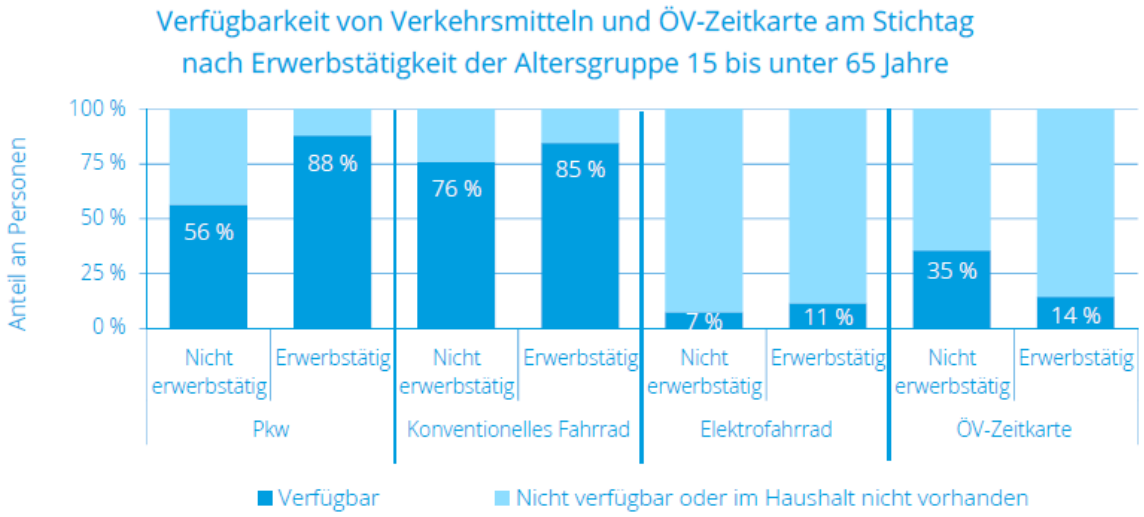
[1] System repräsentativer Verkehrsbefragungen

2 Verkehrsmittelwahl

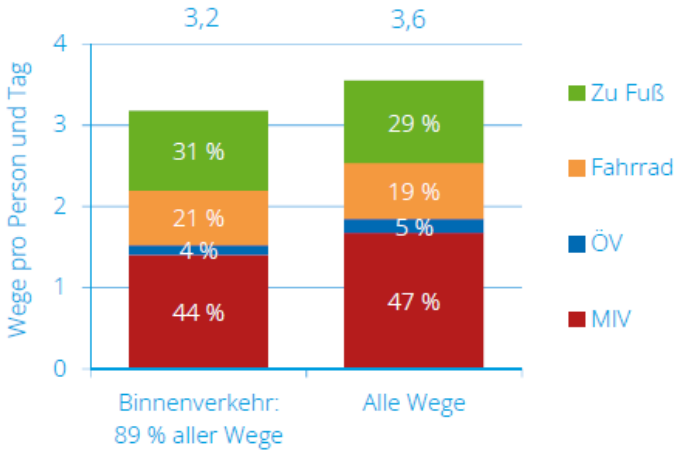
Im Dezember 2024 wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) des Jahres 2023 veröffentlicht. Diese Verkehrserhebung findet im 5-Jahres-Turnus statt und wird durch die TU Dresden bundesweit durchgeführt. In Dessau-Roßlau wurden 1.518 Personen befragt. Für den Radverkehr ergeben sich folgende Mobilitätskennwerte:

- Der Radverkehrsanteil stabilisiert sich bei ca. 21 % im Binnenverkehr. Das entspricht einem leichten Anstieg gegenüber 2018.
- Je nach Fahrtzweck beträgt der Wegeanteil des Radverkehrs zwischen 14,6 und 29,9 %. Der höchste Anteil ist beim Fahrtzweck „Kita/Schule/Ausbildung“ zu verzeichnen.
- Ca. 57 % der Befragten nutzen das Fahrrad mindestens an einem Tag pro Woche bis täglich, 18 % benutzen es nie.
- Die größte multimodale Personengruppe nutzt MIV und Fahrrad (37% der Befragten).
- Es gibt Unterschiede bei der Radverkehrsnutzung nach Quartalen; das Maximum liegt im III. Quartal (23,5) und das Minimum im IV. Quartal (15,7%). Das Fahrrad hat eine hohe Ganzjahresrelevanz.
- 76,8 % (2018: 79,7 %) der Befragten verfügen uneingeschränkt über mindestens ein konventionelles Fahrrad, ca. 10,9 % (2018: 2,8 %) über ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec.
- 81,2 % (2018: 81,7 %) aller Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad (konventionell oder Elektro), rechnerisch verfügt jeder Haushalt über 1,9 Fahrräder

