

# Bericht zum Radverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau

Berichtsjahr 2017

Stand August 2018



Grundlage: Radverkehrskonzept, Festlegung 9.2.2  
Aufgestellt: Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau im Mai 2018  
Abgestimmt: AG Radverkehr am 21. Juni 2018

## Inhaltsverzeichnis

1. Radverkehrskonzept
2. Verkehrsmittelwahl
3. Vernetzung
4. Verkehrssicherheit
5. Fahrradklimatest
6. Arbeitsgruppe Radverkehr
7. Bauvorhaben
8. Umsetzung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen
9. Trassenänderung Elberadweg
10. Umgestaltung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofplatz
11. Projekt Fahrradabstellanlagen
12. Fahrradabstellplatzrichtlinie
13. Arbeitsfördermaßnahmen
14. Öffentlichkeitsarbeit
15. Bilanz zum Radverkehrskonzept
16. Status der AG Radverkehr
17. Ausblick

Anlagen

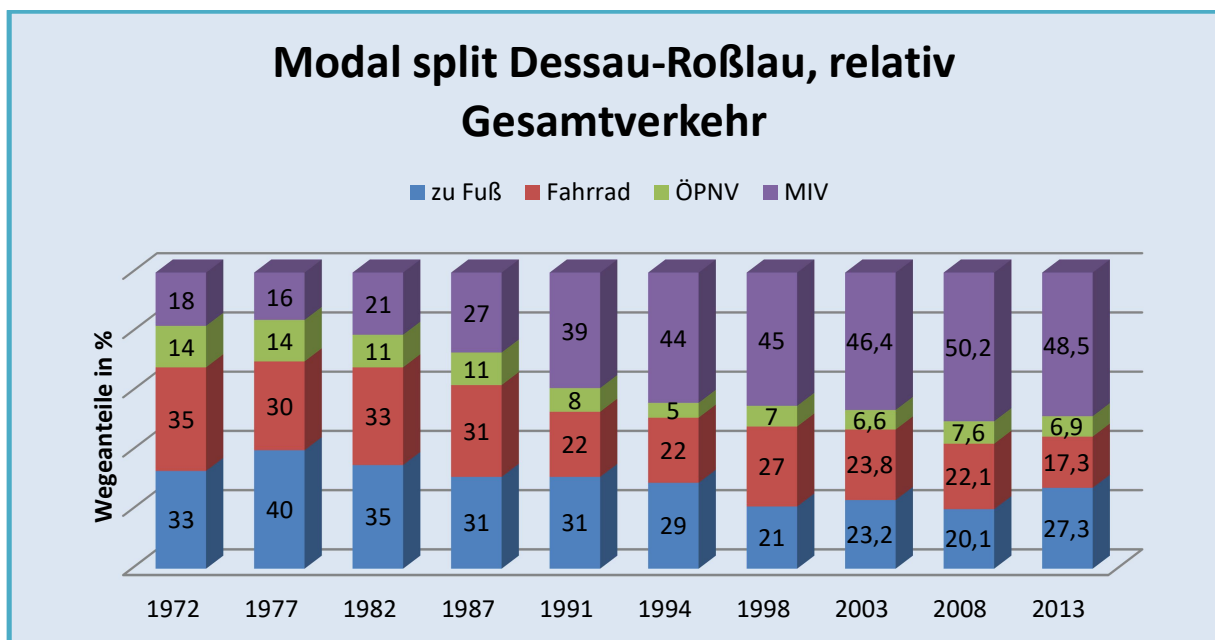
## 1. Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau (RVK) wurde auf der Stadtratssitzung am 27. Januar 2016 beschlossen. Mit dem RVK besitzt unsere Stadt erstmals einen Rahmenplan für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs. In den Jahren 2016 und 2017 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. Ein wichtiger Motor in diesem Prozess ist die Arbeit in Arbeitsgruppe Radverkehr

Das Radverkehrskonzept ist in der Beschlussfassung vom 27. Januar 2016 auf der Website der Stadt Dessau-Roßlau unter der Rubrik Stadtentwicklung und Umwelt/ Mobilität und Verkehr abrufbar.

## 2. Verkehrsmittelwahl

Die derzeit aktuellsten Werte der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) wurden bei der Verkehrserhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) im Jahr 2013 ermittelt. In diesem Jahr (2018) findet die SrV-Erhebung wieder statt, so dass erst im Jahr 2019 vergleichbare Werte vorliegen werden.



Datenquelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden

Das Diagramm zeigt die Verkehrsmittelwahl vom Jahr 1972 an. Die Daten beziehen sich auf den Gesamtverkehr, weil nur diese für alle Jahre vorliegen. Der Radverkehrsanteil im Binnenverkehr ist um ca. 2 Prozentpunkte höher. Weiterhin ist anzumerken, dass sich die Erhebungsmethodik und der Untersuchungsraum über den langen Zeitraum verändert haben. Die Werte der Jahre 1972 bis 2003 beziehen sich auf die Stadt Dessau, die der Jahre 2008 und 2013 auf Dessau-Roßlau. Über den gesamten Zeitraum ist ein Rückgang des Radverkehrsanteils zu verzeichnen.

