

Radverkehrskonzept für Dessau-Roßlau

**in der Fassung des Beschlusses des
Stadtrates vom 27. 01. 2016,
Beschluss-Nr. StR/017/2016**

A U F T R A G G E B E R

Stadt Dessau-Roßlau
Tiefbauamt
Zerbster Straße 4
06844 Dessau-Roßlau

D A T U M

27. Januar 2016

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11

Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de

www.isup.de

Inhalt

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Aufgabe und Ziel | 4 |
| 2 | Potentiale und Randbedingungen | 6 |
| 2.1 | Potentiale | 6 |
| 2.2 | Übergeordnete Planungen | 7 |
| 3 | Erreichter Stand | 9 |
| 3.1 | Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr | 9 |
| 3.2 | Radtouristisches Angebot | 10 |
| 3.3 | Verkehrssicherheit | 11 |
| 3.4 | Fahrradparken | 11 |
| 3.5 | Verknüpfung | 13 |
| 3.6 | Wegweisung | 13 |
| 3.7 | Kommunikation und Service | 15 |
| 3.8 | Ganzjahresnetz | 16 |
| 3.9 | Fazit Bestandsaufnahme | 17 |
| 4 | Konzept Radverkehrsnetz | 19 |
| 4.1 | Netz Alltagsradverkehr | 19 |
| 4.2 | Radtouristisches Netz | 21 |
| 4.3 | Netzbezogene Maßnahmen | 23 |
| 4.4 | Anforderungen an übergeordnete Netze | 24 |
| 4.5 | Prioritäten für die Maßnahmeumsetzung | 25 |
| 4.6 | Radschnellverbindungen | 25 |
| 4.7 | Anforderungen durch Pedelecs | 26 |
| 4.8 | Verkehrssicherheit der Infrastruktur | 26 |
| 4.9 | Ganzjahresnetz | 27 |
| 5 | Konzept Fahrradparken | 28 |
| 5.1 | Standards | 28 |
| 5.2 | Maßnahmen | 29 |
| 5.3 | Umsetzung | 30 |
| 5.4 | Fahrradverleihsystem | 31 |
| 6 | Konzept Verknüpfung | 32 |
| 6.1 | Weiterentwicklung Bike+Ride | 32 |

| | |
|--|-----------|
| 6.2 Fahrradmitnahme | 32 |
| 7 Konzept Wegweisung | 33 |
| 7.1 Standards und Realisierung | 33 |
| 7.2 Wegweisungsnetz und zu weisende Ziele | 35 |
| 7.3 Umsetzungsprioritäten | 37 |
| 8 Konzept Kommunikation und Service | 38 |
| 8.1 Anforderungen | 38 |
| 8.2 Aktivitäten | 38 |
| 8.3 Präventive Verkehrssicherheitsarbeit | 39 |
| 9 Administrative Rahmenbedingungen | 41 |
| 9.1 Gremien | 41 |
| 9.2 Abläufe | 41 |
| 9.3 Finanzierung | 43 |
| 9.4 Verantwortlichkeiten | 44 |
| 10 Verzeichnisse und Quellen | 48 |
| 10.1 Abbildungsverzeichnis | 48 |
| 10.2 Tabellenverzeichnis | 48 |
| 10.3 Abkürzungsverzeichnis | 49 |
| 10.4 Quellenverzeichnis | 49 |

Anlagen

| | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs (Karte) |
| Anlage 2 | Bewertung der Führungsform und Mängel an den Strecken (Karte) |
| Anlage 3 | Zielnetz für den Alltagsradverkehr Dessau-Roßlau (Karte) |
| Anlage 4 | Übersicht Einzelmaßnahmen im Netz (Karte) |
| Anlage 5 | Maßnahmenliste Netz (Tabelle) |
| Anlage 6 | Konzept Wegweisungsnetz und radtouristisches Netz (Karte) |
| Anlage 7 | Konzept Ganzjahresnetz (Karte) |

1 Aufgabe und Ziel

Am 26.10.2011 hat der Stadtrat der Stadt Dessau-Roßlau die Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes beschlossen (Beschluss DR/BV/339/2011/VI-66). Es soll die Konzepte der bisherigen Teilstädte Dessau und Roßlau aus der Zeit vor deren Fusion ablösen und weiterführen.

Die Stufe 1 (Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse) wurde durch die Verwaltung selbst erstellt. Mit Stufe 2 (Konzeptentwicklung) wurde im Herbst 2013 die ISUP GmbH Dresden beauftragt. In einem umfangreichen Erarbeitungs- und Abstimmungsprozess wurde das vorliegende Radverkehrskonzept erarbeitet. Dabei wurde auf insgesamt 3 Workshops eine Vielzahl von Beteiligten (Ämter, Verbände, Fraktionen des Stadtrats) in die konzeptionellen Diskussionen einbezogen. Die Ergebnisse dieser Workshops und entsprechender Zuarbeiten sind in die Erstellung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes eingeflossen.

Mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sollen vier **zentrale Ziele** bezüglich Radverkehrsanteil, Zufriedenheit, Sicherheit und Vernetzung erreicht werden:

- **Radverkehrsanteil:** Die Stadt Dessau-Roßlau möchte die tragende Rolle des Radverkehrs im Stadtverkehr erhalten. Die Bedingungen sind 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.

Erläuterung: Das Ziel enthält zunächst den Anspruch einer Stabilisierung des Radverkehrsanteils. Die Gestaltung der Bedingungen umfasst viele Handlungsfelder, die einen Beitrag leisten sollen, damit mehr Menschen das Fahrrad gern benutzen. Wenn der Radverkehrsanteil im Binnenverkehr von jetzt etwa 20 % auf 30 % steigt, müssen die Kapazitäten der Anlagen so bemessen werden, dass etwa 50 % mehr Radverkehr auf ihnen abgewickelt werden kann. Dies hat z.B. Einfluss auf die Wahl der Breite, welche das Überholen ermöglichen sollte.

Welcher Anteil aller Wege in Dessau-Roßlau mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, kann durch regelmäßige Teilnahme am System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) ermittelt werden. Die endgültige Festlegung zum anzustrebenden modal split (Verkehrsmittelbenutzung) wird im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau-Roßlau, der sich in der Fortschreibung befindet, getroffen.

- **Zufriedenheit:** Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen soll steigen.

Erläuterung: Das Ziel bezieht sich auf subjektive Einschätzungen der Bevölkerung. Bei den kommunalen Bürgerumfragen sollte die jeweilige Einschätzung zu Teilaspekten, z.B. Sicherheit, Zustand der Infrastruktur, Reisezeit, Integration in das Stadtleben, mit gleichbleibenden Fragen er-

fasst werden. Damit lässt sich die Entwicklung im Zeitverlauf erfassen.

- **Sicherheit:** Das relative Risiko, beim Radfahren schwer verletzt oder getötet zu werden, soll sinken.

Erläuterung: Das relative Risiko bezieht sich auf die Verletzungswahrscheinlichkeit je zurückgelegter Strecke (z.B. pro 100.000 geradelten Kilometern). Bei steigendem Radverkehrsanteil (vgl. diesbezügliches Ziel) ist der Bezug auf das relative Risiko sinnvoll, weil Unfallzahlen auch davon abhängen, wie häufig eine Aktivität ausgeführt wird. Erfahrungen zeigen, dass es Kommunen möglich ist, die absoluten Unfallzahlen im Radverkehr trotz steigender Radverkehrsanteile stabil zu halten bzw. perspektivisch zu senken. Regelmäßige Unfallauswertungen sind die Grundlage.

- **Vernetzung:** Angebote für den touristischen und den Alltagsradverkehr in Dessau-Roßlau sind untereinander, mit dem Umland und mit anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen.

Erläuterung: Das Ziel bezieht sich sowohl auf infrastrukturelle Angebote (z.B. Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen) als auch auf betriebliche Bedingungen (z.B. Mitnahmemöglichkeit des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln und attraktive Tarife dafür). Kombiniert werden sollen die jeweiligen Stärken verschiedener Verkehrsmittel, z.B. zur Überwindung größerer Entfernungen mit Nahverkehrszügen. Das Ziel umfasst zudem die mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept angestrebte Verknüpfung des Netzes für den Alltagsradverkehr mit dem radtouristischen Netz und die damit zum Teil verbundenen kombinierten Führungen.

Mögliche Kriterien für die Einschätzung der Zielerreichung sind der Anteil der Verknüpfungspunkte zwischen Alltags- und touristischem Netz, der mit Zielwegweisung ausgestattet ist, der Anteil mit qualitativ und quantitativ ausreichenden Bike+Ride-Anlagen ausgestatteten Zugangsstellen zu Nahverkehrszügen, die Zahl der Ein- und Aussteiger im Nahverkehr mit Fahrrad sowie die Anzahl der Abstellanlagen beim Übergang in die Innenstadt.

Zielhorizont des Radverkehrskonzeptes ist, soweit nicht anders angegeben, das Jahr 2025. Der Umsetzung dieser Ziele dienen die im Konzeptteil (Abschnitte 4 bis 9 des vorliegenden Textes) fixierten verbindlichen Festlegungen, die durch Erläuterungen ergänzt werden.

2 Potentiale und Randbedingungen

2.1 Potentiale

Die SrV-Erhebung¹ 2013 hat für die Stadt Dessau-Roßlau ergeben, dass ca. 19 % aller Wege im Binnenverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies ist ein für deutsche Städte vergleichsweise hoher Wert. Er ist jedoch geringer als die in vorausgegangenen SrV-Erhebungen für das frühere Dessau ermittelten Werte, was zum Teil mit Änderungen der Methodik seit 2008 und mit der Vergrößerung des Stadtgebietes zusammenhängt. Die Werte aus 2013 für andere Verkehrsmittel sind wie folgt: zu Fuß 30 %, Busse und Bahnen 6 %, Autoverkehr 44 %.

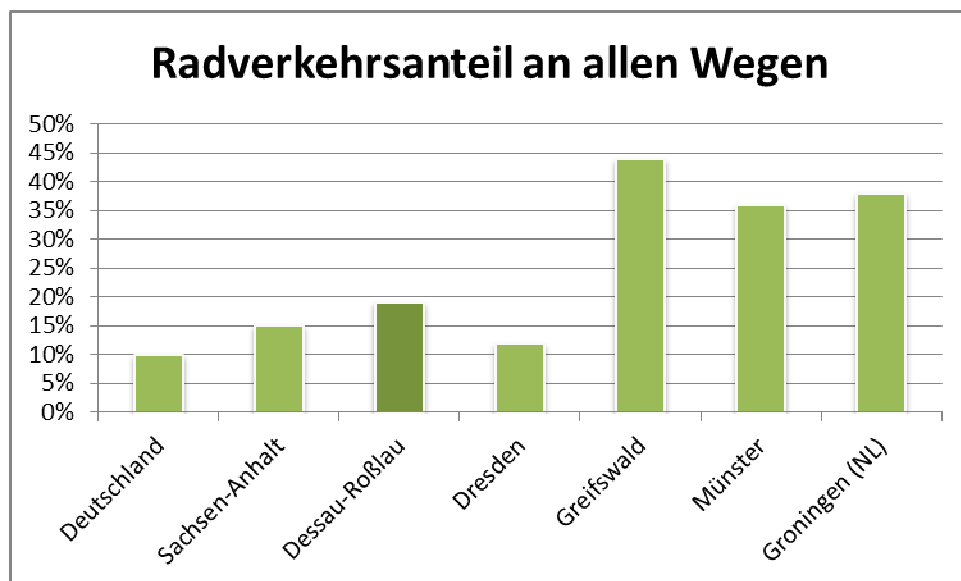


Abbildung 2.1

Radverkehrsanteile unterschiedlicher Städte und Regionen

¹ SrV: System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden; Befragungen finden ca. alle 5 Jahre statt, die teilnehmenden Kommunen erhalten umfangreiche Daten zum Verkehrsverhalten ihrer Bevölkerung. Die Werte aus 2013 sind wegen einer Methodikänderung nicht direkt mit denen aus 2008 vergleichbar.

Die Stadt Dessau-Roßlau unterscheidet sich in ihren äußeren Bedingungen (Klima, Topografie) kaum von Städten mit noch höheren Radverkehrsanteilen wie z.B. Greifswald, Münster oder niederländischen Städte wie Groningen (vgl. Abbildung 2.1). Es ist flach, das Klima ist etwas trockener als z.B. in Münster oder Groningen, es gibt keinen ständigen Wind vom Meer. Die Siedlungsstruktur ist noch relativ kompakt, die Entfernungen überwiegend fahrradfreundlich. Im nördlichen Stadtgebiet wohnen etwa 90 % der Einwohner im 3,5-km-Einzugsbereich des Roßlauer Zentrums, im südlichen Stadtgebiet etwa 85 % im 5-km-Einzugsbereich des Dessauer Zentrums. Einzig die Bevölkerungsstruktur hebt sich etwas ab, da der Anteil der älteren Menschen vergleichsweise hoch ist und weiter steigt. Erfahrungsgemäß unterscheiden sich jedoch gerade fahrradfreundliche und weniger fahrradfreundliche Städte bei der Fahrradnutzung der Älteren. Während in Städten mit ungünstigen Radfahrbedingungen vor allem Jüngere Fahrrad fahren, ist bei fahrradfreundlichen Städten kaum ein Unterschied zwischen den Altersgruppen bei der Fahrradnutzung vorhanden.

Es gibt daher gute Gründe, dass sich Dessau-Roßlau an Städten mit Fahrradanteilen von über 30 % orientiert, zumal mit dem Aufkommen der Pedelecs neue Potentiale entstehen.

2.2 Übergeordnete Planungen

Um die für Dessau-Roßlau benannten Ziele des Radverkehrskonzeptes zu erreichen und die Radverkehrspotenziale somit zu erschließen bedarf es eines Zusammenspiels kommunaler Aktivitäten und günstiger Randbedingungen, die durch übergeordnete Ebenen gesetzt werden.

