

Bericht zum Radverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau

Berichtsjahr 2021

Stand 6. Dezember 2022



Grundlage: Radverkehrskonzept, Festlegung 9.2.2
Aufgestellt: Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau im September 2022
Beteiligung: AG Radverkehr vom 20. Oktober bis 9. November 2022

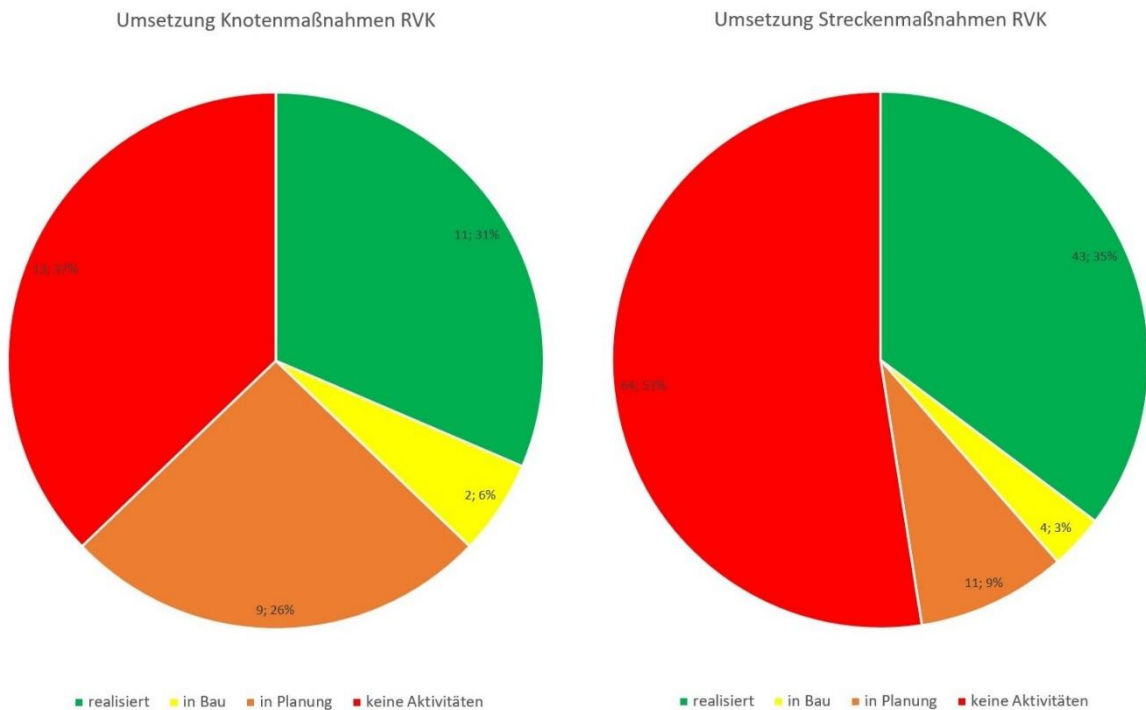
Inhaltsverzeichnis

1	Radverkehrskonzept	3
2	Verkehrsmittelwahl	4
3	Vernetzung.....	6
4	Verkehrssicherheit	6
5	Arbeitsgruppe Radverkehr	6
6	Bauvorhaben	7
7	Fördervorhaben.....	8
8	Fahrradladeinfrastruktur.....	9
9	AGFK Sachsen-Anhalt	10
10	Öffentlichkeitsarbeit.....	11
11	Ausblick	12
	Anlagen	13

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. In den Jahren 2016 bis 2021 wurde zielgerichtet daran gearbeitet, konkrete Festlegungen umzusetzen und den umfassenden Maßnahmenkatalog schrittweise zu realisieren. Dadurch soll der Radverkehr in die Lage versetzt werden, die Mobilität in unserer Stadt umwelt- und stadtverträglicher zu gestalten. Zielsetzung des RVK ist es, die Bedingungen 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 Radverkehrskonzept in der Beschlussfassung vom 27. Januar 2016 und die Berichte zum Radverkehr der Jahre 2016 bis 2020 sind auf der Website der Stadt Dessau-Roßlau unter der Rubrik Stadtentwicklung und Umwelt/ Mobilität und Verkehr abrufbar.