### 3. Vernetzung

Im Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2016 bis 2026 (Beschluss des Stadtrates vom 13. April 2016) wird die kostenfreie Fahrradmitnahme im Stadtlinienverkehr Dessau-Roßlau favorisiert. Um die Vernetzung zwischen ÖPNV und Radverkehr und die Erreichbarkeit der ÖPNV-Zugangsstellen zu verbessern, werden ausgewählte Haltestellen mit Fahrradbügeln ausgestattet. Diese sind im NVP gelistet. Im Jahr 2017 wurde intensiv an der Umgestaltung des Bahnhofsplatzes Dessau geplant. Die Vernetzung wird durch die verbesserte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes (Neubau eines Radweges) und die Aufwertung der Fahrradabstellanlagen (Bike & Ride) wesentlich aufgewertet. Ein Fahrradverleih ist derzeit am Hauptbahnhof nicht verfügbar. Informationen über den Verleih von Fahrrädern sollten in der Mobilitätszentrale verfügbar sein.

Die Bedingungen für die Vernetzung zwischen Alltagsradverkehr und touristischen Radverkehr wurden im Jahr 2017 durch den Ausbau der touristischen Infrastruktur im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung weiter verbessert. Das betrifft die Verbindungen zwischen Kleutsch und Sollnitz, den Mulderadweg an der Grenze zum LK Anhalt-Bitterfeld, den Elberadweg im Kühnauer Park und Wege im Tiergarten. In der Stadt Dessau-Roßlau nutzt der Alltagsradverkehr Teile des touristischen Wegenetzes. Dadurch wird das Radfahren unabhängig vom Kfz.-Verkehr ermöglicht.

### 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. Das Polizeirevier Dessau-Roßlau stellt die Unfallstatistik auf den Sitzungen der IG Fahrradfreundliche Stadt regelmäßig vor.

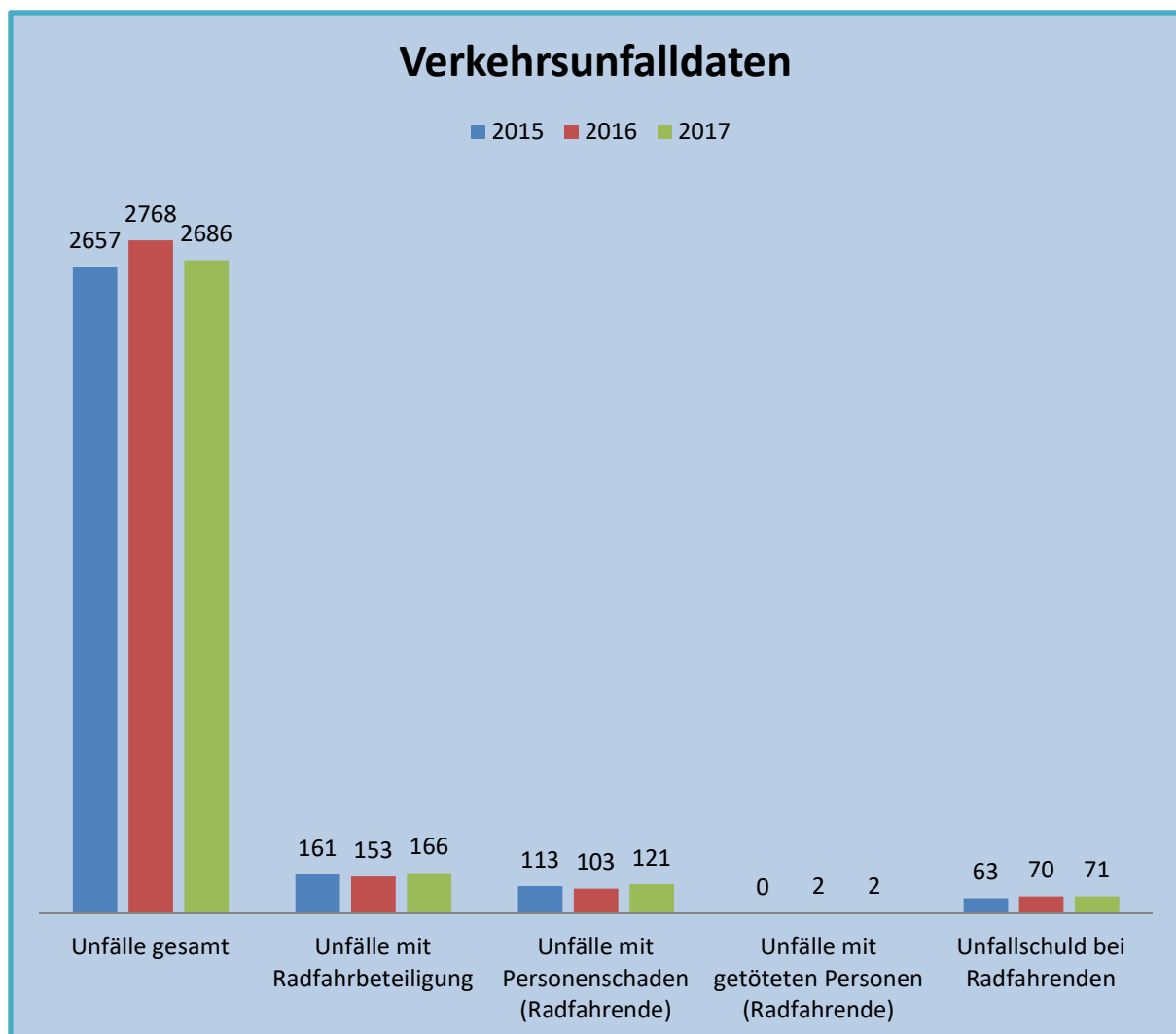
#### *Verkehrsunfalldaten und Entwicklungstendenzen der Jahr 2015 bis 2017:*