Der Bund hat mit dem **Nationalen Radverkehrsplan 2020** /6/ seinen Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Dazu gehören insbesondere die Finanzierung von Fortbildungsmaßnahmen und Modellversuchen, der Bau von Radwegen an Bundesstraßen und die radverkehrsfreundlichere Gestaltung des Straßenverkehrsrechts durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009/2013.

Der Nationale Radverkehrsplan geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Damit ist gemeint, dass zur Radverkehrsförderung nicht nur die Bereitstellung des Weges vom Start bis zum Ziel gehört, sondern auch viele weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln usw.

Das Land Sachsen-Anhalt hat im Jahr 2010 den **Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt** /3/ beschlossen. Er umfasst 20 Leitlinien für die Radverkehrsgestaltung für Sachsen-Anhalt und benennt für die Handlungsfelder strategische Zielsetzungen und konkrete Maßnahmen.

Der Landesradverkehrsplan bestimmt und definiert das Landesradverkehrsnetz, das unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft landeseinheitlich klassifiziert wird. In Dessau-Roßlau gehören der Elberadweg, der Europaradweg R1, der Mulderadweg und die Gartenreichtour Fürst Franz zu den Radrouten der Klassen 1 und 2 dieses Landesradverkehrsnetzes. Der Bedarf von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen wird aufgezeigt und u.a. das Wegemanagement, das Wegweisungssystem, die Vernetzung mit dem ÖPNV und die Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit thematisiert.

Mit den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**, Ausgabe 2010 (ERA 2010) /2/ liegt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es repräsentiert den Stand der Technik und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen und in der Praxis bewährten bundesweiten Regelwerke, wie z.B. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 /5/), ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin. Dies ist von besonderer Bedeutung, da die VwV-StVO zusammen mit der Straßenverkehrsordnung die Grundlage für die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden, etwa bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Markierungen, bildet. Verkehrsplaner und Straßenverkehrsbehörden beziehen sich somit auf einheitliche Grundlagen.

Die ERA 2010 geben Hinweise zur Planung von Radverkehrsnetzen, stellen grundlegende Entwurfsanforderungen dar (z.B. Breiten, Radien, Oberflächenqualitäten) und stellen die Eigenschaften und Einsatzbereiche der einzelnen Führungsformen (z.B. Radweg, Radfahrstreifen, Fahrbahn) des Radverkehrs vor. Die Wahl der Führungsform wird durch eine Systematik unterstützt, bei welcher die Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs eine wesentliche Rolle spielt. Ein umfangreiches Repertoire zur Sicherung des Radverkehrs an Knotenpunkten ist enthalten. Auch die Führungen des Radverkehrs in Gegenrichtung von Einbahnstraßen, auf Fahrradstraßen, in Fußgängerbereichen und beim Überqueren von Fahrbahnen sind Thema der ERA 2010. Hierzu hat der Gesetzgeber mit der Novelle der **VwV-StVO** von 2009 zur Förderung des Radverkehrs ausdrücklich neue Spielräume eröffnet und zum Teil den Straßenverkehrsbehörden bzw. Straßenbaulastträgern diesbezüglich neue Verpflichtungen auferlegt.

Die Förderung des Radverkehrs entspricht auch den formulierten Zielen verschiedener durch den Stadtrat beschlossener Konzepte und Programme bzw. steht mit diesen in Wechselwirkung, wie z. B.

- Leitbild der Stadt Dessau-Roßlau 2011 zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt (radverkehrsrelevanter Bezug wird in den Handlungsfeldern Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft sowie Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hergestellt)
- Zentrenkonzept
- Verkehrsentwicklungsplan
- Nahverkehrsplan
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept
- Beteiligung am European-Energy-Award und
- Schulentwicklungsplanung.

3 Erreichter Stand

3.1 Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr

Die Stadt Dessau-Roßlau hat eine lange Tradition als Fahrradstadt. Den sehr hohen Radverkehrsanteilen an allen zurückgelegten Wegen in Dessau folgte auch die Infrastruktur. Schon seit den 30er Jahren wurden Radwege gebaut. Daher sind viele Straßen mit Radverkehrsanlagen, wenn auch sehr unterschiedlichen Alters und sehr unterschiedlicher Qualität, ausgestattet.

Ein aktuelles Netzkonzept für den Alltagsradverkehr, welches die einzelnen Strecken mit ihren unterschiedlichen Führungsformen wie Fahrbahnführung des Radverkehrs, Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen zu durchgängigen Verbindungen verknüpft und eine Netzhierarchie enthält, fehlt jedoch. Es ist daher notwendig, die bisher unterschiedlichen Netzplanungsansätze in den früher selbständigen Städten Dessau und Roßlau auf eine einheitliche Grundlage zu bringen und eine auf dem aktuellen Stand der Methodik basierende Netzplanung zu verfolgen.

Das Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau hat daher erste Netzentwürfe vorgelegt, welche die Grundlage für weiterführende Untersuchungen bildeten. Auf der Basis dieses Entwurfes wurde durch das Tiefbauamt eine Befahrung vorgenommen, um die aktuelle Führung des Radverkehrs, die straßenverkehrsrechtliche Regelung, die Breite der Anlagen sowie bauliche und verkehrsorganisatorische Defizite zu erfassen und Handlungsbedarf ableiten zu können. Die aktuelle Führungsform des Radverkehrs zeigt richtungsgetrennt die Karte in Anlage 1.

Die Ergebnisse der Befahrung waren Grundlage einer Mängelanalyse. In Anlage 2 sind für das Netz die Strecken, bei denen mittlere oder schwere Mängel festgestellt wurden, gekennzeichnet. In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich um Radverkehrsanlagen zu geringer Breite oder mit schlechter Oberfläche sowie schlecht befahrbare Fahrbahnabschnitte. An vielen Knotenpunkten werden Radwege, z.T. früheren Regelwerken folgend, abgesetzt geführt, was mangels ausreichender Sicht zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr heute als Sicherheitsdefizit eingestuft wird.

Zusätzlich wurde in Anlage 2 für die Hauptverkehrsstraßen analysiert, ob die vor Ort vorhandene Führungsform des Radverkehrs der nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010 /2/) in der jeweiligen Situation erforderlichen Führungsform entspricht. Dabei wurde Bezug auf die Bilder 7 und 8 in Verbindung mit Tabelle 8 der ERA 2010 genommen. Wesentliches Beurteilungskriterium der ERA sind dabei die Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs. Die Straßen werden danach in vier Belastungsbereiche eingeteilt, denen Führungsformen des Radverkehrs zugeordnet werden. Die Abweichungen zwischen dem Bereich der vor Ort angetroffenen Führungsform und dem der erforderli-

chen Führungsform lässt sich damit in Stufen wiedergeben, welche in Anlage 2 dargestellt sind. Wird der Radverkehr beispielsweise auf der Fahrbahn geführt (dies ist nach ERA 2010 dem Belastungsbereich I zugeordnet), Verkehrsstärke und -geschwindigkeit der Straße entsprechen aber Belastungsbereich III nach ERA 2010, so wird in der Karte eine Abweichung von zwei Stufen dargestellt (z.B. B 187 Roßlau - Klieken außerorts).

Es zeigt sich, dass in den innerstädtischen Bereichen in der Regel eine akzeptable Führungsform vorliegt und sich Abweichungen vor allem in den Randbereichen (Bundes- oder Landesstraße ohne Radverkehrsanlage) ergeben. Die Einstufung sagt jedoch nichts darüber aus, ob die Radverkehrsanlage komfortabel und sicher befahrbar ist. Sie ermöglicht z.B. keine Aussagen zu Mängeln an Knotenpunkten, baulichen Mängeln der Strecken und Konflikten mit dem Fußgängerverkehr. Auch weil die Grenzen zwischen den Belastungsbereichen nach ERA 2010 fließend sind und örtliche Besonderheiten zu beachten sind, ist die Bewertung relativ grob und dient somit einer ersten Orientierung.

In der Schulbefragung zum Radverkehrskonzept im Herbst 2013 gaben von den antwortenden 22 Schulen 5 an, mit der Qualität und dem Komfort der Wege zur Schule für Rad fahrende Schüler zufrieden zu sein. 10 Schulen waren teils zufrieden, 2 unzufrieden und 4 sehr unzufrieden. Als Vorschlag für Verbesserungen wurden von 8 Schulen mehr Radwege (im Sinne einer generalisierenden Aussage), von 7 Schulen konkrete Streckenverbesserungen und von 6 Schulen bessere Oberflächen der Verkehrswege benannt.

3.2 Radtouristisches Angebot

Das radtouristische Angebot in Dessau-Roßlau besteht aus den Radrouten des Landesradverkehrsnetzes, die in vier Klassen (vgl. Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt /3/) unterteilt sind. Es handelt sich um folgende Routen mit folgenden Zuordnungen:

- Elberadweg (Klasse 1, zugleich D-Netz-Route 10)
- Europaradweg R1 (Klasse 1, zugleich D-Netz-Route 3)
- Mulderadweg (Klasse 2)
- Gartenreichtour Fürst-Franz (Klasse 2)
- Bauhaustour (Klasse 3)
- Rundtour Dessau-Roßlau (Klasse 3)
- Flämingradweg (Klasse 3)
- Anhalt-Wittenberg-Tour (Klasse 3)
- Schlösser- und Burgentour Elbe - Vorfläming (Klasse 3)

Die Wegweisung auf den Radrouten der Klassen 1 und 2 (überregionale Radwege) wird durch das Land Sachsen-Anhalt realisiert und betreut. Infotafeln an wichtigen Verbindungspunkten ergänzen das System.

Die Linienführung der Bauhaustour befindet sich gegenwärtig in Überarbeitung.

Bei der Schlösser- und Burgen-Tour Elbe-Vorfläming und der Anhalt-Wittenberg-Tour sind gegenwärtig Betreiber und Unterhaltung nicht ausreichend geregelt. Der Fortbestand ist zu überprüfen.

3.3 Verkehrssicherheit

Nach der Unfallstatistik der Polizei geschahen im Jahr 2014 in Dessau-Roßlau 202 Radverkehrsunfälle (7,5 % aller Unfälle) mit 135 Leichtverletzten, 13 Schwerverletzten und einem Todesfall. Erfahrungsgemäß gibt es bei den polizeilichen Unfallstatistiken eine hohe Dunkelziffer vor allem bei Alleinunfällen, weil diese nicht gemeldet werden.

Die Unfallzahl entspricht 24,2 Radunfällen je 10.000 Einwohner. Dieser Wert liegt im Bereich anderer Städte wie Dresden (ca. 25), Leipzig (ca. 21) und Hannover (ca. 24 Radunfälle je 10.000 Einwohner), hat jedoch verglichen mit 2012 zugenommen. Nach Aussage der Polizei gibt es keine Unfallschwerpunkte im Radverkehr.

Die Präventionsarbeit konzentriert sich vor allem auf die Schulausbildung der Kinder in der 4. Klasse, die mit der Fahrradprüfung abgeschlossen wird sowie auf das allen Bevölkerungsschichten zur Verfügung stehende Schulungsprogramm, welches vor allem von Senioren genutzt wird. Außerdem gibt es eine AG Schulwegsicherung, die Unfallkommission, den Verkehrssicherheitsbeirat, Aktionstage zur Radverkehrssicherheit und die Durchführung von Radverkehrsschauen. An mehreren Kreuzungen wurden zur Verminderung des von Lastkraftwagen aus nicht einsehbareren Bereichen insgesamt 10 Spiegel angebracht („Trixispiegel“). Damit sollen Personen in diesem Bereich durch die Fahrer besser gesehen werden.

Von den 22 in der Schulbefragung zum Radverkehrskonzept antwortenden Schulen gaben nur 4 an, über Routenbeschreibungen für sichere Radverkehrsverbindungen zur Schule (Radschulwegpläne) zu verfügen. Alle Grundschulen, eine Sekundarschule und beide Förderschulen gaben an, an der Fahrradausbildung mit anschließender Prüfung teilzunehmen.

Durch die Stadtverwaltung wurden zur Umsetzung der Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009/2013 bzw. der zugehörigen Verwaltungsvorschriften (Novelle von 2009) Prüfungen der Radverkehrsanlagen durchgeführt. Im Fokus stand dabei insbesondere die Frage der Benutzungspflicht von Radwegen. In den Jahren 2011 und 2012 wurden durch die untere Straßenverkehrsbehörde alle straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen geprüft, Anhörungen und Radverkehrsschauen durchgeführt und verkehrsrechtliche Anordnungen verändert. Im Ergebnis ist der Anteil der benutzungspflichtigen Radwege an den untersuchten Radverkehrsanlagen auf etwa 55 % zurückgeführt worden.

3.4 Fahrradparken

An Wohngebäuden verfügen vor allem Mehrfamilienhäuser über Abstellanlagen in Eingangsnähe. Die Qualität dieser Abstellanlagen ist meist jedoch sehr gering, d.h. es wird nur das Vorderrad gehalten (was die Felge verbiegen kann) und der

Fahrradrahmen ist nicht anschließbar, so dass kein ausreichender Diebstahlschutz gegeben ist. An öffentlichen Gebäuden ist der Anteil anforderungsgerechter Fahrradständer in Form von Bügeln oder Beta-Parkern höher.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau schreibt bislang keine Errichtung von Fahrradabstellplätzen an Gebäuden vor. Ein spezielles Informationsmaterial für Bauträger fehlt.

Das Aufstellen von Fahrradständern ist nicht in der Sondernutzungssatzung der Stadt Dessau-Roßlau ausdrücklich geregelt und damit nicht von der Erlaubnispflicht ausgenommen. Ein Qualitätsmanagement über die Sondernutzungssatzung gibt es damit bislang nicht.

Die 22 in der Schulbefragung antwortenden Schulen verfügen bei insgesamt etwa 5.700 Schülern über ca. 2.400 Fahrradabstellplätze (vgl. Abbildung 3.1). Der überwiegende Anteil ist jedoch von eingeschränkter Qualität (Felgenklemmer) und ohne Dach (vgl. Abbildung 3.2). Bis auf drei Fälle wurde die Qualität und Anzahl der Fahrradabstellplätze von den Schulleitungen als ausreichend eingeschätzt.