Bilanz Radverkehrskonzept, Stand 31.12.2021

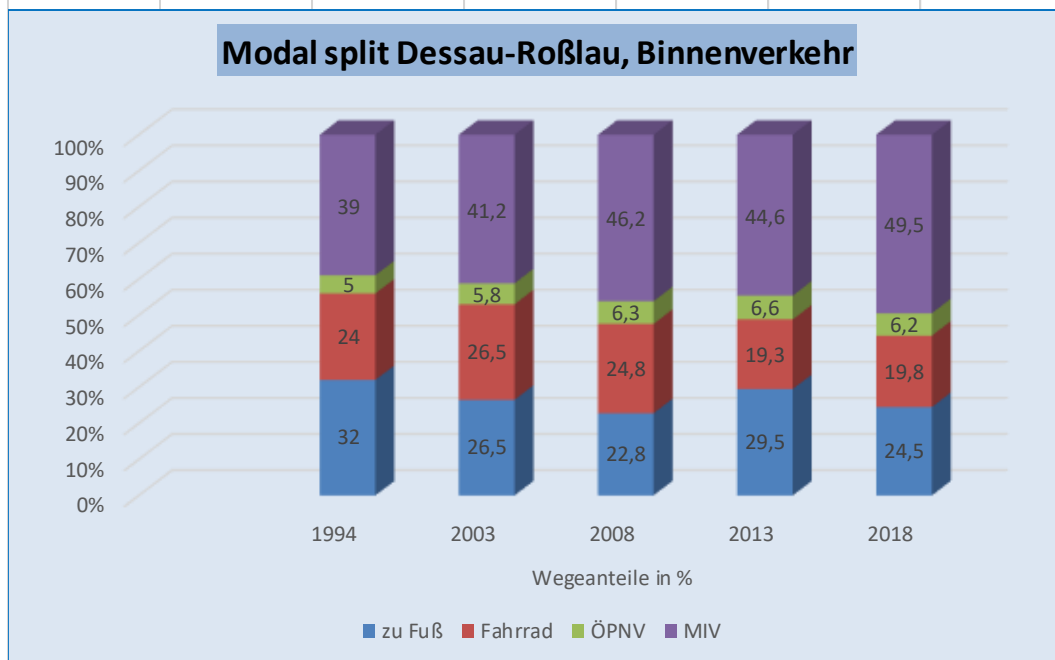
Bis Ende 2021 konnten von den im RVK gelisteten Maßnahmen mehr als 1/3 erfolgreich realisiert werden. Ca. 50 % aller Maßnahmen waren umgesetzt oder befanden sich im Bau bzw. im Planungsprozess. Im Jahr 2021 konnten mehrere Projekte aus dem Status „in Planung“ in eine Baumaßnahme überführt werden.

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.

Verkehrsmittel	Wegeanteile in %				
	1994	2003	2008	2013	2018
zu Fuß	32	26,5	22,8	29,5	24,5
Fahrrad	24	26,5	24,8	19,3	19,8
ÖPNV	5	5,8	6,3	6,6	6,2
MIV	39	41,2	46,2	44,6	49,5



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 %. Dazu gehört auch Leipzig als Großstadt. Die Beispiele Cottbus und Potsdam zeigen, dass Radverkehrsanteile von 27 bzw. 28 % möglich sind bei reduziertem MIV (39 bzw. 26 %). Hier besitzt die Stadt Dessau-Roßlau noch Spielräume bei verkehrspolitischen und haushaltspolitischen Entscheidungen. Die nächste Datenerhebung erfolgt 2023, die Vorbereitungen haben begonnen.