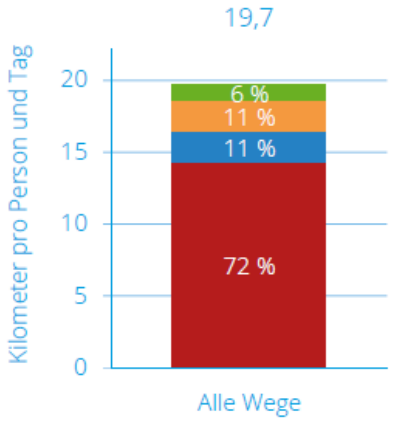
Die weltweite Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung massiv verändert. Verschiedenen Studien zu Folge kam es in großen Städten zu einer Verlagerung vom ÖPNV und auch vom MIV zum Radverkehr oder es wurde mehr zu Fuß gegangen. Gleichzeitig kam es zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens insgesamt. Mit zunehmendem Abstand zur Pandemiezeit setzte ab 2023 wieder eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ein, ohne die Verkehrsmengen und - verhältnisse des Vor-Corona-Jahres 2019 wieder zu erreichen. Vor dem Hintergrund der Pandemiewirkungen sind die Mobilitätskennziffern des Erhebungsjahres 2023 gesondert zu bewerten. Parallel wirken sich auch die demographischen Veränderungen in der Bevölkerung auf das Verkehrsverhalten aus.



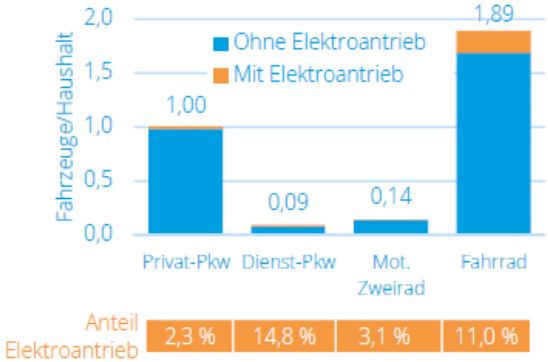
Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



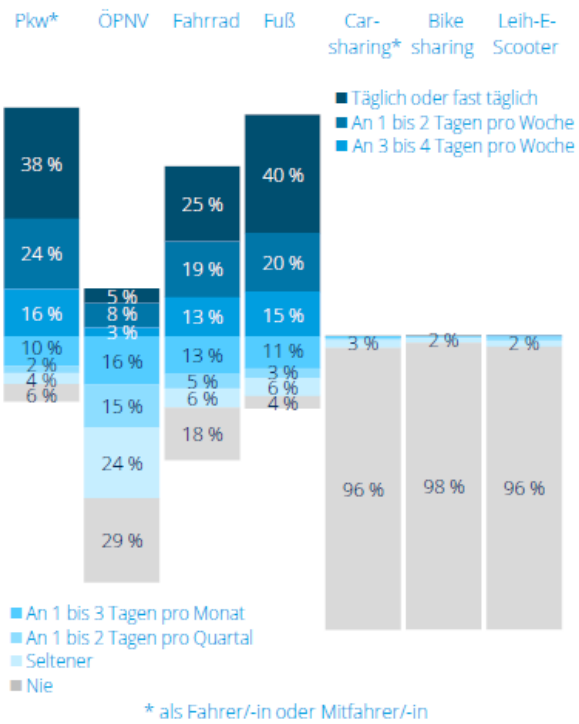
Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung