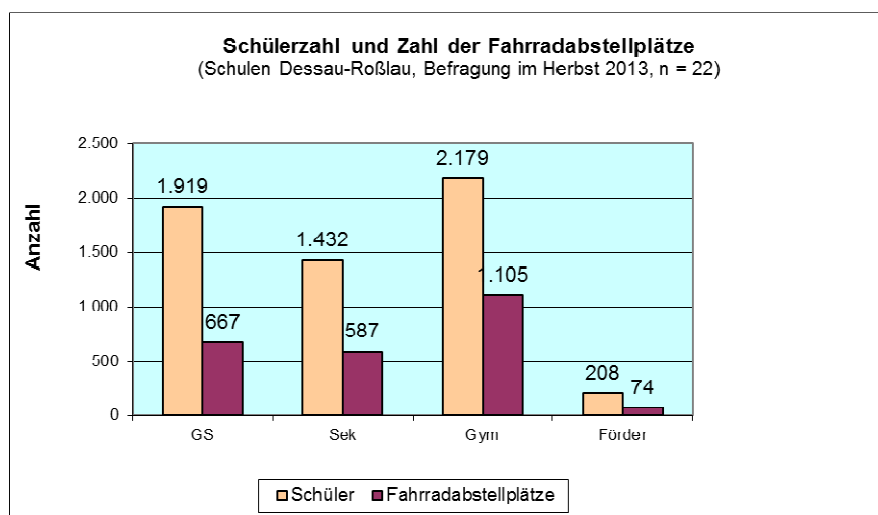


Abbildung 3.1

Schülerzahl und Zahl der Fahrradabstellplätze (Schulbefragung Herbst 2013)

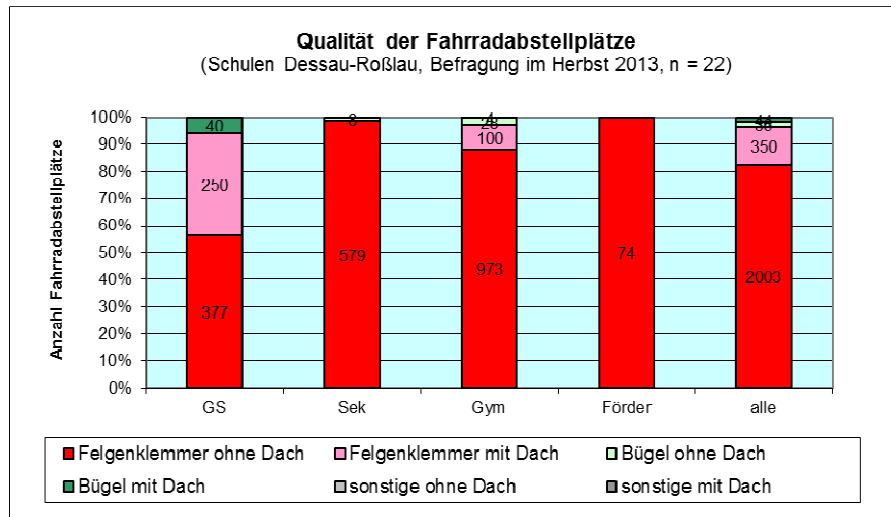


Abbildung 3.2 Qualität der Fahrradabstellplätze (Schulbefragung Herbst 2013)

3.5 Verknüpfung

Bis auf Meinsdorf verfügen die Zugangsstellen zum Eisenbahnverkehr über anforderungsgerechte Fahrradständer. Am Hauptbahnhof reicht die Anzahl bahnsteignaher Abstellmöglichkeiten nicht aus, die etwas weiter entfernten überdachten Abstellanlagen werden dagegen nur zögerlich angenommen.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau 2008 - 2015 /9/ sah die Einrichtung von Bike+Ride-Anlagen an insgesamt 5 weiteren Standorten vor, von denen die in Mosigkau, Dessau-Hbf Westzugang, Dessau-Alten und Rodleben bislang umgesetzt sind.

Sowohl im Schienenpersonennahverkehr des Landes Sachsen-Anhalt als auch in den Bussen und Straßenbahnen der Stadt Dessau-Roßlau ist die Fahrradmitnahme entgeltfrei möglich.

3.6 Wegweisung

Gegenwärtig sind vor allem die touristischen Radrouten mit Wegweisung versehen (vgl. Abschnitt 3.2). Außerdem sind Anschlussrouten vom Stadtzentrum bzw. Bahnhof zum Elberadweg und zum Mulderadweg ausgewiesen sowie ein kurzes Verbindungsstück zwischen Bahnhof und Kreisverkehr Kühnauer Straße. Eine Übersicht über die gewiesenen Routen zeigt Abbildung 3.3.

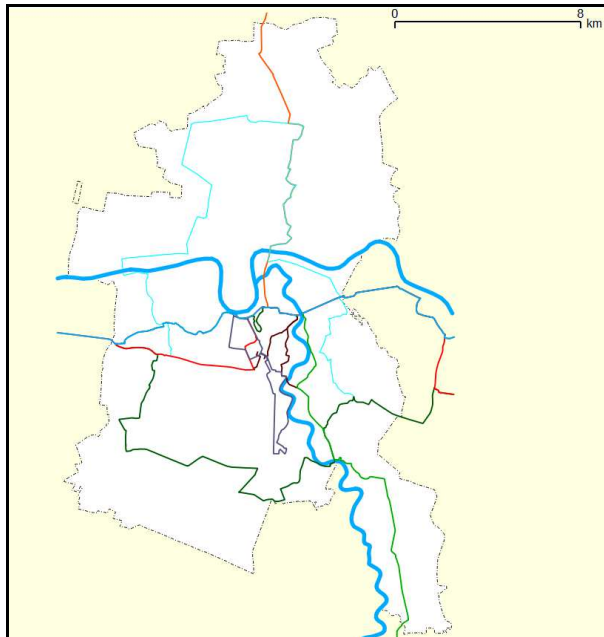


Abbildung 3.3 2014 mit Radverkehrswegweisung versehene Streckenabschnitte im Stadtgebiet Dessau-Roßlau

Bei den Routen der Kategorien I und II des radtouristischen Landesnetzes wird Zielwegweisung nach dem „Touristischen Leit- und Informationssystem des Landes Sachsen-Anhalt“ verwendet, die z.T. jedoch vom bundesweiten Standard nach FGSV-Merkblatt (vgl. /4/) abweicht. Dies betrifft insbesondere das fehlende Fahrradlogo, die unklare Verwendung von Ziel- und Streckenpiktogrammen, die Integration von touristischen Hinweisen mit farbiger Unterlegung und die verkleinerte Ausführung der Zwischenwegweiser bzw. der auf ihnen verwendeten Pfeile.

Ein landesweit einheitliches Zielverzeichnis zu den Routen des Landesnetzes liegt bislang nicht vor. Die gegenwärtig in der Radwegweisung von Dessau-Roßlau verwendeten Zielorte zeigt Abbildung 3.4.

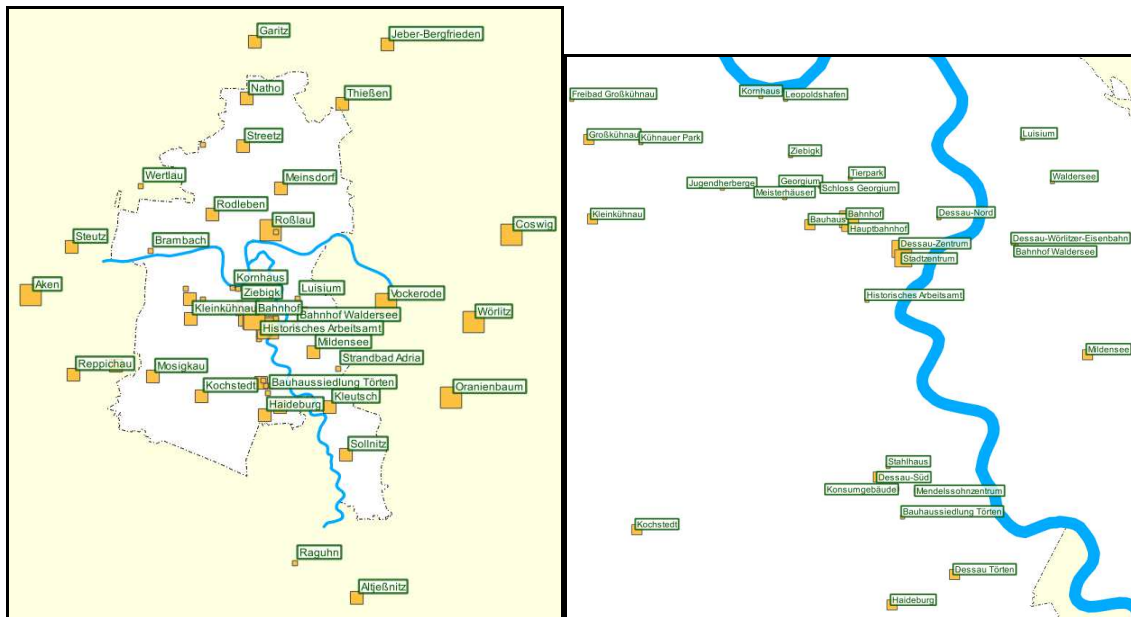


Abbildung 3.4 2014 im Stadtgebiet Dessau-Roßlau verwendete Zielorte der Radverkehrswegweisung (Gesamtübersicht und Detailkarte)

3.7 Kommunikation und Service

Die Stadt Dessau-Roßlau unternimmt, z.T. in Zusammenarbeit mit Partnern, diverse Aktivitäten, um zu radverkehrsrelevanten Themen zu informieren und für die Benutzung des Fahrrades zu werben. Dazu gehören u.a.

- Infotafeln an den touristischen Radwegen sowie Radverkehrswegweisung
- Faltblatt „Radweg oder Fahrbahn?“ von Stadt und ADAC
- Faltkarte „Rundtour Dessau-Roßlau“ (Stadt Dessau-Roßlau 2013)
- Serie von Image-Postkarten des ADFC (Förderung durch Umweltamt)
- Themenseite Radverkehr auf der Website der Stadt (z.B. mit Übersicht zu Fahrradhändlern)

Darüber hinaus werden durch das Land Sachsen-Anhalt Informationen zum radtouristischen Netz bereitgestellt.

Im Tiefbauamt nehmen zwei Personen mit einem Teil ihrer Arbeitszeit strategische und koordinierende Aufgaben der Radverkehrsförderung wahr. Weitere Mitarbeiter sind mit einzelnen Radverkehrsaufgaben in anderen Ämtern betraut (z.B. Verkehrsbehörde im Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung). Nach Zuarbeiten des Tiefbauamts erfolgt die Öffentlichkeitsarbeit durch den Pressesprecher.

Den Mitarbeitern der Stadtverwaltung stehen Dienstfahrräder zur Verfügung.

Zweimal jährlich trifft sich die IG fahrradfreundliche Stadt, in welcher externe Gruppierungen und Bürgerinnen und Bürger mitarbeiten, zur Abstimmung fahrradspezifischer Themen. Die Stadt Dessau-Roßlau wirkt im Arbeitskreis Radverkehr der Metropolregion Mitteldeutschland mit (Herausgabe der Imagebroschüre

Radverkehr in Mitteldeutschland, Vorbereitung und Durchführung der 4. Mitteldeutschen Radverkehrskonferenz 2014 in Dessau-Roßlau).

3.8 Ganzjahresnetz

Der Winterdienst auf den Straßen und Wegen der Stadt Dessau-Roßlau wird durch die Winterdienstsatzung der Stadt geregelt. Danach gibt es für die Fahrbahnen und Radwege verschiedene Reinigungsklassen und Dringlichkeitsstufen. Für jeden Streckenabschnitt ist damit geregelt, ob und mit welcher Priorität er winterdienstlich behandelt wird (vgl. Abbildung 3.5).

Der Winterdienst an Bundes- und Landesstraßen wird im Auftrag des LSBB durchgeführt, wenn diese Straßen in seiner Baulast sind.