Die weltweite Corona-Pandemie hat sich ab März 2020 auf das gesellschaftliche Leben in der Bundesrepublik ausgewirkt. Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung massiv verändert. Besonders in großen Städten gab es eine Verlagerung vom ÖPNV und auch MIV zum Radverkehr. Gleichzeitig kam es zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens insgesamt. Mit zunehmendem Pandemieverlauf setzte eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ein, ohne im Jahr 2021 die Zahlen des vor-Corona-Jahres 2019 wieder zu erreichen.

Am [ADFC Fahrradklima-Test 2020](#) beteiligten sich ca. 390 Personen mit einer Bewertung für die Stadt Dessau-Roßlau. Die Ergebnisse wurden im März 2021 veröffentlicht. Die Gesamtbewertung des Radverkehrs verbesserte sich leicht gegenüber dem Vorjahr. Die Stadt erreichte die Schulnote 3,5 und belegt den Rang 11 unter 110 Orten der zugehörigen Größenklasse.

Dessau-Roßlau

Ortsgrößenklasse: 50.000-100.000 Einwohner

Kurzüberblick

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,5
Rangplatz in Ortsgrößenklasse	11 von 110 Orten
Vergleich zu 2018	leichte Verbesserung (+)

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

positiv

1. Fahrradmitnahme im ÖV
2. Erreichbarkeit Stadtzentrum
3. zügiges Radfahren

negativ

1. Fahrraddiebstahl
2. Oberfläche der (Rad)wege
3. Medienberichte

Entwicklung seit 2012



3 Vernetzung

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

Zur weiteren Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV wurden 2021 die überdachten Bike&Ride-Anlagen am Bahnhof Dessau-Süd und am Hauptbahnhof realisiert und in die Nutzung überführt. Eine Regelung zur Vermietung der abgeschlossenen Abstellbereiche am Hauptbahnhof ist für 2022 avisiert. Beobachtungen zeigen, dass die Fahrradstellplätze der B&R-Anlage in Dessau-Süd überwiegend von Beschäftigten eines benachbarten Unternehmens genutzt werden.

Die Planungen für B&R-Anlagen an den Bahnhöfen Rodleben und Roßlau wurden 2021 fortgeführt. Die B&R-Anlagen werden in Zusammenhang mit dem Ausbau dieser Verkehrsschnittstellen realisiert. Die Baumaßnahme in Rodleben soll 2022 starten.

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

4 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.

Die Unfallstatistik für das Jahr 2021 lag zum Redaktionsschluss des Radverkehrsberichtes noch nicht vor.

5 Arbeitsgruppe Radverkehr

Seit 2016 besteht die Arbeitsgruppe Radverkehr, um gezielt an der Umsetzung des RVK zu arbeiten und eine interdisziplinäre Herangehensweise zu ermöglichen.

Zu den ständigen Teilnehmern gehören 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 2021 traf sich die Arbeitsgruppe zu drei Sitzungen (11. März, 23. Juni, 4. November). Für alle Sitzungen wurden Präsentationen erarbeitet. Die Ergebnisse wurden protokolliert.

Folgende Themen standen auf der Tagesordnung:

- Bericht Radverkehr 2020,
- Maßnahmen an Radverkehrsanlagen,
- Winterdienst auf Radverkehrsanlagen,
- Eignung von Förderprogrammen des Radverkehrs,
- Verkehrsorganisatorische Themen mit Radverkehrsbezug,

- Fahrradstraße Birnbaumweg,
- Diskussion Halbzeitbilanz RVK,
- Eichenprozessionsspinner,
- Informationen aus der AGFK Sachsen-Anhalt,
- Landesradverkehrsnetz (LRVN),
- Europäische Woche der Mobilität 2021.

6 Bauvorhaben

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Jahr 2021 auf Unterhaltsmaßnahmen. Größere Unterhaltsmaßnahmen am Bestand betrafen Radwegabschnitte wie Muldeck (Askanische/Ludwigshafener Str.), Köthener Straße, Zerbster Straße (Roßlau). Die Umrüstung bzw. Neuerrichtung von Fahrradabstellanlagen am Haltepunkt Dessau-Süd und am Hauptbahnhof wurde abgeschlossen.