Fahrzeuge pro Haushalt und Anteil Elektroantrieb



Verkehrsmittelnutzung in den letzten 12 Monaten



* als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in

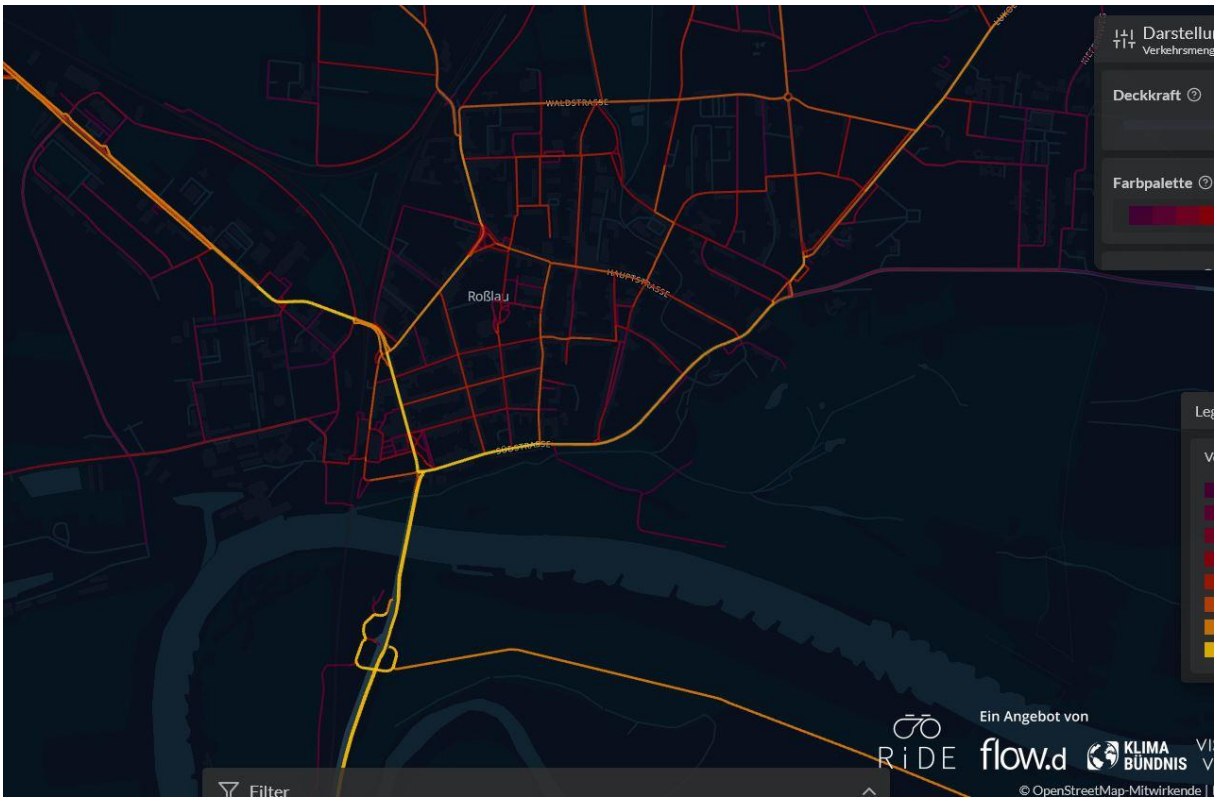
3 Stadtradeln 2024

Die Stadt Dessau-Roßlau hat sich im Jahr 2024 zum zweiten Mal an der bundesweiten Kampagne „Stadtradeln“ beteiligt. Die Aktion fand vom 1. bis 21 September 2024 statt und war ein voller Erfolg. Unsere Stadt konnte 2024 die Ergebnisse aus 2023 deutlich verbessern und muss sich nun mit den etablierten Kommunen messen lassen. Die Sonderkategorien und Preise der erstmaligen Teilnahme im Jahr 2023 gibt es nun nicht mehr.

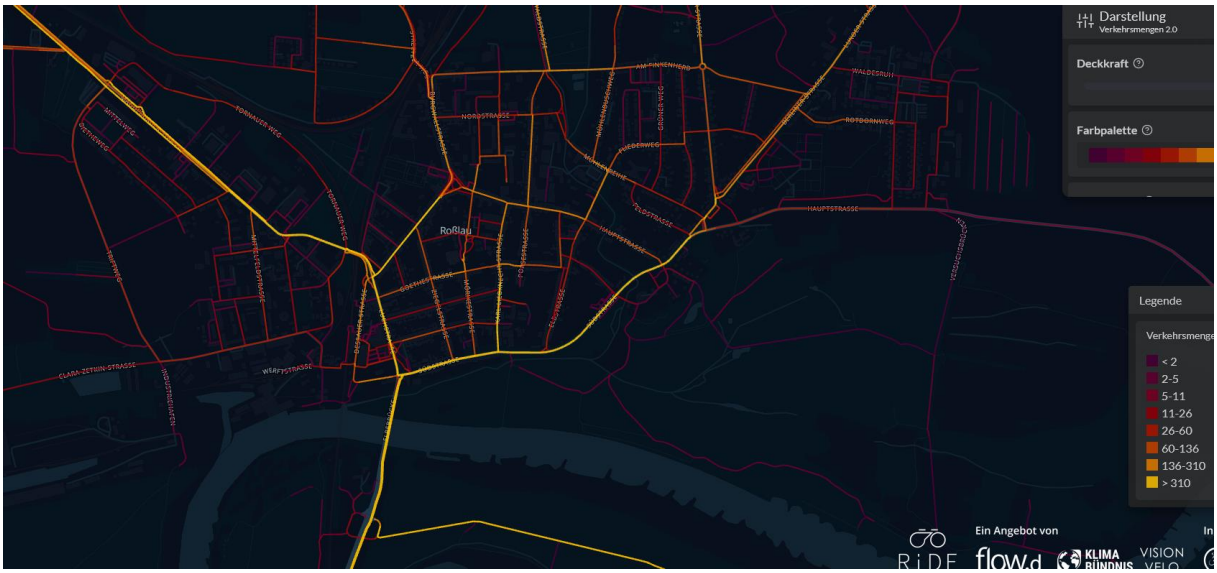
Die Ergebnisse 2024 in Kurzform:

- nahezu 2.300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer
- 109 Teams beteiligt (2023: 1.400 Radelnde in 86 Teams)
- ca. 395.000 Kilometer (2023: 248.967 km)
- In bundesweiter Kategorie „absolute Kilometer“ Platz 14 von 139 Städten in der zugehörigen Größenklasse und Platz 178 unter allen 2.875 beteiligten Kommunen in Deutschland
- 12 Stadtratsmitglieder beteiligt, Platz 16 im bundesweiten Vergleich
- Teams mit meisten Kilometern: Gymnasium Philanthropinum, Liborius-Gymnasium und IDT-Biker

Aus den Daten der Teilnehmenden im RIDE-Portal lässt sich die Häufigkeit die genutzten Verkehrswege Darstellen. Die Kartenausschnitte zeigen den Bereich Roßlau.



RIDE-Ergebnisse 2023



RIDE-Ergebnisse 2024

4 Abstellanlagen und Ladestationen

Bis auf einzelne Standortwechsel von vorhandenen Reihenparkanlagen erfolgte im Jahr 2024 kein gesonderter Ausbau von Fahrradabstellanlagen in der Stadt. Im Zuge von Straßenausbaumaßnahmen wie Johannisstraße und Albrechtstraße konnten **neue Fahrradabstellanlagen** (Fahrradbügel) realisiert werden.