Bei der Entwicklung der Verkehrsunfälle über den Zeitraum von 2015 bis 2017 ist kein eindeutiger Trend erkennbar. Während die Gesamtzahl der Unfälle 2016 den höchsten Stand erreichte, war die Anzahl der Unfälle mit Radfahrbeteiligung am niedrigsten. Der Anteil der Unfälle mit Radfahrbeteiligung an allen Verkehrsunfällen ist mit etwa 6 % relativ niedrig, aber ca. 70 % dieser Unfälle sind mit Personenschäden verbunden. An den absoluten Zahlen ist ablesbar, dass im Jahr 2017 die Unfälle mit Radfahrbeteiligung und die Unfälle mit Personenschäden bei Radfahrenden zugenommen haben. Etwa 43 % der Unfälle mit Radfahrbeteiligung wurden im Jahr 2017 schuldhaft durch Radfahrende verursacht. Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Radfahrbeteiligung sind folgenden Kategorien zuzuordnen:

- Vorfahrt/ Vorrang
- falsche Straßenbenutzung
- Abbiegen/ Wenden/ Einfahren in den fließenden Verkehr
- Geschwindigkeit
- Alkoholeinwirkung bei Radfahrenden (12 Unfälle 2017!)

### Verkehrsunfalldaten 2015 bis 2017

Unfalldaten	Jahr		
	2015	2016	2017
Unfälle gesamt	2657	2768	2686
Unfälle mit Radfahrbeteiligung	161	153	166
Unfälle mit Personenschaden (Radfahrende)	113	103	121
Unfälle mit getöteten Personen (Radfahrende)	0	2	2
Unfallschuld bei Radfahrenden	63	70	71



Pedelecs spielen bei den Verkehrsunfällen in Dessau-Roßlau eine untergeordnete Rolle (4 Unfälle mit Pedelec in 2017). Die Verkehrsunfälle konzentrieren sich auf die Innenstädte von Dessau und Roßlau. Eindeutige Unfallschwerpunkte bei Unfällen mit Radfahrbeteiligung gibt es nicht. Dennoch gibt es Bestrebungen Verkehrsanlagen sicherer zu gestalten, um zukünftig schwere Unfälle zu vermeiden. Das betrifft auf die Errichtung einer Lichtsignalanlage an der Helmut-Kohl-Straße in Höhe der Tannenhegerbrücke.

## 5. Fahrradklimatest

Im 2. Halbjahr 2016 wurde der Fahrradklimatest bundesweit im Auftrag des ADFC und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführt. Die Ergebnisse lagen im Mai/ Juni 2017 vor. Die Stadt Dessau-Roßlau konnte bewertet werden, weil die Mindestteilnehmerzahl erreicht wurde. Es gab 191 Teilnehmer.

Mit der Note 3,7 hat die Stadt Dessau-Roßlau Rangplatz 34 von 98 in der Stadtgrößenklasse 50.000 bis 100.000 Einwohner erreicht. Der Gesamtnotendurchschnitt dieser Stadtgrößenklasse beträgt 3,8. Gegenüber 2014 ist eine leichte Verschlechterung des Ergebnisses zu verzeichnen. Dennoch konnte unsere Stadt den 3. Platz in den neuen Bundesländern bezogen auf diese Größenklasse erreichen. Die Erhebung ist nicht repräsentativ, es können aber Trends abgeleitet werden. Hilfreich ist die Bewertung der jeweiligen Kennziffern, um Stärken und Schwächen der Fahrradfreundlichkeit festzustellen. Daraus können Ansätze abgeleitet bzw. entwickelt werden, um die Bedingungen des Verkehrsträgers Fahrrad zu verbessern. In der Stadt Dessau-Roßlau sind das folgende Schwerpunkte, bei denen zukünftig Verbesserungen erreicht werden müssen:

- Fahrraddiebstahl,
- Oberfläche der Radwege (Zustand, Befahrbarkeit),
- Winterdienst auf Radwegen,
- Breite der Radwege,
- Führung an Baustellen,
- Ampelschaltungen für Radfahrer,
- öffentliche Fahrräder (Fahrradverleih).

Als Stärken wurden die Fahrradmitnahme im ÖPNV, die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und das zügige Radfahren genannt.