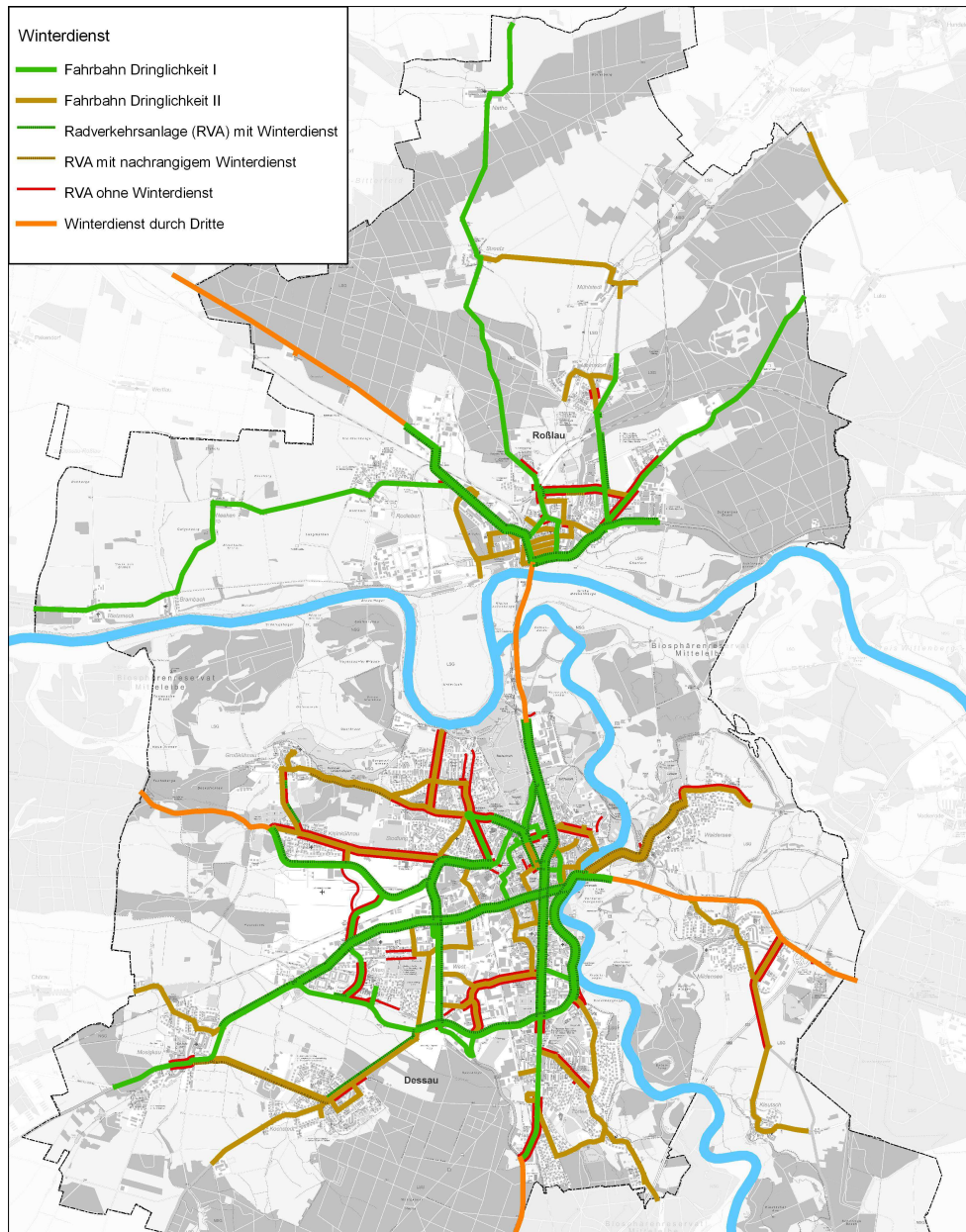


Abbildung 3.5 Stand der Winterdienstregelung in Bezug auf das Netz des Radverkehrs nach der Winterdienstsetzung 2012

3.9 Fazit Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme ergibt das Bild einer Stadt, in welcher

- Radfahren eine lange Tradition hat,
- vergleichsweise viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (ca. 1/5 aller Ortsveränderungen im Binnenverkehr), wenn auch mit sinkender Tendenz,
- das Fahrrad auf dem Schulweg eine große Rolle spielt,

- ein schrittweiser und kontinuierlicher Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit einer großen Vielfalt an Anlagen und verkehrsorganisatorischen Lösungen erfolgte,
- an Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen die Regel sind,
- es sich bei diesen Radverkehrsanlagen in vielen Fällen um nach älteren Standards gebaute Anlagen handelt, die heutigen Erfordernissen (z.B. hinsichtlich der Sicherheitsräume oder der Führung an Knotenpunkten) nicht mehr entsprechen,
- die Unterhaltung der Verkehrsanlagen nicht ausreichend ist,
- sehr gute Voraussetzungen für den Fahrradtourismus durch ein umfassendes Routennetz mit Wegweisung nach Vorgaben des Landes existieren,
- umfangreiche Verkehrssicherheitsarbeit geleistet wird,
- gute Vernetzungen mit dem ÖPNV bestehen,
- gute Ansätze der Öffentlichkeitsarbeit und der Zusammenarbeit von Verbänden und Verwaltung bestehen,
- eine umfassende Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht erfolgte,
- die ganzjährige Nutzbarkeit der Radwege eingeschränkt ist und
- an Fahrradabstellanlagen Nachholbedarf im Sinne der Stand- und Diebstahlsicherheit besteht.

Der Handlungsbedarf besteht damit vor allem in der Vereinheitlichung der planerischen Herangehensweisen inklusive des zugrunde zu legenden Radverkehrsnetzes und der Standards bei Radabstellanlagen, der Verbesserung der Qualität bei vorhandenen Radverkehrsanlagen und der Sicherung einer ausreichenden Unterhaltung. Darüber hinaus sind neuere Entwicklungen zur Förderung des Radverkehrs aufzunehmen (z.B. verkehrssichere Führungsformen auf der Fahrbahn, Radverkehrswegweisung).

4 Konzept Radverkehrsnetz

4.1 Netz Alltagsradverkehr

F 4.1.1 Dem Radverkehr in Dessau-Roßlau sollen grundsätzlich alle öffentlichen Straßen und Wege zur Verfügung stehen. Eine besondere Angebotsqualität wird in dem in Anlage 3 bzw. in Abbildung 4.1 dargestellten Radverkehrsnetz (Netzkategorien II bis IV nach RIN) verwirklicht.

Erläuterung: Das dargestellte Netz ist das Ergebnis einer systematischen Planung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) /1/. Dabei werden wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs zunächst durch Luftlinien miteinander verbunden und diese Luftlinien anschließend auf bestehende oder zu realisierende Straßen und Wege umgelegt. Aus der Bedeutung der miteinander verbundenen Quellen und Ziele ergibt sich die Netzkategorie der jeweiligen Radverkehrsverbindung und somit eine Hierarchie im Netz. Grundlage für die Zielauswahl waren das Zentrale-Orte-Konzept der Regionalplanung und ergänzende Zentrenbetrachtungen für die Stadtteile der Stadt Dessau-Roßlau mit dem Ansatz, jeden Stadtteil durch mindestens ein Ziel zu repräsentieren.

Das dargestellte Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr hat auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau eine Gesamtlänge von 306 km, davon entfallen 13 km auf die höchste Netzkategorie II, 109 km auf die Netzkategorie III und 184 km auf die Netzkategorie IV.

F 4.1.2 Für das in Anlage 3 dargestellte Netz für den Alltagsradverkehr werden die in den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" /2/, Tabelle 2 dargestellten Qualitätsmerkmale als Zielgrößen für die Netzgestaltung und Planung von Straßenbauvorhaben angestrebt.

Erläuterung: Die ERA stellen den aktuellen Stand der Technik dar, was auch durch einen entsprechenden Hinweis in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung unterstrichen wird. Die Qualitätsmerkmale beziehen sich auf langfristig zu erreichende Zielgrößen zu Fahrgeschwindigkeiten, maximalen Zeitverlusten durch Anhalten und Warten, die Ausstattung mit Beleuchtung und Wegweisung und auf Netzebene zu verwirklichende Qualitäten hinsichtlich Netzdichte, Umwegfaktoren, Entwurfsanforderungen, Winterdienst und soziale Sicherheit.

F 4.1.3 Unabhängig davon, ob es sich um eine Strecke des in Anlage 3 dargestellten Radverkehrsnetzes handelt oder nicht, sind bei der Planung, Realisierung und Ausführung von Straßenbaumaßnahmen und der Wahl der Radverkehrsführung immer die Entwurfsstandards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ /2/ zugrunde zu legen. Als Zielgröße für die Qualitätsmerkmale der Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen außerhalb dieses Radverkehrsnetzes sind die Anforderungen für innergemeindliche Radverkehrsverbindungen (vgl. ERA, Tabelle 2, IR IV) zu beachten. Beim Entwurf von Radverkehrsanlagen sind die Spielräume für eine Maximierung der Flächenangebote für den Rad- und Fußverkehr auszunutzen. Wenn die Sanierung nicht standardgerechter Seitenraumführungen des Radverkehrs ansteht, ist zu prüfen, ob statt dessen eine fahrbahn-

orientierte Führung (z.B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen, temporeduzierte Fahrbahn) realisierbar ist.

Erläuterung: Grundsätzlich sind alle Straßen so zu gestalten, dass sie sicher und komfortabel für den Radverkehr nutzbar sind. Die Zuordnung zu einem Netz dient insbesondere dazu, für die Netzbestandteile eine besonders hohe Qualität anzustreben und Investitionen zu konzentrieren.

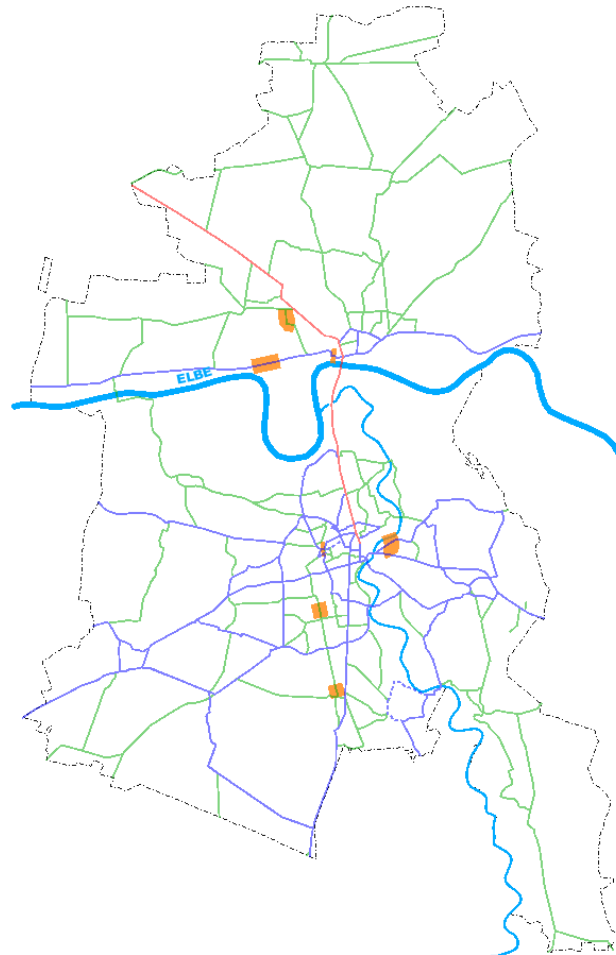


Abbildung 4.1 Übersichtsplan zum Alltagsradverkehrsnetz Dessau-Roßlau (rot: Verbindung zu Mittelzentrum, dunkelblau: Hauptnetz, grün: ergänzendes Netz, orange: noch nicht existierende Strecken)

F 4.1.4 Bei allen baulichen und organisatorischen Maßnahmen der Stadt Dessau-Roßlau ist zu überprüfen, ob das in Anlage 3 dargestellte Radverkehrsnetz davon direkt oder indirekt betroffen ist, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel soweit möglich mit zu beheben. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen der Stadterneuerung, der Grünflächengestaltung, allgemeine Verkehrsbaumaßnahmen, Tiefbauarbeiten und die Möblierung bzw. Ausstattung des Straßenraumes.

Erläuterung: Erfahrungsgemäß kann ein nicht unerheblicher Teil von Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge anderer, sowieso anstehender Maßnahmen mit erreicht werden, wenn dies von vornherein berücksichtigt wird. Daher kommt der guten planerischen Vorbereitung und Abstimmung dieser "Sowieso-Maßnahmen" im Sinne eines effektiven Mitteleinsatzes eine große Bedeutung zu.

4.2 Radtouristisches Netz

F 4.2.1 Das radtouristische Netz in Dessau-Roßlau besteht aus den Strecken der überregionalen Radwege des Landesradverkehrsnetzes Sachsen-Anhalt und weiteren radtouristischen Routen der Klasse 3 (vgl. Anlage 6).

Erläuterung: Zu den überregionalen Radwegen (Klassen 1 und 2) des Landesradverkehrsnetzes zählen in Bezug auf Dessau-Roßlau der Elberadweg, der Europaradweg R1, die Gartenreichtour Fürst Franz und der Mulderadweg. Zur Klasse 3 gehören bezüglich des radtouristischen Netzes die Bauhaustour, die Anhalt-Wittenberg-Tour, die Dessau-Roßlau-Tour und der Flämingradweg.

F 4.2.2 Für den Ausbau der radtouristischen Routen auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau sind die im Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt definierten Qualitätsstandards anzuwenden.

Erläuterung: Die in der Anlage 5.1-5 des Landesradverkehrsplans /3/ definierten Qualitätsstandards entsprechen bundesweiten Standards (u. a. Oberflächenqualität, Wegweisung) und sind auch die Grundlage für die Ausreichung von Fördermitteln durch das Land Sachsen-Anhalt. Sie sind so definiert, dass bei den Routen der Klasse 3 größere Spielräume zur Abweichung von definierten Qualitäten gegeben sind als bei den Routen der Klassen 1 und 2, die landesweite Bedeutung haben.

F 4.2.3 Die Stadt Dessau-Roßlau sorgt für die auf ihrem Gebiet liegenden Streckenabschnitte der radtouristischen Routen für ein funktionierendes Wegemanagement entsprechend der im Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt beschriebenen Vorgaben.

Erläuterung: Zu den Aufgaben, die dazu im Landesradverkehrsplan beschrieben werden, gehören u.a. die Zustandserfassung, die (mindestens jährliche) Kontrolle, die Pflege und die baulasträgerübergreifende Koordination und Regelung der Zuständigkeiten.

F 4.2.4 Die Innenstadt Dessau und die wichtigsten Sehenswürdigkeiten sollen vom radtouristischen Netz aus besser erreichbar sein, um das radtouristische Besucherpotential besser auszuschöpfen. Insbesondere ist eine Trassenänderung des Elbradweges anzustreben, der zukünftig über Marktplatz / Zerbster Straße, Bauhaus und Bauhaus-Museum im Stadtpark geführt werden soll.

Erläuterung: Der Schwerpunkt soll auf eine Trassenänderung des Elbradweges gesetzt werden. Nach der Ermittlung einer Vorzugsvariante soll die Änderung beim Landesverwaltungsamt beantragt werden. Mögliche Varianten sind in Abbildung 4.2 dargestellt.