Die weitere Nachrüstung von ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradabstellbügeln wurde 2024 planerisch für die kommenden Jahre vorbereitet.

Die Nutzung der **Fahrradsammelschließanlage am Hauptbahnhof** hat sich weiter positiv entwickelt. Ende 2024 war eine faktische Vollvermietung festzustellen. Da die Stellplätze überwiegend langfristig angemietet sind, besteht eine Warteliste.

Die öffentliche **Fahrradladeinfrastruktur** erfuhr im Jahr 2024 keine Bestandsveränderung. Die teils zweckentfremdende Dauernutzung der Ladefächer und der Vandalismus setzen sich fort. Die abgegebene Elektroenergie für Ladevorgänge ist weiter nur leicht zunehmend und verbleibt insgesamt auf einem niedrigen Niveau.

Die von der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof aufgestellte öffentliche und frei zugängliche Fahrradreparaturstation wird gut genutzt, weist jedoch auch erste Vandalismusschäden auf.

Die Auslastung der Fahrradabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof wird regelmäßig analysiert, um hier bei weiter wachsendem Bedarf reagieren zu können.

Für den Unterhalt an Fahrradabstellanlagen (Reinigung Flächen und Dächer, Ersatz Glasbruch, Standortverlagerungen) wurden 2024 ca. 8.000 EUR aufgewendet.

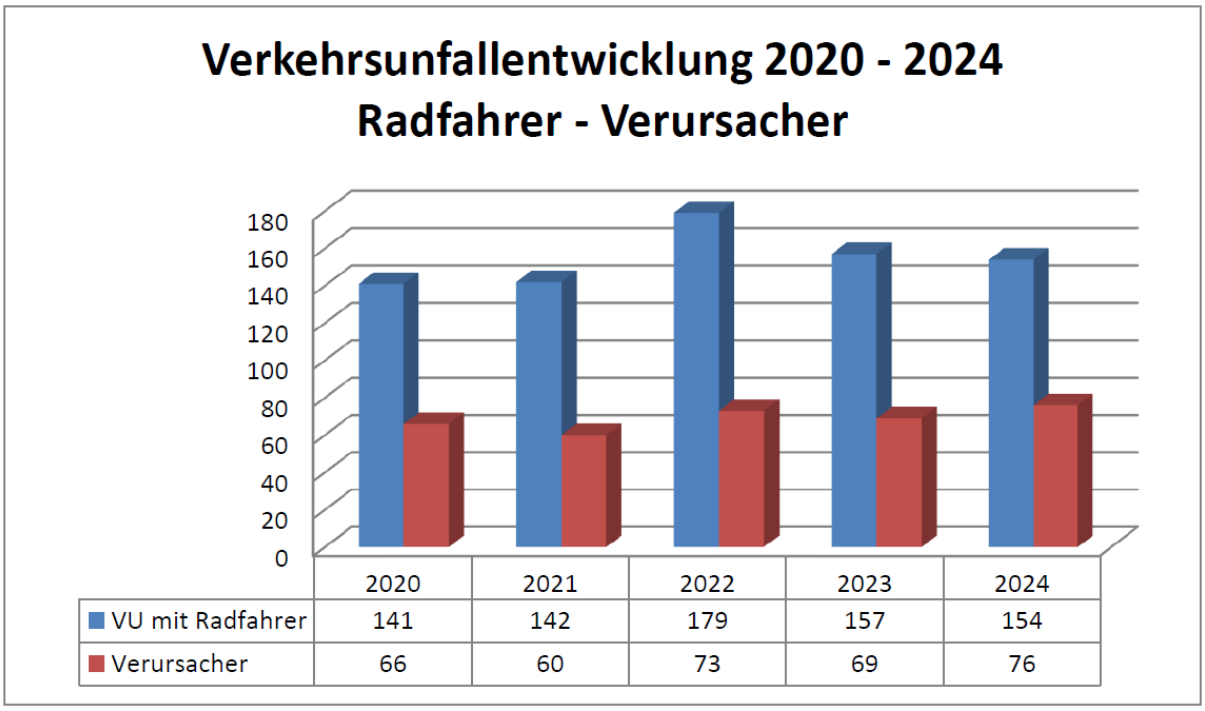
Überdachte Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof

5 Verkehrssicherheit

Für die Darstellung der aktuellen Situation Verkehrssicherheit des Radverkehrs in der Stadt Dessau-Roßlau werden die Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs betrachtet.

Auch für das Jahr 2024 liegt eine radbezogene Unfallauswertung des Polizeireviers Dessau-Roßlau vor. Im Berichtszeitraum ereigneten sich im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau 2.521 Verkehrsunfälle, davon 154 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Gegenüber dem Vorjahr ist hier ein Rückgang um 3 Radunfällen festzustellen (- 1,95%). Bei diesen 154 Verkehrsunfällen waren 167 Radfahrende beteiligt.

Bei 76 der 154 Verkehrsunfälle waren die Verursacher Radfahrende (49,35 %). Im Berichtsjahr 2024 gab es 2 tödlich verunglückte Radfahrende. Insgesamt wurden 100 Personen bei Verkehrsunfällen mit Radfahrende verletzt, davon 19 Personen schwer.