Die Ergebnisse des Fahrradklimatests wurden am 2. Juni 2017 im Umweltbundesamt mit dem Schwerpunkt Sachsen-Anhalt vorgestellt. Dabei wurde vom zuständigen Fachplaner eingeschätzt, dass der Anspruch an gute Bedingungen für den Radverkehr in den vergangenen Jahren gestiegen ist und sich das in der kritischen Bewertung und der Benotung widerspiegelt. Alle Ergebnisse können auf der Website [www.fahrradklimatest.de](http://www.fahrradklimatest.de) abgerufen werden.

## 6. Arbeitsgruppe Radverkehr

Im März 2016 hat die Arbeitsgruppe Radverkehr ihre Arbeit aufgenommen, um gezielt an der Umsetzung des RVK zu arbeiten und eine interdisziplinäre Herangehensweise zu ermöglichen.

Zu den ständigen Teilnehmern gehören Vertreter des ADFC, ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), Polizeireviere Dessau, Amtes für öffentliche Sicherheit und Ordnung, Amtes für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste, Umweltamtes und des Tiefbauamtes.

Im Jahr 2017 fanden vier Sitzungen statt (15. März, 13. Juni, 14. September, 07. Dezember). Für alle Sitzungen wurden Präsentationen erarbeitet. Die Ergebnisse wurden protokolliert.

Folgende Themen standen auf der Tagesordnung:

- Fahrradstellplatzrichtlinie,
- EFRE-Projekt Radabstellanlagen Innenstadt Dessau
- Bauvorhaben Bahnhofplatz Dessau,
- Bauvorhaben Kavaliertstraße/ Umleitungsführung Radverkehr
- Radwegerneuerung Junkersstraße, Nordseite,
- Trassenänderung Elberadweg,
- GRW-Vorhaben Gropiusallee und Elballee,
- Radverkehrsführung am Bahnübergang Elisabethstraße,
- Verkehrsorganisatorische Prüfaufträge (teilweise in Verbindung mit der Radverkehrsschau 2015),
- Radverkehrsführung Unterführung Antoinettenstraße,
- Fahrradstraße Gropiusallee,
- Statistik Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung,
- Maßnahmen zur Hochwasserschadensbeseitigung 2017
- Bericht Radverkehr 2016,
- Auswertung zum Fahrradklimatest 2016,
- Europäische Woche der Mobilität 2017,
- Marketing zum Fahrradmarkt am 5. Mai 2018

## 7. Bauvorhaben

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Jahr 2017 lag in der Fortführung des Vorhabens Muldebrücke, dem Baubeginn in der Kavaliertstraße und der Realisierung der Radverkehrseinzelmaßnahme Heidestraße im Abschnitt zwischen Tempelhofer Straße und Alter Leipziger Straße. Die Maßnahmen zur Hochwasserschadensbeseitigung an der touristischen Infrastruktur wurden kontinuierlich fortgesetzt. Die Unterhaltsmaßnahmen konzentrierten sich auf die Aufwertung der Wegebefestigungen, um die Befahrbarkeit zu verbessern. Mit Unterhaltsmaßnahmen kann nur der Bestand gesichert werden. Eine neue Qualität im Sinne der Umsetzung von Standards der Radverkehrsrichtlinie ERA 2010 ist nicht möglich. Das betrifft insbesondere die Veränderung der Wegebreiten.

### *Investitionen*

Planung:

- ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofplatz Dessau,
- Äußere Erschließung Schwimmhalle (Bushaltestellen mit Radwegen und Querungsstelle)

Realisierung:

- Wegeverbindung zwischen Flössergasse und Friederikenstraße,
- Muldebrücke im Zuge der B 185,
- Umgestaltung Kavaliertstraße,
- Professor Möhlmann-Straße (Gewerbeerschließung IDT),
- Heidestraße zwischen Tempelhofer Straße und Alter Leipziger Straße

*Unterhalt*

- Rad-/ Gehweg Albrechtstraße in Höhe Funkplatz,
- Radfurt an der Einmündung Humperdinckstraße/ Carl-Maria-von-Weber-Str.,
- Radweg Gliwicer Straße (Nordseite)
- Rad-/ Gehweg Südstraße westlich Hauptstraße,
- Rad-/ Gehweg an der B 185 nördlich Elbebrücke,
- Unterhalt touristischer Radwege

*Hochwasserschadensbeseitigung*

- Elbuferweg (Radweg Dessau-Aken) (2. BA),
- Radweg Kleutsch-Sollnitz (Sollnitzwanderweg, 2. BA),
- Gartenreichtour zw. Dohlenweg und Muldebrücke,
- Gartenreichtour und Mulderadweg im Hinteren Tiergarten (1. BA),
- Elberadweg durch den Kühnauer Park,
- Neue Promenade im Vorderen Tiergarten,
- Mulderadweg, Anschluss Retzau

Im Jahr 2017 wurde ca. 1.185 T€ für die Radverkehrsinfrastruktur aufgewendet.