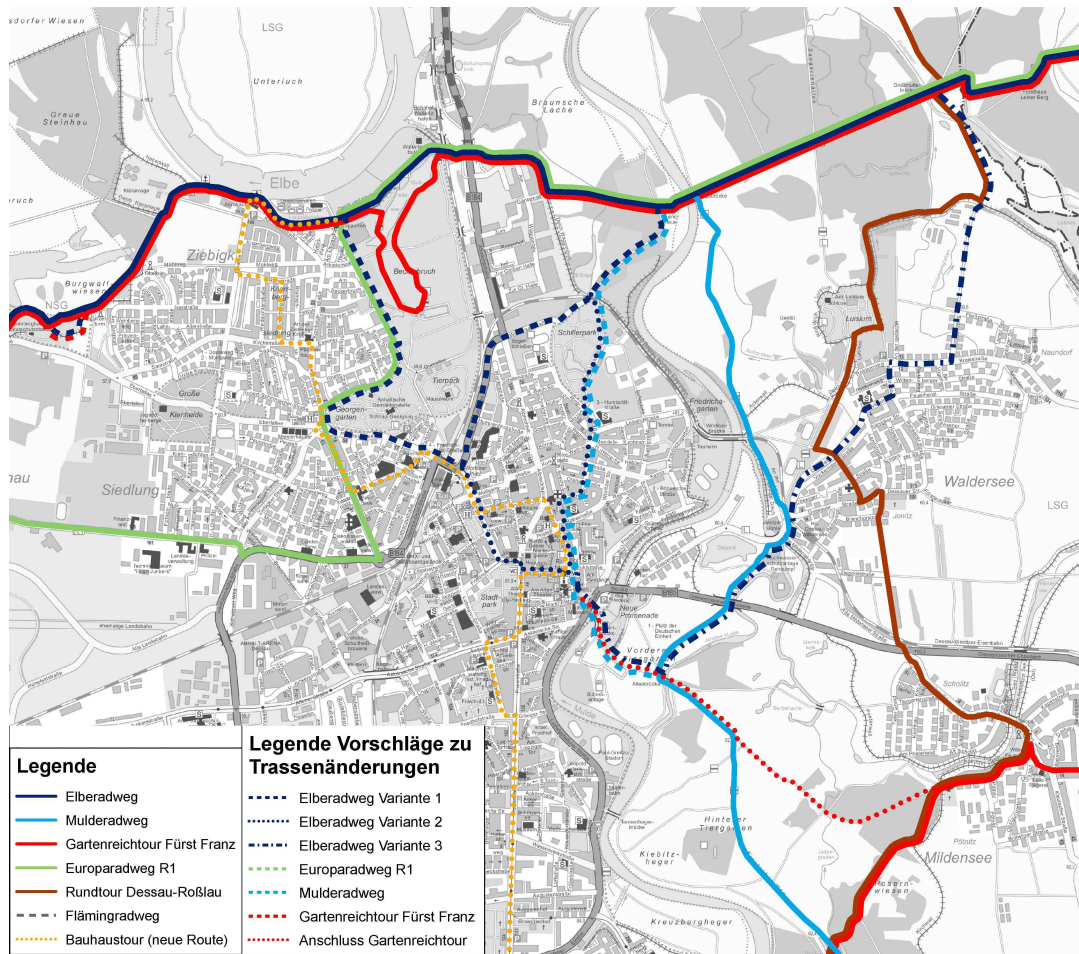


Abbildung 4.2 Mögliche Trassenänderung zur besseren Anbindung an die Innenstadt

F 4.2.5 Die Linienführung der Bauhausroute ist zu überarbeiten, um diese besser be- greifbar zu machen. Die Route ist dabei am Kornhaus und in Törten mit dem übrigen Netz zu verknüpfen und mit Zielwegweisung zu versehen.

Erläuterung: Die Überarbeitung der Bauhaustour soll sich an der Erschließung der Bauhausbauten einschließlich des Bauhausmuseums, einer plausiblen Wegeführung, der Vernetzung mit überregionalen Radrouten und einer dafür geeigneten Infrastruktur orientieren.

F 4.2.6 Die Anhalt-Wittenberg-Tour und die Schlösser- und Burgentour Elbe-Vorfläming sind bezüglich ihrer Potenziale und Sinnfälligkeit zu überprüfen und ggf. nicht weiter zu betreiben.

Erläuterung: Die beiden benannten Touren basieren auf früheren Initiativen, werden offenbar jedoch nicht mehr unterhalten und betrieben. Daher sollte gemeinsam mit den Nachbarkommunen geprüft werden, ob sie noch als Netzbestandteil geführt werden sollen oder die Entfernung aus dem Landesradverkehrs- netz beantragt werden sollte.

F 4.2.7 Es ist zu prüfen, ob die Führung des Europaradwegs R 1 im Bereich des Georgiums geändert werden kann.

Erläuterung: Damit soll die schlecht befahrbare Strecke „Am Georgengarten“ umfahren werden.

F 4.2.8 Die genehmigte Trassenänderung des Europaradweges R1 im Bereich Chörau - Mosigkau ist kurzfristig zu aktivieren. Auf dem R1 verläuft auch die Oranierrad- route und der geplante „Radweg Deutsche Einheit“.

4.3 Netzbezogene Maßnahmen

F 4.3.1 Zur Verbesserung von Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrsnetzes sind vorrangig die in Anlage 4 als Übersicht dargestellten und in Anlage 5 genauer beschriebenen Maßnahmen umzusetzen. Dabei sind Veränderungen infolge der Projektplanung, verkehrsrechtlichen Anordnungen und fachbehördlichen Prüfungen zu berücksichtigen. Bei der zeitlichen Planung sind die angegebenen Prioritäten zu beachten. Die Umsetzung von Maßnahmen der Priorität 1 wird bis spätestens Ende 2018 angestrebt, die der Maßnahmen der Priorität 2 bis 2024.

Erläuterung: Die dargestellten Maßnahmen sind so konzipiert, dass mit ihrer Umsetzung eine Mindestqualität im Radverkehrsnetz, insbesondere auf den Strecken, welche zum Wegweisungsnetz gehören (vgl. Abschnitt 7.2) gewährleistet ist. Dies betrifft insbesondere die Realisierung einer für die jeweilige Straße geeigneten Führungsform des Radverkehrs entsprechend ERA, die Gewährleistung einer anspruchsgerechten Oberfläche und Breite, Einzelmaßnahmen an den Knotenpunkten und die Beseitigung von Verkehrssicherheitsmängeln wie Poller, enge Versätze und Bordkanten. Eine wichtige Rolle spielt die Sanierung von Fahrbahnen, die im Zuge des Radverkehrsnetzes vom Radverkehr genutzt werden, jedoch keine reine Radverkehrsmaßnahme sind. Die Übersicht zu einzelnen Maßnahmebereichen kann Tabelle 4.1 entnommen werden. Nicht enthalten sind in den Prioritäten 1 bis 3 Maßnahmen auf Stadt-Umland-Relationen mit geringem Bedarf.

Die Maßnahmen der Priorität 1 umfassen ein Gesamtvolumen von ca. 1,48 Mio. EUR, die der Priorität 2 von ca. 2,83 Mio. EUR und die der Priorität 3 von ca. 2,92 Mio. EUR (1,42 Mio. EUR ohne die Eisenbahnquerung Elisabethstraße). Hinzu kommen die Fahrbahnsanierungen, die Sowieso-Maßnahmen, die Hochwasserschadensbeseitigung und die Maßnahmen anderer Straßenbaulastträger.

| Maßnahmengliederung | Anzahl der Maßnahmen | |
|--|----------------------|----------------------|
| | Stadt Dessau-Roßlau | andere Baulastträger |
| Radverkehrsanlagen Einzelmaßnahmen | 61 | |
| Radverkehrsanlagen Sowieso-Maßnahmen | 10 | 11 |
| Fahrbahnen im Zuge des Radverkehrsnetzes | 31 | 2 |
| Maßnahmen Hochwasserschadensbeseitigung | 7 | 1 |
| Maßnahmen an Knotenpunkten | 33 | 2 |
| Summe | 142 | 16 |

Tabelle 4.1 Übersicht zu den Maßnahmen am Netz

F 4.3.2 Ergänzend zu den in Anlage 5 dargestellten Maßnahmen sollen kontinuierlich kleinere Mängel an Abschnitten mit hoher vorhandener oder hoher zu erwartenden Nutzung beseitigt werden.

Erläuterung: Auch außerhalb des Radverkehrsnetzes können mit geringem Mitteleinsatz gute Effekte für den Radverkehr erreicht werden, z.B. durch Bordsteinabsenkungen oder Verkehrsorganisation. Um mit solchen Maßnahmen auch auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können, sind dafür jährlich pauschale Finanzmittel einzuplanen.

F 4.3.3 Regelmäßig ist zu prüfen, ob die verkehrsrechtlichen Anordnungen im Radverkehrsnetz noch den Vorgaben der StVO und VwV-StVO und Sicherheitserkenntnissen entsprechen. Ausgewählte lichtsignalgeregelter Kreuzungen und Einmündungen sollen bezüglich der (teilweisen) Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht überprüft werden, um eine sichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu realisieren.

Erläuterung: Die Stadt Dessau-Roßlau hat in der Vergangenheit bereits umfangreiche Prüfungen zur Radwegbenutzungspflicht durchgeführt. Hierbei handelt es sich um einen laufenden Prozess, der auch infolge neuer Erkenntnisse zu Sicherheitsfragen, sich ändernden Verkehrsverhältnissen aber auch durch sich ändernde Vorgaben und Gerichtsurteile bestimmt werden wird.

Konkret zu überprüfende Knotenpunkte mit Lichtsignalregelung sind u.a. Albrechtstraße / Wolfgangstraße / Kurt-Weill-Straße, Askanische Straße / Amalienstraße, Köthener Straße / Otto-Mader-Straße und Kühnauer Straße / Ziebigker Straße.

F 4.3.4 Im Nebennetz ist zu prüfen, ob die Bedingungen für den Radverkehr verkehrsorganisatorisch weiter verbessert werden können, z.B. durch die Ausweisung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr oder Fahrradstraßen.

Erläuterung: Zwar sind viele Bereiche des Nebennetzes schon verkehrsberuhigt, doch können in Bezug auf die Netzwirksamkeit noch Verbesserungen erfolgen. Bezüglich der Verkehrsregelung Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) könnten folgende Strecken näher betrachtet werden: Anliegerfahrbahnen an der Heidestraße, Thomas-Müntzer Straße, Am Pollingpark, Mariannenstraße, Raabestraße, Teichstraße, Marienstraße, Karl-Liebcknecht-Straße, Mühlenstraße, Zerbster Straße (Teilabschnitt), Mühlweg, Ferdinand-von-Schill-Straße.

4.4 Anforderungen an übergeordnete Netze

F 4.4.1 Die Stadt Dessau-Roßlau erwartet vom Land Sachsen-Anhalt die zügige Umsetzung der Bedarfspläne für Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen.

Erläuterung: Der Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt /3/ enthält seiner Anlage 5.1-8 bzw. 5.1-9 Bedarfspläne für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen sowie eine Zuordnung zu Dringlichkeitsstufen. Diese Bedarfspläne wurden 2015 aktualisiert. Für die Stadt Dessau-Roßlau wichtige Problempunkte bezüglich Bau oder Sanierung sind dabei u.a. die Oranienbaumer Chaussee (B 107) am Haltepunkt Adria, die B 187 zum östlichen Stadtrand, die Orangeriestraße (B 185), die Zerbster Straße (B 184) Rodleben, die L 135 (K 2860 bis Schwarzer Stamm), die L 135 / L 136 südlich Sollnitz, die L 133 östlich Waldersee und die Königendorfer Straße (L 134).

F 4.4.2 Die Stadt Dessau-Roßlau wird zur Fortschreibung des Landesradverkehrsnetzes die geplanten Änderungen an touristischen Radrouten sowie für die nachrichtliche Darstellung das erarbeitete Netz des Alltagsradverkehrs einbringen.

Erläuterung: Die nächste Gesamtfortschreibung des Landesradverkehrsnetzes ist für 2017 geplant. Unabhängig davon sind Routenänderungsverfahren möglich. Der Fortschreibungsbedarf betrifft insbesondere die überarbeitete Bauhaustour sowie die Verbindungen zwischen Elbradweg und Mulderadweg und Innenstadt sowie die Trassenänderung des Europaradweges R1 im Bereich Mosigkau.

4.5 Prioritäten für die Maßnahmeumsetzung

F 4.5.1 Bei der zeitlichen Einordnung der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen soll die Zuordnung zum Radverkehrsnetz (Anlage 3) bei hier notwendigen Maßnahmen als ein Entscheidungskriterium hinzugezogen werden.

Erläuterung: Die Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr ist auf vielen Netzabschnitten mit geringer Verkehrsbelastung auch künftig der Standardfall. Ein Teil der in Anlage 5 enthaltenen Maßnahmen lässt sich nur im Zusammenhang mit einem Straßenausbau realisieren (vgl. auch Tabelle 4.1). Es ist daher sinnvoll, den Ausbau dieser Straßenabschnitte vorzuziehen, wenn sich die Möglichkeit bietet.

F 4.5.2 Bei der Dringlichkeitsreihung von speziellen Maßnahmen für den Radverkehr ist die Prioritätenzuordnung in Anlage 5 zu berücksichtigen.

Erläuterung: Die Prioritätenzuordnung in Anlage 5 folgt dem Grundsatz, mit den eingesetzten Mitteln möglichst große Effekte für den Radverkehr zu erreichen. Die Strategie bezüglich der Prioritätensetzung berücksichtigt daher insbesondere die Netzhierarchie und die Bedeutung im Wegweisungsnetz, die Zentrumsnähe (weil sich hier die Einwohner bzw. die Verkehrsnachfrage konzentrieren) und die Beseitigung der schwerwiegendsten Mängel (Herstellung Mindestqualität). Außerdem wurde angegeben, welche Maßnahmen im Zuge allgemeiner sonstiger Maßnahmen („Sowieso-Maßnahmen“) oder von Hochwasserschadensbeseitigungsmaßnahmen realisiert werden sollen bzw. den Zuständigkeitsbereich anderer Straßenbaulastträger betreffen.