Planung:

- Luchstraße
- Antoinettenstraße
- ÖPNV-Schnittstelle Bf. Roßlau
- ÖPNV-Schnittstelle Bf. Rodleben
- Radweg Albrechtseite, Ostseite

Investitionen:

- Ladesäule Zerbster Straße (abgeschlossen)
- Luchstraße (Beginn 2021)
- Albrechtsplatz und Anpassungsbereiche anliegender Straßen (Beginn 2021)

Unterhalt

- Askanische/Ludwigshafener Str.
- Zerbster Straße (RSL)
- Heidestraße (DE)
- Köthener Straße
- Wurzelschäden (Kabelweg, Kochstedter Kreisstr./Bergstraße)
- Kleinstmaßnahmen an mehreren Radwegen
- Unterhalt touristischer Radwege

Im Jahr 2021 wurden 344.800 € (brutto) für die Radverkehrsinfrastruktur aufgewendet. Die Investitionen wurden mit Mitteln in Höhe von ca. 178.900 € gefördert.

Unterhalt Radverkehrsanlagen:	112.000,- €
Unterhalt touristische Radwege:	45.000,- €
Investitionen Fahrradabstellanlagen (B&R):	187.800,- €
Gesamt:	344.800,- €

Die im Ergebnishaushalt zur Verfügung stehenden Mittel für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen wurden 2021 ausgeschöpft.

Es besteht weiterhin Nachholbedarf hinsichtlich einer gezielten und umfassenden Qualitätsverbesserung sowie Anpassung an die heutigen Standards der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur.

Ende 2021 wurde für den Birnbaumweg zwischen Kreisstraße und Abzweig Leiner Berg eine weitere Fahrradstraße angeordnet. Hintergrund für die Entscheidung war eine wachsende Bedeutung des Radtourismus (Elberadweg).

Weitere Maßnahmen Dritter:

- Sanierung Teilabschnitt Geh-/Radweg Zerbster Straße, RSL, Westseite durch LSBB
- vorbereitende Maßnahmen zur Beibehaltung der 2020 ertüchtigten Buchenallee (Meinsdorf-Tornau) über das Ende der Baumaßnahme der DB AG hinaus (RVK 175)

7 Fördervorhaben

Antoinettenstraße und Luchstraße

Für beide Vorhaben sollte 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. 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. 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 und zwischenzeitlich bewilligt. (Die Planungen wurden im Radverkehrsbericht 2020 vorgestellt).

Albrechtstraße, Ostseite

Für dieses Vorhaben (Nr. 103 RVK) erfolgten 2021 erste Vorplanungen zur Unterstützung der Beantragung von Fördermitteln aus dem Programm „Stadt und Land“. Zum Jahreswechsel 2021/2022 zeichnete sich die Bewilligung einer 90 % Förderung ab, der Bescheid erging erst im Mai 2022. 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. Viel Wert wird hier auf die barrierefreie Gestaltung für den Fuß- und Radverkehr gelegt. Im Zuge der Baumaßnahme soll die historische Baumallee (Ostseite) wieder hergestellt werden.

Die Baumaßnahme umfasst den Bau eines 2 m breiten, asphaltierten Radweges auf der östlichen Seite der Albrechtstraße. Zur Fahrbahn mit Längsstellplätzen befindet sich westlich des Radweges ein 0,75 m breiter, ausgepflasterter Sicherheitstrennstreifen. Östlich des Radweges ist auf der kompletten Ausbaulänge eine Grünfläche in der Breite von ca. 3,40 m geplant. In dieser soll eine durchgängige, gleichmäßige Baumreihe mit ca. 39 Einzelbaumstandorten verschiedenster Sorten von Silberlinden nach historischem Vorbild wieder errichtet werden. Die Grünfläche wird zudem mit Blühstreifen ergänzt. Östlich der Grünfläche wird im Abschnitt zwischen Körnerstraße und Schillerstraße ein 2,00 m breiter Gehweg aus Betonsteinen mit Natursteinvorsatz vorgesehen. Der Gehweg soll zwischen der Schillerstraße und dem Bauanfang (Walderseestraße) auf 2,30 m erweitert werden, um in diesem Bereich den gegenläufig radfahrenden Grundschulkindern Rechnung zu tragen.