Unterhalt Radverkehrsanlagen:	63.123,- €
Unterhalt touristische Radwege:	39.815,- €
<u>Investitionen in Radverkehrsanlagen:</u>	<u>1.081.621,- €</u>
<b>Gesamt:</b>	<b>1.184.559,- €</b>

Anteilige Kosten für die Radverkehrsanlagen des Bauvorhabens Muldebrücke, Kavalierstraße und Professor-Möhlmann-Straße sind darin nicht enthalten.

## 8. Umsetzung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen

Im Jahr 2017 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Schutzstreifen in der Raguhner Straße,
- Fahrradstraße Georgenallee zwischen Elbpavillon und Seniorenheim Essener Str.,

Nach Überprüfung der Fahrbahnbreiten auf der Elbebrücke wurde der Radfahrstreifen um ca. 20 cm verbreitert und die Fahrstreifen angepasst. Die Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen von drei auf zwei war wegen prognostizierter Durchlassfähigkeitsverluste nicht genehmigungsfähig.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung zur Radverkehrsführung im Bereich des BÜ Elisabethstraße wurde eine verkehrsrechtliche Anordnung erlassen, die im 2. HJ 2018 umgesetzt werden soll.

Die Anordnung eines Schutzstreifens auf der Westseite der Antoinettenstraße ist derzeit nicht möglich, weil sich die Verkehrsbehörde die Analyse der Verkehrsverhältnisse nach Freigabe der Kavalierstraße vorbehält. Alternativ prüft das Tiefbauamt eine bauliche Lösung zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr.



## 9. Trassenänderung Elberadweg

An der Umsetzung der Festlegung F 4.2.4 im RVK, Radfernwege in der Stadt Dessau-Roßlau möglichst innenstadtnah zu führen, wurde im Jahr 2016 begonnen. Dieser Prozess ist in 2017 ergebnisorientiert fortgeführt worden.

Im Januar 2017 wurde in den Ausschüssen für Bauwesen, Verkehr und Umwelt sowie für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Tourismus die Vorzugslösung des geänderten Elberadweges vorgestellt und grundsätzlich bestätigt. Die neue Trasse verläuft vom Kornhaus über Elballee – Meisterhäuser – Bauhaus – Bahnhofsbrücke – Innenstadt – Rathaus – Vorderer Tiergarten – Waldersee zu den Radfernwegen an der östlichen Stadtgrenze. Auf der Basis dieser Route wurde der Trassenänderungsantrag beim Landesverwaltungsamt gestellt.

In der Folge wurden Lösungen für die Radverkehrsführung in der Elballee, Gropiusallee und Kleiststraße detailliert untersucht und in der AG Radverkehr diskutiert. Ziel war die Umsetzung eines regelkonformen Ausbaus der Verkehrsanlagen im Sinne der Radverkehrsförderung gemäß der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). Daraus resultierten folgende Vorschläge:

- Zweistufiger Ausbau der Elballee (Stufe 1: Fahrbahnertüchtigung für Kfz.- und Radverkehr; Stufe 2: Ausbau der Gehwege mit einem Benutzungsrecht für den Radverkehr);
- Ausbau der bestehenden Radwege in der Gropiusallee nach ERA-Standard bei Verzicht auf Pkw-Stellplätze an einer Fahrbahnseite.

In der Beschlussvorlage „Infrastrukturvorhaben im Zuge der Trassenänderung des Elberadweges“ vom August 2017 wurde auf den ERA-konformen Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Gropiusallee verzichtet, um Einschränkungen des ruhenden Verkehrs zu vermeiden. Dafür wurde die Führung des Elberadweges in der Puschkinallee favorisiert.

Im Zuge der weiteren Diskussion in der Kommunalpolitik hat das Tiefbauamt den Prüfauftrag erhalten, das Bauhaus in den Trassenverlauf des Elberadweges zu integrieren. Im November 2017 wurde eine Ämterberatung unter Einbeziehung des ADFC durchgeführt, auf der ein StVO-konformer Ausbau der Radwege und die Anordnung einer Fahrradstraße thematisiert wurden. Dieser Standard wurde in die weiteren Planungen des Jahres 2018 übernommen. Inzwischen ist der Beschluss zum Ausbau der Radwege in der Gropiusallee und der Fahrbahn in der Elballee gefasst worden. Die Förderung der Vorhaben wurde beantragt. Der Baubeginn soll im 2. Halbjahr 2018 erfolgen.

Nach Auffassung des ADFC ist die geplante Trassenänderung des Elberadweges nur bei Schaffung von Ausbaustandards nach ERA zu rechtfertigen.

Weitere Abstimmungen erfolgten im Zuge der Planung des Vorhabens Kavalierrstraße/ Friedrichstraße zur Führung des Elberadweges im Innenstadtbereich.

## 10. Umgestaltung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofsplatz Dessau

Nach Förderzusage zum Vorhaben „Umgestaltung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofsplatz Dessau“ nach Schnittstellenprogramm im Dezember 2016 wurde die Bearbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis hin zur Ausschreibung des Vorhabens beauftragt.