4.6 Radschnellverbindungen

F 4.6.1 Es ist zu prüfen, ob die zukünftige Verbindung westlich der Eisenbahnlinie zwischen Hoher Straße und Elisabethstraße im Standard von Radschnellverbindungen ausgebaut werden kann.

Erläuterung: Radschnellverbindungen sind nach Definition der FGSV /7/ „Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Radschnellverbindungen sind deshalb durch besonders hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet. Ihre Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen.“ In der Stadt Dessau-Roßlau gibt es nach gegenwärtigem Erkenntnisstand abgesehen von der Verbindung der beiden Stadtkerne keine derart starken Potentiale für den Radverkehr über 5 oder mehr Kilometer bündelungsfähige Strecke. Auch die Stadt-Umland-Beziehungen lassen keine unmittelbaren Potentiale erkennen, da die Einwohnerzahlen in den umliegenden Ortschaften zu gering sind. Da die benannte Verbindung westlich der Eisenbahnlinie erst noch ausgebaut werden muss, zukünftig aber eine wichtige Nord-Süd-Verbindung darstellt, könnte der höhere Standard der Radschnellverbindungen hier für eine zusätzliche Attraktivität sorgen.
Eine Verbindung der beiden Stadtkerne von Dessau und Roßlau mit dem Standard einer Radschnellverbindung erscheint gegenwärtig infolge der technischen Voraussetzungen an den Brücken nicht als realistisch.

4.7 Anforderungen durch Pedelecs

F 4.7.1 Beim Entwurf von Radverkehrsanlagen sind die Entwurfsanforderungen der ERA zu beachten und dabei insbesondere sicherzustellen, dass die nutzbaren Breiten für das Überholen ausreichen und ausreichend Sicherheitsräume zum Fußgängerverkehr bestehen.

Erläuterung: Pedelecs sind Fahrräder, bei denen beim Treten eine Unterstützung durch einen elektrischen Hilfsmotor bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h erfolgt. Nach neueren Forschungen wird mit Pedelecs eine 2 bis 3 km/h höhere Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren als mit normalen Fahrrädern. Damit kommt es zu mehr Überholvorgängen im Radverkehr. Höhere Geschwindigkeiten erhöhen auch den Bedarf nach Sicherheitsräumen, was in vielen Fällen bei einer Fahrbahnführung des Radverkehrs besser realisiert werden kann als bei einer Seitenraumführung.

F 4.7.2 Die Umsetzung der Standards für das Fahrradparken in Dessau-Roßlau leistet einen wichtigen Beitrag für das diebstahlsichere Parken der hochwertigen Pedelecs.

Erläuterung: Die in Abschnitt 5.1 benannten Standards sollen gewährleisten, dass ein Fahrrad mit seinem Rahmen an der Abstellanlage angeschlossen werden kann. Weil Pedelecs in der Regel hochpreisige Fahrräder sind, wissen Nutzer dieses Angebot besonders zu schätzen.

4.8 Verkehrssicherheit der Infrastruktur

F 4.8.1 In Zusammenarbeit von Schulen und Stadtverwaltung sind vor allem für die weiterführenden Schulen Radschulwegpläne zu entwickeln und den Schülern zur Verfügung zu stellen, welche die günstigen Verbindungen von den Einzugsbereichen bzw. vom Radverkehrsnetz zu den Schulen darstellen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse zum Verbesserungsbedarf der Infrastruktur sind bei Maßnahmen zu berücksichtigen.

Erläuterung: Radschulwegpläne liefern wichtige Informationen für die Schüler. Sie können im Ergebnis eines konkreten Unterrichtsprojektes entstehen und unter Mitwirkung Schülern, Eltern und Lehrern zustande kommen. Hinweise dazu liefert z.B. der Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST).

F 4.8.2 Strecken, an denen es häufig Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle gibt sowie straßenbegleitende Strecken mit Radverkehr in zwei Richtungen sind bezüglich des Handlungsbedarfes zur infrastrukturellen Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders zu beobachten. Die anonymisierten Unfalldatensätze aller Radverkehrsunfälle sollen der Öffentlichkeit frei zugänglich sein.

Erläuterung: Die Radverkehrssicherheit, gemessen in Unfallzahlen pro Einwohner unter Berücksichtigung des Radverkehrsanteils, ist in Dessau-Roßlau vergleichsweise gut. Mögliche Infrastrukturdefizite sollen durch die benannten Beobachtungen frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen konzipiert werden. Die freie Zugänglichkeit der Unfalldaten erlaubt es der Öffentlichkeit, sich ein eigenes Bild von der Unfalllage zu machen.

F 4.8.3 Die Ausstattung von Kreuzungen mit Verkehrsspiegeln zur Verminderung des Toten Winkels von Lastkraftwagen soll an unfallauffälligen Stellen fortgesetzt werden.

Erläuterung: Die benannten Verkehrsspiegel („Trixispiegel“) werden in der Regel neben Ampelmasten angebracht. Sie sollen es Lastkraftwagenfahrern erleichtern, den Bereich seitlich neben dem Fahrzeug einzusehen, der sonst im Toten Winkel der Rückspiegel liegt.

4.9 Ganzjahresnetz

F 4.9.1 Maßnahmen des Winterdienstes und der laufenden Pflege des Radverkehrsnetzes sind so zu planen, dass unter Berücksichtigung möglicher Infrastrukturmaßnahmen am Zielnetz mindestens das in Anlage 7 dargestellte Netz ganzjährig sicher für den Radverkehr genutzt werden kann.

Erläuterung: Maßnahmen des Winterdienstes sind vergleichsweise hohe betriebliche Aufwendungen und daher sparsam einzusetzen. Andererseits führt ein Verkehrssystem, welches im Winter mangels Winterdienst nicht nutzbar ist, zu erhöhten Kosten in anderen Verkehrssystemen (z.B. Vorhaltekosten ÖPNV). Städte mit hohen Radverkehrsanteilen sorgen daher auf einem Netz ausgewählter Strecken mittels Winterdienst für eine ganzjährig sichere Befahrbarkeit. Untersuchungen zeigen, dass der Alltagsradverkehr weniger wegen kalter Witterung, sondern eher wegen Schnee- und Eisglätte zurückgeht.

Das konzipierte Winterdienstnetz für den Radverkehr umfasst eine Streckenlänge von 52 km in Priorität 1 und weiteren 39 km in Priorität 2. Weitere ca. 18 km Strecke liegen in der Zuständigkeit anderer Baulastträger (Bundesstraßen). Das städtische Winterdienstnetz für den Radverkehr ist unter Einrechnung von Strecken, die nicht mehr enthalten sind, etwa 17 km länger als der bisherige Ansatz der Winterdienstplanung. Weil auch für den Radverkehr wichtige Fahrbahnen einbezogen sind, ist eine eindeutige Zuordnung der Netzlängen zum Radverkehr nicht möglich.

Gegenüber der für 2014 bestehenden Winterdienstplanung im Straßennetz sind für das Ganzjahresnetz vor allem folgende Strecken zusätzlich einzubeziehen:

Kurt-Weill-Straße/Karlstraße, Ziebigker Straße südlich Großkühnauer Weg, Puschkinallee, Kornhausstraße (bis Kirchstraße), Kühnauer Straße, Hauptstraße Kleinkühnau, Anliegerstraßen Heidestraße, Roter Faden / Eisenbahnstraße.

5 Konzept Fahrradparken

5.1 Standards

F 5.1.1 Grundsätzlich sollen künftig in Dessau-Roßlau bei Fahrradabstellplätzen entweder Bügel verwendet werden oder Ständer, welche den Qualitätskriterien des ADFC-Bundesverbandes entsprechen. Insbesondere bezüglich der Maße und Parkstandsabmessungen sind die „Hinweise zum Fahrradparken“ /10/ der FGSV zu beachten.

Erläuterung: Fahrradständer müssen vielfältigen Anforderungen entsprechen. Diese werden durch einfache Modelle oft nicht erfüllt. Für den Diebstahlschutz ist es wichtig, dass der Rahmen und ein Laufrad angeschlossen werden können. Das Fahrrad muss sicher fixiert und die Anlage leicht zu reinigen sein. Sie darf keine Verletzungsgefahr für Fußgänger darstellen. Die vielfältigen Anforderungen werden durch Bügel bzw. ADFC-zertifizierte Anlagen, z.B. den in Dessau-Roßlau bereits häufig verwendeten Beta-Parker (vgl. Abbildung 5.1), am besten erfüllt. Denkbar ist die Entwicklung eines stadttypischen „Dessauer Bügels“, welcher die Qualitätsanforderungen erfüllt und zugleich zu einem wiedererkennbaren Stadtbild beiträgt.

Die „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV enthalten u.a. Grundanforderungen an Fahrradabstellanlagen und Fahrradhalter sowie Angaben zu Ausführungsformen, Parkstandsabmessungen und Manövrierflächen und Fahrgassen. Sie stellen den bundesweiten Stand der Technik dar.

Die benannten Standards gelten für alle Bereiche, in denen die Stadt Dessau-Roßlau Einfluss besitzt, z.B. für öffentliche Straßenräume, aber auch Schulbauten, Bike+Ride-Anlagen u.ä.



Abbildung 5.1 Abstellanlagen, die den benannten Standards entsprechen: Fahrradbügel (links) und Beta-Parker (rechts)

F 5.1.2 Es wird angestrebt, Fahrradabstellplätze an Haltestellen, Bahnhöfen, Arbeitsstätten und nach Möglichkeit an Schulen und Ausbildungseinrichtungen zu überdachen.

Erläuterung: Dort, wo Fahrräder lange geparkt werden, ist ein Dach sehr hilfreich, weil es vor Regen und Schnee schützt und damit die ganzjährige Nutzung des Fahrrades erleichtert.

F 5.1.3 An Kindertagesstätten sollen außer standardgerechten Fahrradabstellplätzen Möglichkeiten geschaffen werden, Fahrräder, Laufräder, Roller u. ä. der Kinder sowie Kinderanhänger und Kindersitze witterungsgeschützt unterbringen zu können.

Erläuterung: Damit Kinder das Fahrrad als ein praktisches Fortbewegungsmittel schätzen lernen, sollen sie schon frühzeitig die Vorstufen zum Radfahren auf dem Weg zum Kindergarten üben können bzw. erleben, dass die Eltern sie mit dem Fahrrad transportieren. Daher kommt Abstellräumen in den Kindertagesstätten eine wichtige Rolle zu, auch weil sich Eltern im Bringen und Holen zum Teil ablösen und daher z.B. Fahrradanhänger oder Kindersitze tagsüber in der Kindertagesstätte lassen. Die Anforderungen sind vor allem bei der Sanierung bzw. dem Um- und Neubau umzusetzen.

5.2 Maßnahmen

F 5.2.1 Bei allen Planungen, die eine Umgestaltung des Straßenraumes betreffen, ist die Realisierung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum mit vorzusehen. Dabei sollen bei dicht bebauten Straßen pro Straßenseite mindestens je 50 m vier Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden, bei erkennbarem Bedarf mehr.

Erläuterung: Gemessen an den gesamten Baukosten ist die Realisierung von Fahrradabstellanlagen ein geringer Aufwand, hat jedoch über die Zeit einen deutlich positiven Effekt auf das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten. Werden Fahrradbügel verwendet, so sind für vier Abstellmöglichkeiten lediglich zwei Bügel zu setzen.

F 5.2.2 In einem speziellen Programm zur kurzfristigen Verbesserung des Angebots sind vor allem in zentralen Bereichen und Schwerpunkten des Radverkehrsaufkommens ca. 1000 Fahrradabstellmöglichkeiten zu ergänzen. Dazu sind Bedarfsmeldungen von öffentlichen Einrichtungen, Unternehmen und Bürgern auszuwerten. Das Abstellen von Fahrradanhängern ist dabei angemessen zu berücksichtigen.

Erläuterung: Die Menge und Qualität der Fahrradabstellanlagen in einigen Stadtbereichen reicht nicht aus. Zwar wurden sowohl von der öffentlichen Hand als auch von privater Seite in der Vergangenheit Angebote geschaffen, doch soll in einem Prozess der stetigen Anpassung das Angebot weiter verbessert werden. Mögliche Standorte sind: Freibad Roßlau, Klinikum Dessau, Tierpark, Volkshochschule, Seniorenfreizeitstätte Wasserstadt, Museum für Stadtgeschichte, Naturkundemuseum, Rathaus, Altes Theater, Anhaltinisches Theater, Historisches Arbeitsamt, Friedhof III, Laubenganghäuser und Konsumgebäude sowie Stahlhaus Siedlung Törten, Paul-Greifzu-Stadion.

F 5.2.3 An Schulen, welche in der betreffenden Befragung einen Mangel an Fahrradabstellanlagen oder deren Qualität benannten, sollen bis Ende 2016 spürbare Verbesserungen auf der Grundlage einer Detailanalyse erreicht werden. Ab 2017 sollen jährlich Abstellplätze an Schulen modernisiert werden, so dass sie Diebstahlsicherung bieten.

Erläuterung: Die Schulbefragung hat ergeben, dass an vielen Schulen keine Anlagen mit Diebstahlschutz existieren. Dieser Handlungsbedarf soll schrittweise abgearbeitet werden.

F 5.2.4 Um Radtouristen das Erkunden der Sehenswürdigkeiten der Stadt Dessau-Roßlau zu erleichtern, sollen Fahrradboxen bzw. Schließfächer an den Zugangspunkten zur Innenstadt aus Richtung Elbradweg und Mulderadweg angeboten werden.

Erläuterung: Bei umfangreichem Gepäck ist es für Fahrradtouristen leichter, die Sehenswürdigkeiten in den Gebäuden zu besuchen, wenn sie dieses sicher untergebracht wissen. Neben diesbezüglich möglichen Serviceangeboten des Gastgewerbes sind Fahrradboxen bzw. einfache Schließfächer (z.B. mit Pfandschloss) eine gute Möglichkeit, welche die öffentliche Hand bereitstellen sollte.