Die vorhandenen Bushaltestellen „Körnerstraße“ und „Schillerstraße“ werden beibehalten, die vorhandenen Fahrgastunterstände (Wartehallen) sowie die Sonderborde werden jedoch neu positioniert. Im Rahmen der Baumaßnahme werden Bänke und Fahrradbügel im Bereich von Bushaltestellen und Petruskirche aufgestellt.

Der Radweg wird an der signalisierten Einmündung Goethestraße durch Rampen auf Fahrbahnniveau herunter geführt. Die Lichtsignalanlage an der Einmündung Goethestraße wird dementsprechend an die neue Führung des Radweges angepasst. Gleichfalls muss auch die Fußgängerlichtsignalanlage zwischen Schillerstraße und S.-Bach-Straße an die veränderte Radführung angepasst werden.

Der Gestaltung der (unsignalisierten) Einmündungsbereiche W.-Müller-Straße, S.-Bach-Straße und Schillerstraße kommt aus Verkehrssicherheitsaspekten und den Anforderungen aus der hohen Netzkategorie eine sehr hohe Bedeutung zu. Hierzu sind in der weiteren Fachplanung detaillierte Anpassungen an den Kreuzungsbereichen vorzunehmen. Vorzugslösung ist die Schaffung von sogenannten Aufpflasterungen, um den Rad- und Fußverkehr durchgängig und eben über die Einmündungen zu führen. Dies dient der Verdeutlichung des Vorrangs von Rad- und Fußverkehr sowie des Eingangsbereichs der Zone 30, erhöht die Verkehrssicherheit bei Abbiegevorgängen und schafft die Voraussetzung für einen effektiven Winterdienst.

8 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.

Gleichwohl verschiedene Untersuchungen in Folge der Zunahme der Elektroräder einen wachsenden Bedarf auch nach öffentlicher Ladeinfrastruktur prognostizieren, fallen die Realnutzungen an den vorhandenen Anlagen in Dessau-Roßlau bisher sehr gering aus. Die errichteten Ladestationen in Form von Schließfachanlagen bieten neben der Lademöglichkeit auch die Option Gepäck sicher einzuschließen.

In der Stadt Dessau-Roßlau ist an folgenden Standorten radspezifische öffentliche Ladeinfrastruktur bekannt (2021):

- Kavallerstraße Westseite, Nähe Museumskreuzung, 3 Fahrradabstellboxen mit integrierten Ladepunkten (kommunal, seit Anfang 2019),
- Ratsgasse/Rathauscenter, Nähe Tourist-Information, 6 Ladepunkte (privat, seit Juli 2020),
- Fritz-Hesse-Straße/Bahnhofsvorplatz Hauptbahnhof Dessau, Schließfachanlage mit 3 Ladepunkten (kommunal, verfügbar seit Mitte August 2020),
- Kornhaus (Parkplatz), Schließfachanlage mit 6 Ladepunkten (kommunal, seit März 2020),
- Zerbster Straße, an Verbindung zur Flössergasse, Schließfachanlage mit 4 Ladepunkten (kommunal, seit Oktober 2021)
- EDEKA Südstraße Dessau, 3 Ladepunkte (seit 2021)

An den kommunalen Anlagen ist die Elektroenergie für die Nutzer kostenlos. Der Zugang zu den Schließfachanlagen erfolgt über Pfandschlösser. Die Fahrradabstellboxen sind mittels Fahrradschloss der Nutzer abschließbar.