Jahresvergleich der Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender

6 Arbeitsgruppe Radverkehr

Der Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Dessau-Roßlau besteht seit 2016. Zu den ständigen Teilnehmern gehören Vertreterinnen und Vertreter des ADFC, des ADAC, des Polizeireviers Dessau, des 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 2024 traf sich die Arbeitsgruppe zu zwei Sitzungen (28 Mai, 12. November). Für alle Sitzungen wurden Präsentationen erarbeitet. Die Ergebnisse wurden protokolliert.

Folgende Themen standen auf der Tagesordnung und wurden diskutiert:

- Radverkehrsbericht für das Jahr 2023,
- Maßnahmen an Radverkehrsanlagen,
- Diskussion von Förderprogrammen für den Radverkehr,
- unterschiedliche verkehrsorganisatorische Themen mit Radverkehrsbezug, insbesondere Baustellenführungen,
- Verkehrsführung Albrechtsplatz,
- Erneuerung Nebenanlagen Albrechtstraße Ostseite,
- Fahrradzone Neustadt nach Freigabe Johannisstraße,
- bauzeitliche Radverkehrsführung Zerbster Brücke
- Grünpfeil an Lichtsignalanlagen für Radfahrende,
- Umsetzung RVK,
- Tätigkeit der AGFK Sachsen-Anhalt.

7 Investitionen und Unterhalt

Die bedeutsamsten Vorhaben stellten im Jahr 2024 die Fertigstellung der Johannisstraße und des ersten Abschnitts auf der Ostseite der Albrechtstraße dar.

Ende Juli 2023 begann der Neubau des ersten Bauabschnitts auf der Ostseite der **Albrechtstraße** (Nr. 103 RVK) zwischen Körnerstraße bis zur Fußgängerlichtsignalanlage an der Schillerstraße. Über das Bundesprogramm Stadt und Land wird der Baumaßnahme großzügig gefördert. Der erste Abschnitt ging im Juli 2024 unter Verkehr. Mit dem zweiten Bauabschnitt wurde im August 2024 begonnen. Dieser erstreckt sich bis zur Walderseestraße. Die Gesamtmaßnahme soll Mitte 2025 abgeschlossen sein.

Die Radverkehrsachse Albrechtstraße weist im aktuellen Radverkehrskonzept die höchste Netzkategorie im Stadtgebiet auf, welche aus der überregionalen Verbindungsfunktion Zerbst-Dessau (Mittelzentrum-Oberzentrum) resultiert. Entsprechend wurde bei den Planungen auf eine attraktive Linienführung geachtet, welche der Netzbedeutung und der Zeit 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. Ausnahmen bilden die definierten Fußgängerquerungstellen im Bereich Schillerstraße und der Knoten Goethestraße. In dieser Ausführung werden die komforteinschränkenden Neigungswechel und Erschütterungen an den Einmündungen erheblich gemindert. Der Verzicht auf ständige Neigungswechsel erleichtert auch 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. Gleichzeit werden auch die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit. Für das geordnete Abstellen und gesicherte Anschließen der Räder wurden im Straßenverlauf Fahrradbügel in den Seitenraum eingeordnet. Zur Verbesserung der Aufenthaltsfunktion wurden Sitzbänke aufgestellt.

In den Umbau der Ostseite der Albrechtstraße werden für beide Bauabschnitte insgesamt ca. 3,4 Mio EUR durch die Stadt und die Stadtwerke (ca. 1,2 Mio EUR der Gesamtsumme) investiert. Über das Förderprogramm Stadt und Land können 90% der zuwendungsfähigen Kosten finanziert werden.

Albrechtstraße im Bereich Petruskirche (vor und nach dem Neubau)

Im August 2023 begann der Umbau der **Johannisstraße**. Die Maßnahme wurde mit Mitteln aus dem Städtebauförderprogramm "Förderung des sozialen Zusammenhalts" in Höhe von rund 620.000 EUR gefördert. Insgesamt wurden ca. 2,4 Millionen EUR investiert. Die Johannisstraße wurde am 7. Juli 2024 feierlich mit einem Straßenfest eingeweiht. Die Straße

ist seither als Fahrradstraße verkehrsbehördlich gewidmet und bildet zusammen mit weiteren Straßen im Quartier der Neustadt um die Johanniskirche eine Fahrradzone. Entlang des erneuerten Abschnittes der Johannisstraße wurden Fahrradabstellbügel errichtet. Teile der Bügel sind auf die Anforderungen von Lastenrädern ausgerichtet.

Bedingt durch die Lage im sensiblen Innenstadtbereich waren im Vorfeld die Fachplanungen von einem intensiven Abstimmungsprozess, unter Einbeziehung unterschiedlicher gesellschaftlicher Akteure, den Anwohnern und ansässigen Gewerbetreibenden und der Einwohnerschaft allgemein, geprägt. Die realisierten Planungen stellen insofern einen Kompromiss aus den vielfältigen und teils gegensätzlichen Anforderungen an einen innerstädtischen Straßenraum dar. Nach Umsetzung weiterer Maßnahmen in den kommenden Jahren, wie der Ferdinand-von-Schill-Straße, wird in diesem Stadtquartier dem Radverkehr Vorrang eingeräumt.