5.3 Umsetzung

F 5.3.1 Die Stadt Dessau-Roßlau erarbeitet ein Informationsblatt mit den angestrebten Standards für Fahrradabstellplätze. Dieses Informationsblatt steht sowohl externen Bauherren als auch Ämtern, die für die Stadt Dessau-Roßlau als Bauherr auftreten bzw. Baugenehmigungen erteilen, zur Verfügung. Das schließt die Downloadmöglichkeit und das Beratungsangebot mit ein.

Erläuterung: Damit soll eine bessere Information über diese Standards erreicht werden.

F 5.3.2 Bei der Beschaffung von Fahrradabstellanlagen für den eigenen Bedarf der Stadt Dessau-Roßlau sowie für Einrichtungen, bei denen die Stadt Bauherr oder Träger ist, sollen die Qualitäts- und Mengenstandards des o.a. Informationsblatts auch im Bestand erreicht werden. In gleicher Weise soll die Stadt Dessau-Roßlau auf Gesellschaften oder Einrichtungen, auf die sie mittelbar oder unmittelbar Einfluss besitzt (z.B. Wohnungsunternehmen), einwirken. Bei erkennbarem Bedarf sollen Nachrüstprogramme für den Bestand initiiert werden.

Erläuterung: Die Stadt Dessau-Roßlau soll damit in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich bei der Umsetzung der Standards mit gutem Beispiel vorangehen.

F 5.3.3 Die Ergänzung der Stellplatzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau um die Pflicht zur Herstellung von ausreichend hochwertigen Fahrradabstellanlagen wird empfohlen. Die Umsetzung ist zeitnah zu prüfen. Die differenziert vorzugebenden nutzungsabhängigen Mengen und die Mindestqualitäten (stand- und diebstahlsicheres Abstellen) sollen auf der Basis des aktuellen Erkenntnisstandes der Wissenschaft benannt werden.

Erläuterung: Die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt, § 48, ermöglicht es Kommunen, die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder von Bauherren bei der Errichtung der Gebäude auf der Basis einer kommunalen Satzung zu fordern. Die Stadt Dessau-Roßlau hat in ihrer Stellplatzsatzung bislang nur bezüglich der Stellplätze für Kraftfahrzeuge davon Gebrauch gemacht. Ausreichende Abstellplätze für Fahrräder sind eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades. Daher sollen Fahrradstellplätze von den Bauherren gefordert werden, zumal diese die Gebäude für die Nutzer attraktiver machen. Die Erfahrungen mit dem unter F 5.3.1 zu erarbeitenden Informationsblatt sollen in die Fahrradabstellsatzung einfließen.

F 5.3.4 Gemeinsam mit Verbänden prüft die Stadt Dessau-Roßlau Möglichkeiten, wie die Situation des Fahrradparkens an Läden und Einrichtungen verbessert werden kann und wie Informationen zu anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen besser an die Akteure gebracht werden können.

Erläuterung: Vor Einzelhandelsgeschäften und Einrichtungen werden aus Werbegründen häufig Fahrradständer aufgestellt, die für das Fahrradparken wenig geeignet sind (Felgenklemmer). Durch Informationen und Anreize sollen Händler motiviert werden, verbesserte Modelle zu verwenden, welche eine ausreichende Standsicherheit und Diebstahlschutz bieten.

5.4 Fahrradverleihsystem

F 5.4.1 Die Stadt Dessau-Roßlau befürwortet den Aufbau eines privatwirtschaftlich organisierten Fahrradverleihsystem in der Region Anhalt - Dessau - Wittenberg. Soweit nötig wird sie dazu organisatorische Unterstützung bei Genehmigungen, Abstimmungen und bei Informationen über das Angebot leisten.

Erläuterung: Fahrradverleihsysteme haben sich in den letzten Jahren als ein ergänzender Baustein der Radverkehrsförderung etabliert. Sie bieten Touristen und Einheimischen den Vorzug, unkompliziert ein Fahrrad für kurze Zeiträume leihen zu können.

Für ein Fahrradverleihsystem in Dessau-Roßlau mit einem Netz von Ausleih- und Rückgabepunkten ist vor allem ein regionaler Ansatz wichtig. Er hat den Vorteil, dass Nutzer die vielfältigen, oft auch außerhalb der Städte liegenden Sehenswürdigkeiten der Region (z.B. Gartenreich) unkompliziert mit dem Fahrrad erkunden können.

6 Konzept Verknüpfung

6.1 Weiterentwicklung Bike+Ride

F 6.1.1 Am Hauptbahnhof Dessau soll möglichst bahnsteignah ein zusätzliches Angebot zum Fahrradparken in Form einer überdachten Abstellanlage entstehen. Die Planungsarbeiten dazu sollen bis Ende 2018 abgeschlossen werden.

Erläuterung: Fahrradparkhäuser, die ohne besonderen Personaleinsatz ein dichtes und überdachtes Fahrradparken für mehrere hundert Fahrräder bieten, haben sich in diversen Mittelstädten bewährt. Aus Platzgründen werden die Fahrräder zumeist in zwei Ebenen übereinander untergebracht. Am Hauptbahnhof Dessau gibt es ein erhebliches Potenzial für Ein- und Auspendler, welche ihre Fahrräder am Bahnhof abstellen und damit die begrenzten Mitnahmekapazitäten in den Nahverkehrszügen entlasten. Wegen relativ großer Entfernung zu den Bahnsteigen wird die südlich des Hauptbahnhofempfangsgebäudes vorhandene überdachte Abstellanlage relativ schlecht angenommen.

F 6.1.2 In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind schrittweise die Bedingungen für das Fahrradparken an den SPNV-Zugangsstellen und wichtigen Haltestellen der Straßenbahn zu verbessern. Dies betrifft insbesondere den Austausch vorhandener ungenügender Fahrradständer zugunsten solcher mit verbessertem Diebstahlschutz am Haltepunkt Meinsdorf sowie eine Überdachung der bahnsteignahen Abstellmöglichkeiten in Dessau-Süd.

Erläuterung: Die benannten dezentralen Zugangspunkte zum SPNV haben eine Grundausstattung für das Fahrradparken, die jedoch noch verbessert werden sollte, da die Räder dort in der Regel lange stehen.

6.2 Fahrradmitnahme

F 6.2.1 Die Stadt Dessau-Roßlau setzt sich dafür ein, dass die unentgeltliche Beförderung von Fahrrädern im Schienenpersonennahverkehr in Sachsen-Anhalt sowie im ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau bestehen bleibt und die technischen Voraussetzungen hinsichtlich der Fahrzeuge und Bahnsteige verbessert werden.

Erläuterung: Die seit langem bestehende Gratismitnahme hat für die Kunden große Vorteile bezüglich der Preisgünstigkeit und der Einfachheit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV wird damit deutlich verbessert und stellt eine gute Alternative zur Nutzung des Autos dar.

7 Konzept Wegweisung

7.1 Standards und Realisierung

F 7.1.1 Für die Planung, Realisierung und Ausführung der Radverkehrswegweisung in Dessau-Roßlau sind die Standards des „Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV /4/ zugrunde zu legen. Die Radverkehrswegweisung soll in das zu entwickelnde Leit- und Informationssystem der Stadt Dessau-Roßlau integriert werden. Bei den Radrouten der Klassen 1, 2 und 3 des Landesradverkehrsnetzes richtet sich die Ausführung der Wegweisung nach den vom Land Sachsen-Anhalt vorgegebenen Standards.

Erläuterung: Für die Radverkehrswegweisung gibt es seit 1998 mit dem entsprechenden Merkblatt der FGSV einen bundesweiten Standard. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Pfeil- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Die Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routen-orientiert fahrender Nutzer. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt (vgl. Abbildung 7.1). Die vom Land Sachsen-Anhalt auf den Routen der Klassen 1 und 2 des Landesradverkehrsnetzes (z.B. Elberadweg, Mulderadweg) bislang eingesetzte, finanzierte und unterhaltene Wegweisung ist dem FGSV-Standard sehr ähnlich, unterscheidet sich aber z.B. hinsichtlich der Darstellung touristischer und gastgewerblicher Ziele (touristisches Leitsystem). Daher sind hier spezielle Bedingungen zu beachten. Im Rahmen geförderter Maßnahmen wurde diese Wegweisung auch auf Routen der Klasse 3 eingesetzt. Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher sind ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen.

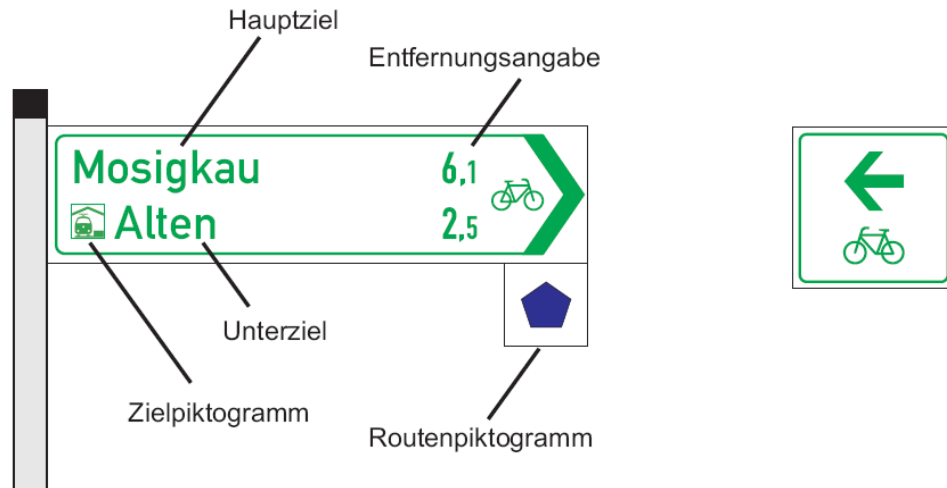


Abbildung 7.1 Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem Standard der Radverkehrswegweisung

F 7.1.2 Bei der Realisierung eines stadtweiten Wegweisungsnetzes soll an den Zielwegweisern eine zusätzliche Ausstattung mit zweistelligen Knotenpunktnummern entsprechend Abbildung 7.2 ergänzt werden. Die Weisung zu benachbarten Knoten erfolgt über Einschübe. Das Netz und die Lage der Knoten sollen auf Übersichtskarten am Standort dargestellt werden.

Erläuterung: Mit einem derartigen Knotenpunktnummernsystem als Ergänzung zur klassischen Zielwegweisung liegen aus den Niederlanden (landesweites Netz) und z. T. auch schon in Deutschland positive Erfahrungen vor. Mit dem System kann eine Route durch unbekanntes Gebiet sehr einfach durch die Abfolge der Knotenpunktnummern beschrieben und beim Befahren verfolgt werden. Dies ist auch im Alltagsradverkehr in großen Städten vorteilhaft, wo die Zielorte weiter entfernter Stadtteile oft weniger bekannt sind und auf dichten Netzen Routen neu kombiniert werden. Aus diesem Grund ist es geplant, das Knotenpunktsystem künftig in den bundesweiten Standard der Radverkehrswegweisung zu integrieren.

Damit das System funktioniert, sollte es für ein Gebiet (z.B. eine größere Stadt) in einem Zug realisiert werden. Zudem ist eine Information über das Gesamtnetz an den Knotenpunkten, über Faltpäne und im Internet sinnvoll (vgl. Abschnitt 8).

Die Verwendung zweistelliger Knotennummern ist für den Nutzer gut überschaubar. Bei größeren Netzen oder einer gleichartigen Ausweisung in den Nachbarregionen werden die gleichen Knotennummern mehrfach verwendet. Dies ist unproblematisch, da über die Nachbarknoten und die Zielwegweisung eine eindeutige Zuordnung möglich ist.

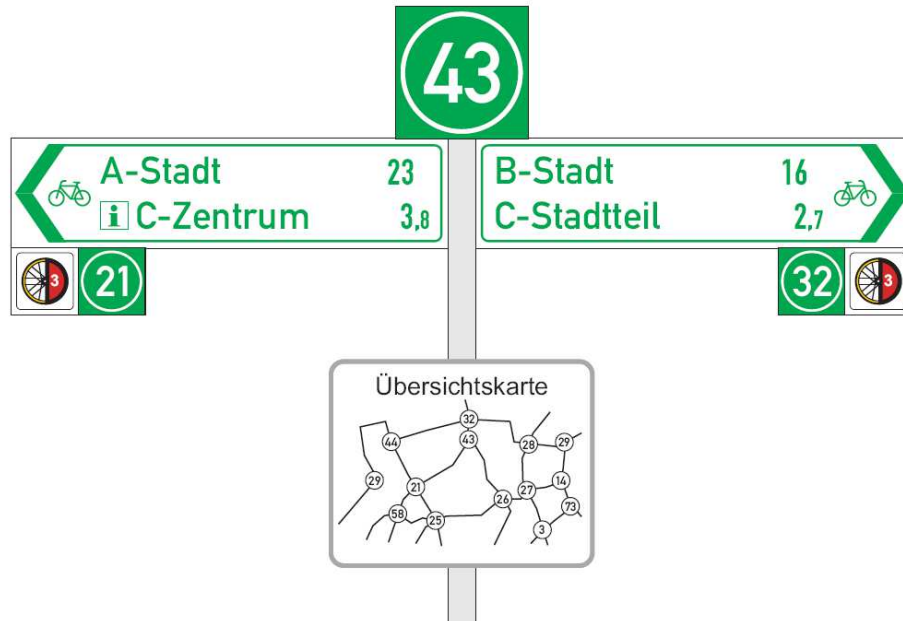


Abbildung 7.2 Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub

F 7.1.3 Für die mit Radverkehrswegweisung versehenen Strecken des Alltagsradverkehrs und der Klasse 3 in Dessau-Roßlau ist ein gemeinsames, baulastträgerübergreifendes Wegweisungskataster beim Tiefbauamt oder einer von diesem beauftragten Stelle vorzuhalten. Die Möglichkeit der Einsichtnahme und Verwendung der Daten durch andere Akteure der Radverkehrswegweisung ist zu gewährleisten.