Das Vorhaben wurde im „Stadtgespräch“, im ÖPNV-, Behinderten und Gestaltungsbeirat sowie in der AG Radverkehr vorgestellt und diskutiert. Das Vorhaben war Gegenstand von Beschlussfassungen in den Fachausschüssen und im Stadtrat. In der AG Radverkehr wurden beispielsweise Vorschläge zur Radverkehrsführung zwischen Unterführung Antoinettenstraße und Hbf.-Empfangsgebäude erarbeitet und eine Variantenuntersuchung des Tiefbauamtes zum Fahrradparken thematisiert. Die Vorzugslösung orientiert sich an den Vorgaben des Fördermittelgebers, an Vereinbarungen mit der DB Station & Service AG und gestalterischen Anforderungen im Bereich des Hbf.-Empfangsgebäudes. Folgende radverkehrsrelevanten Ergebnisse wurden in das Projekt aufgenommen:

- Zweirichtungsradweg zw. Hbf. und Unterführung
- Radverkehrsführung in der Unterführung Antoinettenstraße (Verkehrssicherheit)
- Ordnen des Fahrradparkens auf dem halbrunden Vorplatz durch Bereitstellung von Alternativen (Fahrradbügel am Nord- und Südflügel des Empfangsgebäudes,
- witterungsgeschützte Anlage im Bereich der verlängerten Fritz-Hesse-Straße,
- Verbesserung des diebstahlsicheren Fahrradparkens durch Einrichtung von drei abschließbaren Fahrradräumen in der vorhandenen überdachten Anlage.

Der Großteil der Leistungen der ÖPNV-Schnittstelle wurde im IV. Quartal 2017 ausgeschrieben. Die Realisierung soll weitestgehend im Jahr 2018 abgeschlossen werden.

## 11. Projekt Fahrradabstellanlagen

Der Fördermittelantrag wurde aus den Unterlagen des Projekts „Fahrradabstellen nach Konzept – 750 Stellplätze für Dessau-Roßlau“ entwickelt, das im Jahr 2016 beim Wettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ eingereicht wurde. Das angemeldete EFRE-Projekt umfasst ca. 500 Fahrradabstellplätze an 14 Standorten in der Dessauer Innenstadt. Der Förderbescheid liegt vor.

Die Planung der Anlagen erfolgt derzeit im Tiefbauamt. Für jeden Standort werden Portfolios erstellt, die die Rahmenbedingungen an den Standorten analysieren, den Typ der Fahrradparker und die Anzahl der Stellplätze festlegen.

Außerhalb der Dessauer Innenstadt soll ein GRW-Projekt (Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaft) zur Förderung touristischer Fahrradabstellanlagen umgesetzt werden. Eine Förderung wurde in Aussicht gestellt. Beispiele zu beiden Projekten befinden sich in der Anlage.

## 12. Fahrradabstellplatzrichtlinie

Der Entwurf der Fahrradabstellplatzrichtlinie wurde im Tiefbauamt auf der Grundlage von Vorgaben der Forschungsgesellschaft des Straßenwesens und praktischer Beispiele erarbeitet, in der AG Radverkehr und in Ämterberatungen vorgestellt.

Die Richtlinie dient der Festlegung von Qualitäts- und Mengenstandards, um ein ordnungsgemäßes Abstellen der Fahrräder zu gewährleisten und eine wichtige infrastrukturelle Voraussetzung zur Förderung des Radverkehrs zu erfüllen.

Die Ergebnisse der Anhörung zur Fahrradabstellplatzrichtlinie sind in die Beschlussvorlage weitestgehend eingeflossen. Der empfehlende Charakter wird einerseits kritisiert (ADFC),

andererseits bestehen Bedenken zur Verbindlichkeit. Negative Auswirkungen auf potenzielle Investoren sollen vermieden werden. Die Kennziffern orientieren sich an den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft des Straßenwesens und an praktizierten Satzungen.

Bezüglich der Anwendung der Fahrradabstellplatzrichtlinie strebt das Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt eine verbindliche Einführung für die Stadt Dessau-Roßlau und nachgeordnete Einrichtungen an. Für Privatinvestoren hat die Richtlinie empfehlenden Charakter. Kennziffern und Qualitätsanforderungen und Beispiele dienen der Beratung von Bauherren.

Eine Beschlussfassung als Leitlinie wird in 2018 angestrebt.

### 13. Arbeitsfördermaßnahmen

Im Jahr 2017 wurden zwei Arbeitsförderungsmaßnahmen in Anspruch genommen.

- 1. Pflegemaßnahmen an touristischen Wegen (Ein-Euro-Jobs)
- 2. Radranger als Maßnahme des Bundesfreiwilligendienstes (BUFDI)

Die erste Maßnahme wurde durch das Tiefbauamt betreut. Der Schwerpunkt der Tätigkeit lag in der Pflege touristischer Wege im Bereich Klein- und Großkühnau. Beispielsweise wurden der Verkehrsraum von Spurbahnwegen wiederhergestellt. Drei Personen waren sechs Monate im Einsatz.

Die zweite Maßnahme wurde durch das Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste und durch das Tiefbauamt betreut. Zwei Personen wurden für ein Jahr eingesetzt zu Pflege- und kleineren Reinigungsarbeiten und Kontrolltätigkeiten im Zuge des touristischen Wegenetzes einschließlich des „Roten Fadens“. Diese Maßnahme wird im Jahr 2018 fortgeführt.