Einweihung Johannisstraße (7. Juli 2024)

Planungsleistungen 2024:

- Überarbeitung Knotengestaltung Ferdinand-von-Schill-Straße/Antoinettenstraße
- ÖPNV-Schnittstelle Bf. Roßlau (inkl. Fahrradabstellanlage)

Investitionen 2024:

- Albrechtstraße (Abschluss 1. BA 2024, Beginn 2. BA)
- Johannisstraße (Abschluss)

Maßnahmen im Rahmen des Straßenunterhalts 2024

- B187, Hauptstraße Roßlau (ca. 590 m, Verbreiterung einseitiger Zweirichtungs-Geh-/ Radweg von ca. 1,60 m auf ca. 2,00 m)
- B184, Ostseite, Magdeburger Straße, Zerbster Straße (ca. 650 m, Verbreiterung Einrichtungs-Geh-/Radweg auf ca. 2,00 m)
- diverse Kleinstmaßnahmen (z.B. Beseitigung Wurzelhebungen südliche Heidestraße, Dessau)

Geh-/Radweg an B187 Roßlau vor und nach der Sanierung durch die Landestraßenbau-behörde (LSBB) (2024)

Geh-/Radweg an B184, Roßlau-Tornau, Ostseite vor und während der Erneuerung durch Stadt und LSBB (2024)

Im 2. Halbjahr 2024 war der Start für den Ausbau der Ferdinand-von-Schill-Straße zur Fahrradstraße geplant. Nach der Fertigstellung soll diese Fahrradstraße in die bestehende

Fahrradzone Neustadt integriert werden. Auf Grund juristischen Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit der Vergabe der Bauleistungen, ist eine erhebliche Verzögerung eingetreten. Der Baustart wird nun für Mitte 2025 erwartet.

Die Stadt Dessau-Roßlau wendete für Unterhaltsmaßnahmen an touristischen Radwegen im Jahr 2024 ca. 183.500 € auf. Für Unterhaltsmaßnahmen an Alltagsnetz im Stadtgebiet waren es ca. 139.000 €. In Summe wurden rund 322.000 € für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen aus dem Haushalt der Stadt aufgewendet. Weitere Unterhaltsmittel fließen regelmäßig in die Beschilderung und in die Fahrbahnmarkierung mit Radverkehrsbezug.

Maßnahmen 2024	**Kosten (in €)**
Unterhaltsmaßnahmen (Alltagsradverkehr)	
Kühnauer Str. (Penny) *Schlussrechnung*	74.000
Zerbster Str. (Roßlau-Tornau) (städtischer Anteil) *1. Abschlagszahlung*	35.000
Fahrradabstellanlagen	8.000
Kleinstmaßnahmen (4) *(B184 Zerbster Str., Ludwigshafener Str., Kreuzbergstr., Heidestr.)*	30.000
Summe gewidmete Radwege	**147.000**
Unterhaltsmaßnahmen (touristische Radwege)	
Baumfällungen und Gehölzschnittmaßnahmen zur Gefahrenabwehr, Lichtraumprofilschnitte (Verkehrssicherungspflicht)	90.300
Unterhalt an Wegen, Wanderhütten und Wegweisung (Bankettmahd und Beseitigung kleinerer Schäden)	65.000
Wilde Müllablagerungen	1.000
Reinigung	16.700
Kleinstmaßnahmen (26)	10.500
Summe touristische Wege	**183.500**

Für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen wurden 2024 durch die Stadt Dessau-Roßlau mehr Mittel aufgewendet als im Ergebnishaushalt planmäßig vorgesehen.

Bei einem Netz von ca. 170 km straßenbegleitenden Radwegen und selbstständigen Wegen 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. Der Unterhalt an der Bestandsinfrastruktur ist durch Eigenmittel der Stadt zu leisten. Für Grundsanierungen und Neubauten können oftmals Fördermittel des Landes und des Bundes beantragt werden, wenn durch die jeweilige Maßnahme die Förderkriterien erfüllt werden können.

8 Geplante Investitionsmaßnahmen 2025 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. Die Maßnahme soll Mitte 2025 abgeschlossen sein.

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 (Elberadweg) in Waldersee wurden Mittel aus dem Förderprogramm Radnetz Deutschland bewilligt. Ende 2024 erfolgte die Vergabe der Planungsleistungen.

Brücke über Bockslache (bei Bergens Busch)

Für die Erneuerung der Brücke im Zuge des Europaradweges R1 wurden Mittel aus dem Förderprogramm Radnetz Deutschland beantragt. Da das Förderprogramm überzeichnet ist, wurden die Mittel bisher nicht bewilligt, jedoch eine spätere Entscheidung in Aussicht gestellt.