An den kommunalen Anlagen wurde bis Ende 2021 wenig „echter“ Vandalismus festgestellt. Es kommt gelegentlich zu Beschmierungen und zu Vermüllungen der Schließfächer, welche im Reinigungssturnus beseitigt werden. Problematisch ist hingegen die teilweise Dauernutzung von bestimmten Fahrradabstellboxen und Ladeschließfächern. Bei einigen Ladeschließfächern mit Pfandschloss wurden die Schlüssel scheinbar gegen Pfand „entwendet“.¹

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 und nur langsam steigenden Nachfrage wird derzeit kein Bedarf in der Errichtung weiterer städtischer E-Bike-Ladeinfrastruktur gesehen. Für 2022 ist die Inbetriebnahme einer weiteren Fahrradabstellbox mit Lademöglichkeit im Georgengarten geplant.

9 AGFK Sachsen-Anhalt

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK LSA) wurde 2019 als 11. AGFK in der BRD gegründet. Geschäftsführende Kommune ist die Stadt Aken. Die Finanzierung der AGFK erfolgt über einen Zuschuss des Landes (150 T€ jährlich) und eine gestaffelte Mitgliederumlage. Folgende Ziele verfolgt die AGFK LSA:

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

¹ Ein Austausch betroffener Pfandschlösser ist für 2022 geplant.

Die Stadt Dessau-Roßlau gehörte zu den Gründungsmitgliedern. Im Jahr 2021 sind weitere Kommunen der AGFK beigetreten. Pandemiebedingt und aus organisatorischen Gründen verlief die Arbeit der AGFK im Jahr 2021 gebremst. Die Mitglieder der AGFK haben beschlossen, aus den nicht verwendeten Mitteln des Jahres 2020 je eine Pedelec-Ladesäule für die Mitglieder zur Verfügung zu stellen. Die AGFK-Ladesäule wurde in Dessau, Zerbster Straße aufgestellt. In Ergänzung zu den Ladesäulen ist für 2022 die Bereitstellung von je zwei Fahrradabstellbügeln in Aussicht gestellt worden.

Die Geschäftsstelle der AGFK beteiligte sich 2021 am Regionalmarkt der Europäischen Mobilitätswoche in Dessau-Roßlau.

10 Öffentlichkeitsarbeit

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

Im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität mit dem Motto „Was bewegt uns morgen?“ fanden in Dessau-Roßlau mehrere Veranstaltungen statt, u.a. ein Mobilitätsmarkt, eine Diskussionsrunde zum Radverkehr und eine Besichtigung eines Luftmesscontainers.

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

Der Internetauftritt der Stadtverwaltung enthält 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, zu Baumaßnahmen an der Infrastruktur und zu Fahrradabstellanlagen. Eine Auflistung von ausgewählten Presseartikeln befindet sich in der Anlage.

Im Zusammenhang mit der Ausweisung des Birnbaumweges als Fahrradstraße im Oktober 2021 erfolgte durch das Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung eine Erläuterung der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen im Amtsblatt November 2021.

11 Ausblick

Die Umsetzung der Festlegung des Radverkehrskonzeptes soll 2022 kontinuierlich fortgeführt werden. Dabei gibt es folgende Schwerpunkte:

- Fortführung der AG Radverkehr,
- Durchführung der IG „Fahrradfreundliche Stadt“,
- Beteiligung an der Europäischen Woche der Mobilität,
- kontinuierliche Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen des RVK (z.B. Luchstraße, Antoinettenstraße, Albrechtsplatz, 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, ...)

Die Einschränkungen der Corona-Pandemie auf die Arbeitsgruppentätigkeit und Bürgerveranstaltungen wirkten sich auch im Jahr 2021 aus. Neben den krankheitsbedingten Auswirkungen kommen zunehmend auch steigende Baupreise und fehlendes Baumaterial, hinzu. Die rückläufigen Personalressourcen bei den Bauunternehmen, Planungsbüros und bei Behörden schränken den leistbaren Umfang 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 2021

Radverkehrsmaßnahmen in Zuständigkeit der Stadt Dessau-Roßlau, Beispiele 2021

Woche der Europäischen Mobilität, Flyer

Fahrradstraße Birnbaumweg

Übersicht Presseartikel Radverkehr 2021