### 14. Öffentlichkeitsarbeit

Die IG Fahrradfreundliche Stadt tagt jährlich im Frühjahr und im Herbst (20. April und 15. November 2017). Die BürgerInnen werden hier durch Umweltamt, Verkehrspolizei, ADFC, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung und das Tiefbauamt über aktuelle Entwicklungen des städtischen und regionalen Radverkehrs informiert, Es gibt Gelegenheit, Hinweise und Anregungen zu geben und sich aktiv für die Stärkung des Radverkehrs einzusetzen.

Die Woche der Mobilität fand vom 16. bis 22. September 2017 statt. Das Tiefbauamt hatte am 21. September eine Radtour zur Europäischen Mobilitätswoche angeboten. An insgesamt 7 Stationen wurde zu geplanten und bereits umgesetzten Verkehrsvorhaben mit den Schwerpunkten Radverkehr und ÖPNV informiert und diskutiert. Das betraf die Verkehrsanlagen an der neuen Muldebrücke, die Erschließung der neuen Schwimmhalle und die Nutzung naturnaher Radwege im Tiergarten für den innerstädtischen Alltagsradverkehr.

Der Elberadeltag 2017 fand in Aken statt. Es wurden mehrere Radtouren zwischen Dessau-Roßlau und Aken angeboten. Die Landesstraße L 63 war zeitweise für den Kfz.-Verkehr gesperrt und konnte durch Radfahrende uneingeschränkt genutzt werden.

Die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wurde auch 2017 durch die Stadtverwaltung mit Informationskampagnen, Aufruf der Mitarbeiter zu Teilnahme unterstützt.

Der Internetauftritt der Stadtverwaltung wurde grundlegend überarbeitet. Informationen zum Radverkehr sind unter folgendem Pfad eingestellt: <http://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadtentwicklung-und-umwelt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehrskonzept.html>

Die Pressearbeit konzentriert sich auf die Tagespresse und das Amtsblatt. Veröffentlichungen standen in Zusammenhang mit den Veranstaltungen der IG Fahrradfreundliche Stadt, der Radverkehrsführung auf der Elbebrücke, dem Elberadeltag in Aken, dem „Protected Bike Lane“ in der Albrechtstraße, der Trassenänderung des Elberadweges, dem Bauprojekt Radweg Heidestraße, dem Schutzstreifen in der Raguhner Straße, der Radverkehrssicherheit, der Spendenaktion für Lastenfahrräder und der Woche der Mobilität.

## 15. Bilanz zum Radverkehrskonzept

Nach der Beschlussfassung im Januar 2016 wurde in den Jahren 2016 und 2017 an der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes gearbeitet. Die Federführung liegt im Tiefbauamt. Im Ergebnis der Evaluation ist festzustellen, dass die Aktivitäten zur Umsetzung des RVK alle Teilkonzepte umfassen und ein großes Spektrum der Radverkehrsförderung abgedeckt werden konnte. Siehe Tabelle.

Kapitel RVK	Aktivität
Netzkonzept/ Netz Alltagsradverkehr	Schrittweise Planung und Realisierung der Maßnahmen zur Aufwertung des Radverkehrsnetzes
Radtouristisches Netz	Trassenänderung Elberadweg
	Trassenänderung des Europaradweges R1 über Mosigkau
	Aufwertung der Infrastruktur mit Schwerpunkt der Hochwasserschadensbeseitigung (Wegebau mit ca. 20 km Streckenlänge)
Radschnellverbindungen	Kontakt zum Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr über das Interesse der Stadt an einem Pilotprojekt/ Forschungsvorhaben Radschnellweg im Dezember 2016
Übergeordnete Netze	Stellungnahme zum Bedarfsplan des Landes zum Ausbau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen
Konzept Fahrradparken	Erarbeitung der Fahrradabstellplatzrichtlinie
	Integration von Fahrradabstellanlagen in Straßenbauvorhaben (z.B. Kavalierrstraße)
	Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten in zentralen Bereichen durch Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze über die Förderprogramme EFRE und GRW
Konzept Verknüpfung	Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes mit Festlegungen zur Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr (Fahrradmitnahme, Tarife, Schnittstellen, B+R)

Kapitel RVK	Aktivität
Konzept Verknüpfung	Planung und Ausbau von Schnittstellen und Zugangsstellen (z.B. Radverkehrsanlagen Bahnhofplatz Dessau),
Konzept Wegweisung	Konzentration auf die ordnungsgemäße touristische Wegweisung gemäß Leitlinie des Landes
Konzept Kommunikation und Service	Entwicklung Fahrrad-LOGO
	Teilnahme an Senioren- und Behindertenbeiräten
	Verkehrserziehung und Fahrradausbildung an Grundschulen
	Verkehrssicherheitstage durch das Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, Polizeirevier und Verkehrswacht
Administrative Aufgaben	Unfallauswertung in der Unfallkommission regelmäßig
	Gründung und regelmäßige Sitzungen der AG Radverkehr
	Organisation und Durchführung der IG Fahrradfreundliche Stadt (Umweltamt)
	Erarbeitung des jährlichen Statusberichtes