Erneuerung touristischer Weg (Eichenweg/Plankenlinie) zwischen Gänsewall im Westen und Waldbeginn östlich Jagdbrücke) im Zuge des Europaradweges R1

Der vorhandene touristische Weg westlich des Landhauses entspricht mit einer Breite von ca. 1,60 m nicht den Anforderungen. Gefahrloser Begegnungsverkehr oder Überholvorgänge sind kaum möglich. Da der Weg eine hohe Nutzungsfrequenz durch Radfahrende und zu Fuß Gehende im Freizeitbereich sowie Radfernreisende mit ihren Packtaschen oder Fahrradanhängern aufweist und regelmäßig größeren Gruppen unterwegs sind, besteht hier dringender Handlungsbedarf, um die Konflikte aus der geringen Breite zu beseitigen. Auch östlich der Jagdbrücke entspricht der schmale asphaltierte Weg entlang des Landwirtschafts- und Forstweges nicht dem heutigen Nutzeraufkommen und weist Konflikte gleicher Art auf.

Für die Neuplanung stehen Eigenmittel der Stadt Dessau-Roßlau bereit. Im Rahmen der Vorplanung sollen Varianten entwickelt und bewertet werden, um einen qualifizierten Fördermittelantrag stellen zu können. Angestrebt werden der Zeit entsprechende deutlich breitere Wegeabschnitte und es sind die Erfordernisse des Natur- und Landschaftsschutzes in diesem sensiblen Bereich zu berücksichtigen. Auf Basis der Vorplanungsergebnisse sollen nachfolgend Fördermittel akquiriert werden, welche die Voraussetzung darstellen, um die Maßnahme baulich umsetzen zu können.

Erneuerungsbedarf Holzbrücken im Außenbereich

Im Bereich des touristischen Wegenetzes existiert eine Vielzahl von Holzbrücken oder Brücken in Mischbauweise mit Holz aus den 1990er Jahren. Durch den jahrzehntelangen Einfluss von Witterung und teilweise Hochwasser sowie Schädlingsbefall müssen diese Bauwerke zeitnah erneuert werden.

Für eine längere Lebensdauer und neue Anforderungen, wie Nutzung als Rettungsweg, erfolgt eine Abkehr von der bisherigen Holzbauweise. Es wird eine Prioritätenliste und Zeitplanung durch den Baulastträger erarbeitet und der Investitionsbedarf abgeschätzt. Es ist in jedem Fall mit einem größeren Investitionsvolumen in den kommenden Jahren zu rechnen. Gegebenenfalls werden sich zwischenzeitlich Notreparaturen oder Nutzungseinschränkungen erforderlich machen.

9 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). Durch Dessau-Roßlau führen vier der insgesamt 13 wichtigen D-Routen:

- D-Route 3: Europaroute
- D-Route 10: Elberadweg
- D-Route 11: Ostsee - Oberbayern
- Radweg Deutsche Einheit

Weitere bedeutsame touristische Radrouten sind:

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

Im Jahr 2024 erfolgte im Auftrag des Landes an acht Standorten eine Erneuerung von Zielwegweisern an den landesbedeutsamen touristischen Radrouten.

Alte (links) und neue Fahnenwegweiser an der Muldebrücke bei Kleutsch (2024)

Die WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V. arbeitet zielgerichtet an der Verbesserung der touristischen Vermarktung des **Europaradweges R1**. Das Förderprojekt „D3-R1-Attraktiv“ konnte 2024 abgeschlossen werden. Als sichtbares Ergebnis erfuhr die Internetpräsenz des R1 eine deutliche Überarbeitung und kann so die Touristen noch besser ansprechen.

Für den **Mulderadweg** ist zwischen Retzau und Kleutsch eine neue Wegeführung auf Deichwegen auf der Westseite der Mulde geplant. Dies ermöglicht im Abschnitt Raguhn-Dessau eine kraftfahrzeugferne Wegeführung im Gegensatz zu heute auf der Fahrbahn der Landesstraße L135. Das federführend vom Landkreis Anhalt-Bitterfeld betreute Trassenänderungsverfahren konnte im Jahr 2024 noch nicht abgeschlossen werden. Die Abstimmungen und Vereinbarungen mit den Flächeneigentümern benötigen zusätzliche Zeit.

10 AGFK Sachsen-Anhalt

Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Sachsen-Anhalt e.V. (AGFK LSA) hat die Stadt Dessau-Roßlau 2024 an den jährlichen Mitgliederversammlungen, am Stadtradeln-Workshop teilgenommen und arbeitet in der Arbeitsgruppe Zertifizierung mit. Im Jahr 2024 sind weitere Kommunen der AGFK LSA beigetreten.

Die Mitgliedschaft in der AGFK sowie die Förderung durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales ermöglichten es unserer Stadt, sich mit reduziertem finanziellem Aufwand am Stadtradeln 2024 zu beteiligen. Darüberhinaus profitierte die Stadt von der Mitgliedschaft in Form von zwei kostenlosen Fahrradbügeln.

11 Ausblick

Die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird 2025 nur sehr eingeschränkt fortgeführt werden können. Hinderlich ist insbesondere die aktuelle Haushaltslage der Stadt.

In 2025 bestehen folgende Arbeitsschwerpunkte:

- Fortführung der ämterübergreifenden AG Radverkehr,
- kontinuierliche Planung und Realisierung von Maßnahmen des RVK (z.B. 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, Fahrradabstellanlagen in privater Zuständigkeit …)
- 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 wurde im Jahr 2024 begonnen. Aufgrund der Personalsituation wurde die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zurückgestellt, da die Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplans (kommunale Pflichtaufgabe) Priorität hat.