Kapitel 4.3 des RVK thematisiert die netzbezogenen Maßnahmen. Insgesamt wurden 158 Maßnahmen entwickelt, die zur Verbesserung von Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrsnetzes beitragen sollen. In Anlage 5a und 5b des RVK sind diese Maßnahmen konkret benannt (35 Maßnahmen an Knotenpunkten, 123 an Strecken). Die Planung und Realisierung des umfangreichen Maßnahmenpaketes kann nur schrittweise erfolgen. Bisher ist folgende Bilanz zu verzeichnen:

#### Maßnahmen an Strecken:

Maßnahmen, Gesamt:	<b>123</b>		
In Planung:	24		
In Bau:	5		
Realisiert:	27	davon:	
		Radwege:	7
		Hochwasser-Maßnahmen:	8
		Großvorhaben:	1
		Unterhaltsmaßnahmen:	9
		Verkehrsorganisat. Maßnahmen:	2
Aktivitäten, Gesamt:	<b>56</b>	Anteil:	46 %
Keine Aktivitäten	<b>67</b>	Anteil:	54 %

Von insgesamt 122 Maßnahmen sind Aktivitäten an 56 Maßnahmen zu verzeichnen. Das entspricht einem Anteil von 46%. 27 Maßnahmen (22%) wurden bereits realisiert, einige bereits vor 2016. Von den 66 noch nicht in Angriff genommenen Maßnahmen entfallen jeweils 29 auf Radverkehrsanlagen und auf Fahrbahnen. Einzelvorhaben an Radverkehrsanlagen sind zukünftig verstärkt zu realisieren (z.B. Albrechtstraße, Westseite über Unterhalt, Ostseite über Investition mit entsprechender Berücksichtigung in der Haushaltsplanung).

## Maßnahmen an Knotenpunkten:

Maßnahmen, Gesamt:	<b>35</b>		
In Planung:	10		
In Bau:	5		
Realisiert:	3	davon:	
		neue Kreuzungen:	2
		Verkehrsorg. Maßnahme:	1
Aktivitäten, Gesamt:	<b>18</b>	Anteil:	51 %
Keine Aktivitäten	<b>17</b>	Anteil:	49 %

Aktivitäten bestehen an etwa der Hälfte der Maßnahmen. Die in Planung befindlichen Maßnahmen sind möglichst zeitnah umzusetzen. Bei den Neubeginnen muss der Schwerpunkt auf die Überprüfung und Erhöhung der Verkehrssicherheit gelegt werden.

## 16. Status der AG Radverkehr

In der AG Radverkehr werden vielfältige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs diskutiert. Bei konkreten infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen werden im Ergebnis eines Diskussionsprozesses Empfehlungen gegeben. Diese sind bisher für Entscheidungsprozesse nicht bindend.

Das zeigt das Beispiel des Ausbaus der Radverkehrsanlagen in der Gropiusallee im Zuge der Trassenänderung des Elberadweges aus dem Jahr 2017. Der in der AG Radverkehr herausgearbeiteten Vorzugslösung eines richtlinienkonformen Ausbaus konnte in den anschließenden Beschlussfassungen nicht gefolgt werden. Es ist festzustellen, dass Radverkehrsförderung schwer umzusetzen ist, wenn der Kfz-Verkehr negativ betroffen ist (Wegfall von Kfz.-Stellplätzen).

Es ergibt sich die Frage, wie die AG Radverkehr stärkeren Einfluss auf Entscheidungen zur Förderung des Radverkehrs ausüben kann. Das Votum der AG Radverkehr könnte bei radverkehrsrelevanten Entscheidungen in den Beschlussvorlagen dokumentiert werden.

## 17. Ausblick

Die Umsetzung der Festlegung des Radverkehrskonzeptes soll 2018 kontinuierlich fortgeführt werden. Dabei gibt es folgende Schwerpunkte:

- Fortführung der AG Radverkehr (vier Sitzung im Jahr),
- Klärung des Status der AG Radverkehr,
- Durchführung der IG „Fahrradfreundliche Stadt“,
- Vorbereitung und Durchführung des Fahrradmarktes,
- Teilnahme am Elberadeltag in der Lutherstadt Wittenberg und Übernahme des Staffelstabes durch die Stadt Dessau-Roßlau für die Durchführung des Elberadeltages im Jahr 2019,
- Beschlussfassung der Fahrradstellplatzleitlinie,

- kontinuierliche Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen des RVK (Gropiusallee, Elballee, Ludwigshafener Straße),
- gezielte Vorbereitung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs,
- Qualifizierung der Bauausführung im Sinne der Radverkehrsförderung (Bordabsenkungen, Grundstückszufahrten, Materialeinsatz, ...)

## Anlagen

Übersicht der Baumaßnahmen 2017,  
Radverkehrsförderung, ausgewählte Beispiele,  
Fahrradklimatest, Auswertung,  
Projekt Fahrradabstellanlagen, Beispiele,  
Übersicht Presseartikel,  
Flyer zur Woche der Mobilität 2017,