Anlagen

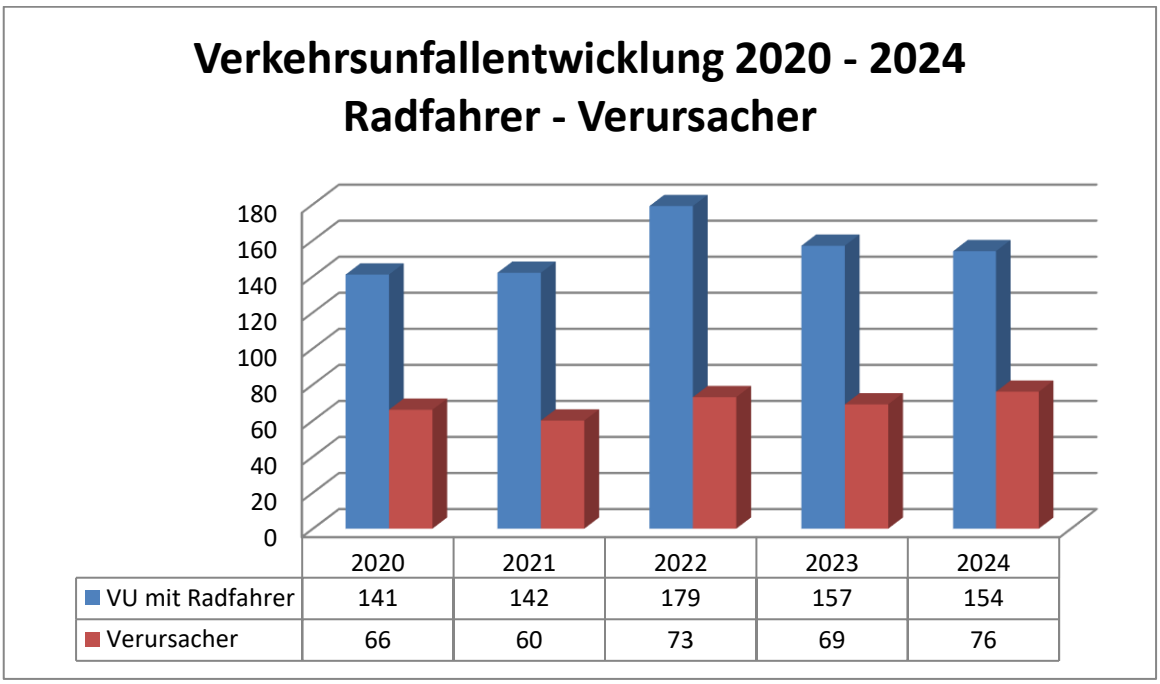
Anlage 1.1: Unfallstatistik 2024

POLIZEI
SACHSEN-ANHALT
Polizeiinspektion
Dessau-Roßlau

Polizeirevier
Dessau-Roßlau

Unfallstatistik 2024 (Stand 01.01.2024 – 31.12.2024)

Im Berichtszeitraum des Jahres 2024 ereigneten sich im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau 2521 Verkehrsunfälle, von denen 154 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. Gegenüber dem Vorjahr ist hier eine fast gleichbleibende Entwicklung festzustellen (-1,95%).
Bei diesen 154 Verkehrsunfällen waren 167 Radfahrende beteiligt.
Bei 76 Verkehrsunfällen waren die Verursacher Radfahrende, dies sind 49,35%, was annähernd die Hälfte der Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung darstellt.
Im Berichtsjahr 2024 gab es zwei Verkehrstote bei zwei Verkehrsunfällen, darunter zwei tödlich verunglückte Radfahrende.
Insgesamt wurden bei 100 Verkehrsunfällen mit Radfahrenden Personen leicht verletzt, 19 schwer.



	2020	2021	2022	2023	2024
VU mit Radfahrer	141	142	179	157	154
Verursacher	66	60	73	69	76

		Trend zu 2023
Unfälle gesamt	2521	+ 2
Unfälle mit Unfalltoten	2 (2 Unfalltote)	- 1 (- 1)
Unfälle mit Schwerverletzten	35	+ 6
Schwerverletzte Verkehrsteilnehmer	36	+ 2
Unfälle mit Leichtverletzten	267	+ 11
Leichtverletzte Verkehrsteilnehmer	323	+ 6
Unfälle unter Fahrtüchtigkeit (Alkohol / Drogen)	32 Alkohol / 13 Drogen	+ 7 / + 8
Unfälle unter Beteiligung mit Radfahrenden	154	- 3
davon durch Radfahrenden verursacht	76	+ 7
Unfälle unter Beteiligung mit Radfahrenden = Verursacher	➔ 49,35 %	+ 5,40 %
davon mit Leichtverletzten	97	+ 3
davon mit Schwerverletzten	19	+ 7
davon unter Alkoholeinwirkung	11	+ 4

Festgestellte Unfallursachen waren u.a.

➢ Vorrang/ Vorfahrt	22	+ 6
➢ Fehlerhaftes Einfahren in fließenden Verkehr	4	+ 2
➢ falsche Straßenbenutzung	24	+10
➢ Verkehrstüchtigkeit (Alkohol/ Drogen)	13	+ 6

erarbeitet durch PK Herzog (Sachbearbeiter Verkehrsorganisation)