Erläuterung: Wegweisungskataster spielen für die Planung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung eine zentrale Rolle. Da auch in Dessau-Roßlau u. U. mehrere Baulastträger beteiligt sind, ist eine einheitliche Katasterführung sehr wichtig. Dies kann auch durch einen externen Anbieter oder das Land Sachsen-Anhalt geschehen.

7.2 Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele

F 7.2.1 Mit Radverkehrswegweisung ist das in Anlage 6 dargestellte Wegweisungsnetz auszustatten. Es besteht aus wesentlichen Teilen des Netzes für den Alltagsradverkehr, insbesondere den Netzkategorien IR II und IR III und radtouristischen Routen des Landesradverkehrsnetzes der Klassen 1 bis 3.

Erläuterung: Nicht alle für den Radverkehr nutzbaren Strecken erhalten Wegweisung, sondern aus Kosten- und Gestaltungsgründen nur ausgewählte wichtige Strecken. Dies sind die Strecken der höchsten Verbindungsfunktionsstufen nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ der FGSV /1/ und ausgewählte Netzergänzungen. Weiterhin werden alle touristischen Strecken mit Wegweisung versehen.

F 7.2.2 Die in der Radverkehrswegweisung in Dessau-Roßlau durch die Stadt selbst zu verwendenden Hauptziele sind Anlage 6 zu entnehmen. Die Hauptziele (vgl. auch Abbildung 7.3) sind in der Karte zusätzlich auf den Strecken als Kürzel angetragen. Als Unterziele dienen die jeweils nächsten Stadtteile oder Ortschaften an der Strecke. Die Wegweisung kann um abzweigende Nahziele ergänzt werden, insbe-

sondere um wichtige Zugangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr, Bäder und Sehenswürdigkeiten auszuweisen.

Erläuterung: Ein grundlegendes Merkmal einer funktionierenden Wegweisung ist die Zielkontinuität, d.h. ein einmal gezeigt Ziel wird bis zu seinem Erreichen beibehalten. Daher bedarf es einer gemeinsamen Grundlage der Beteiligten über die Zielauswahl. Diese muss auch stadtübergreifend beachtet werden, da die Radverkehrsverbindungen nicht an der Stadtgrenze abbrechen.

Bislang gibt es keinen verbindlichen und abgestimmten Zielortekatalog für die Radverkehrswegweisung auf den Routen der Klassen 1 und 2 des Landesradverkehrsnetzes. Daher können Vorgaben für Zielorte nur für die von der Stadt selbst betreuten Routen definiert werden. Es ist notwendig, in der praktischen Umsetzung die Abstimmung mit den vom Land betreuten Routen vorzunehmen.

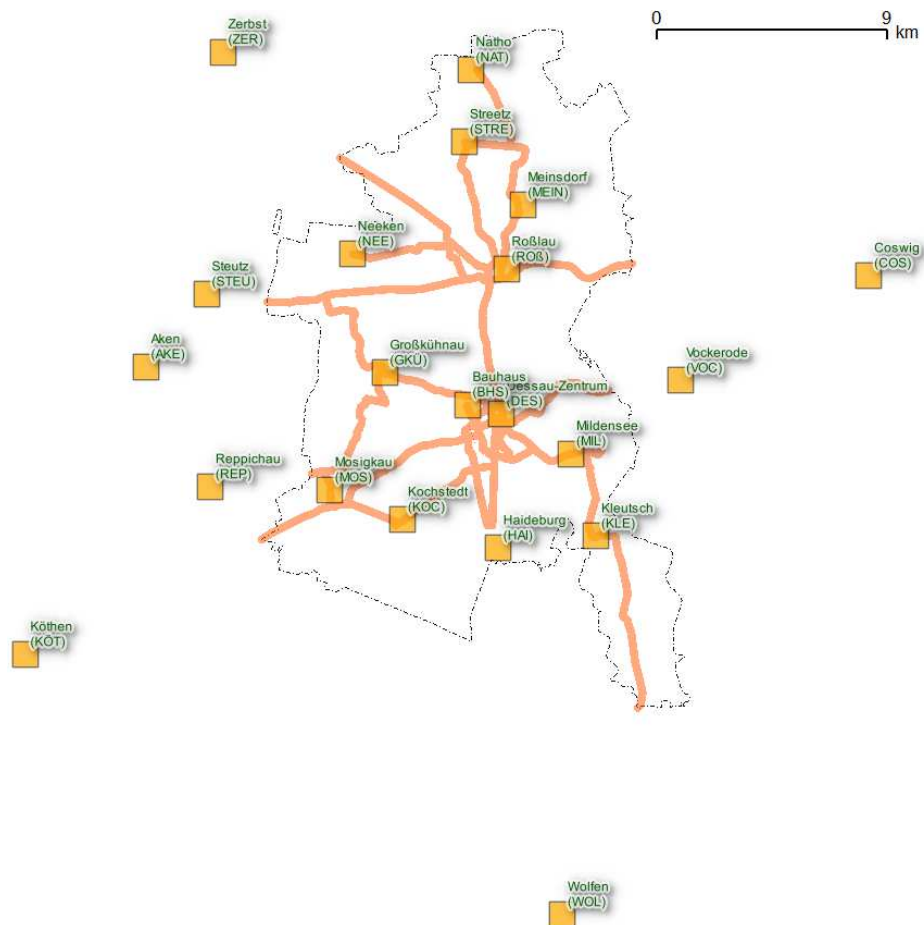


Abbildung 7.3 Übersicht zum geplanten Wegweisungsnetz des Alltagsradverkehrs (ohne radtouristische Routen) und den zuweisenden Hauptzielen

F 7.2.3 Ergänzend zur Radverkehrswegweisung sind optional auf Informationstafeln das Wegweisungsnetz inklusive der radtouristischen Routen, ein Stadtplan, wichtige Sehenswürdigkeiten sowie weiterführende Informationen zu Unterkünften und Serviceeinrichtungen darzustellen. Priorität für diese Infotafeln haben die Stellen, an welchen die Route zum Besuch der Stadtkerne verlassen wird, die zentralen Innenstadtbereiche, wichtige Sehenswürdigkeiten sowie die Bahnhöfe Dessau Hauptbahnhof und Roßlau.

Erläuterung: Wegen der begrenzten Anzahl der in der Radverkehrswegweisung vermittelbaren Ziele kommt den Informationstafeln eine wichtige ergänzende Funktion zu.

7.3 Umsetzungsprioritäten

F 7.3.1 Die Planung des Wegweisungssystems ist von vornherein auf das funktionsfähige Gesamtnetz auszurichten. Erste Priorität bei der Planung der Radverkehrswegweisung haben die Strecken zwischen dem Stadtzentrum Dessau und Roßlau, Mildensee, Dessau-Süd, Mosigkau und Großkühnau sowie die Verbindungen zum Elberadweg und zum Mulderadweg. Zweite Priorität haben die touristischen Routen inklusive der Aktualisierung der Bauhausroute. Dritte Priorität haben die übrigen Strecken des Wegweisungsnetzes.

Erläuterung: Die Prioritäten richten sich nach der Netzbedeutung. Sie geben eine Orientierung, sofern die Planung und die damit verbundene Kostenermittlung in mehreren Abschnitten erfolgen muss.

F 7.3.2 Angestrebt wird die Prüfung und Beantragung von Fördermitteln für das Wegweisungssystem bezüglich der Planungsstufen erster Priorität bis spätestens 2018 und bezüglich der Teile 2. Priorität bis spätestens 2022. Voraussetzung ist jeweils ein baulicher Mindeststandard der zu nutzenden Streckenabschnitte, der ggf. noch durch bauliche Maßnahmen hergestellt werden muss (vgl. Anlage 5).

Erläuterung: Radverkehrswegweisung hat neben ihrer Orientierungsfunktion eine wichtige Bedeutung für Marketing und Imagebildung. Gemessen an den Investitionen für Verkehrswege ist sie sehr kostengünstig. Sie hat daher innerhalb aller Radverkehrsmaßnahmen eine sehr hohe Priorität. Für die Wirksamkeit kommt es auf einen möglichst flächendeckenden Ansatz an. Eine zügige Wirksamkeit größerer Abschnitte ist daher wichtig, setzt aber die Umsetzung von Maßnahmen an der Strecke voraus. Deswegen und für eine vorausschauende Beantragung von Fördermitteln liegen die Termine relativ spät.

F 7.3.3 Die Radverkehrswegweisung soll mindestens zweimal jährlich kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können. Um das Qualitätsniveau der Wegweisung zu gewährleisten, sind ehrenamtliche Schilderpaten in die Kontrolltätigkeit/ Unterhaltung einzubeziehen.

Erläuterung: Wenn Radverkehrswegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Bereits ein einzelner fehlender Wegweiser kann die gesamte Informationskette unterbrechen. Beschädigte Wegweiser beschädigen auch das Image der Stadt. Wünschenswert wäre eine Kontrolle im März und September.

8 Konzept Kommunikation und Service

8.1 Anforderungen

F 8.1.1 Radverkehrsförderung braucht Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sind im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten begleitend zu allen Radverkehrsmaßnahmen der Stadt Dessau-Roßlau vorzusehen. Die Information der Öffentlichkeit über laufende Investitionen und Maßnahmen und über deren Rolle im Gesamtzusammenhang der Radverkehrsförderung soll gewährleistet werden.

Erläuterung: Marketing und Öffentlichkeitsarbeit spielen erfahrungsgemäß eine wesentliche Rolle bei der Erhöhung des Radverkehrsanteils. Die Grundinformation über laufende Aktivitäten gehört dazu. Positive Veränderungen werden in der Wahrnehmung durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit deutlich verstärkt.

8.2 Aktivitäten

F 8.2.1 Umfassende und aktuelle Information über Maßnahmen und Vorhaben zum Radverkehr sollen durch Pressearbeit, Darstellungen im Amtsblatt und themenbezogenen Veröffentlichungen und auch künftig über den Internetauftritt der Stadt Dessau-Roßlau bereitgestellt werden.

Erläuterung: Für die Kommunikation mit der Öffentlichkeit sind mehrere Kanäle zu nutzen, um die verschiedenen Zielgruppen zu erreichen.

F 8.2.2 Als weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind die nachfolgend benannten Einzelmaßnahmen in Dessau-Roßlau umzusetzen:

- Entwicklung und Verwendung eines gemeinsamen Rad-Logos für die Stadt Dessau-Roßlau für Aktivitäten der Radverkehrsförderung,
- Information über die Stellen der Stadtverwaltung (Telefonnummer, E-Mail-Adresse), bei welcher akute Mängel an Radverkehrsanlagen gemeldet werden können („Scherbentelefon“)
- Herausgabe eines Fahrradstadtplans
- Herausgabe des Übersichtsplanes zum Knotennummernsystem in Verbindung mit der Umsetzung des Wegweisungssystems (Faltblatt und Download)

- Herausgabe eines Übersichtsplanes zum Ganzjahresnetz, auf welchem der Winterdienst gewährleistet wird (vgl. Anlage 7)
- Herausgabe von Faltblättern zu verschiedenen Themen, z. B. in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen, Toter Winkel bei Lkw (ggf. in Zusammenarbeit mit dem Land und anderen Kommunen)
- Unterstützung und Anregung der Aktivitäten von Schulen, die Kinder an das Radfahren heranzuführen, die Sicherheit erhöhen und der Verbesserung von und Information über geeignete Routen zur Schule dienen (z.B. Radfahrpooling, d.h. Gruppen von Kindern werden auf ihrer Radfahrt zur Schule von älteren Schülern oder Erwachsenen geführt)
- Radverkehrsinformationen in Neubürgerpakete integrieren
- Veröffentlichung von netzkonkreten Informationen auf dem interaktiven Stadtplan der Stadt Dessau-Roßlau zu den vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs, zum Streckenzustand, zur Planung des Winterdienstes und zum radtouristischen Netz
- Veröffentlichung der touristischen Radwege im Internet mit kostenlosem Download für GPS und Smartphone
- Zuarbeit an Verlage zum radtouristischen Netz
- Angebot ausgewählter Radtouren, um über Entwicklungen des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs, der Stadtentwicklung, der Denkmalpflege und des Hochwasserschutzes zu informieren
- Durchführung mobiler Bürgerversammlungen mit dem Fahrrad, um Problempunkte vor Ort mit der Stadtspitze zu erörtern

Erläuterung: Die Auswahl beinhaltet relativ kostengünstige und für die Situation in Dessau-Roßlau passende Maßnahmen.

8.3 Präventive Verkehrssicherheitsarbeit

F 8.3.1 Die Aktivitäten der Stadt Dessau-Roßlau zur Öffentlichkeitsarbeit sollen zugleich die präventive Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen, ggf. in gemeinsamen Kampagnen mit dem Land oder anderen Kommunen:

- Aktivitäten im Rahmen des Verkehrssicherheitsbeirates und der AG Schulsicherheit
- Fahrradausbildung an den Grundschulen
- Erarbeitung von Routenbeschreibungen für sichere Radverkehrsverbindungen zur Schule
- Veranstaltungen bei den Senioren- und Behindertenbeiräten zum Thema Radverkehr
- Fortführung der Schulungsangebote für Radfahrende (Fahrschulen, Polizei, DEKRA ...)
- regelmäßige Auswertung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und regelmäßige Durchführung von Radverkehrsschauen (vgl. VwV zu § 45 Absatz 3 StVO)

- Themen für die Zielgruppe der Kraftfahrer: seitliche Sicherheitsabstände zum Radverkehr, Schulterblick beim Abbiegen, Mitbenutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr
- Themen für die Zielgruppe der Radfahrenden: Unfallgefahren durch Linksfahren, Toter Winkel bei Lkw, Verkehrsregeln
- Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer bei Mischnutzung von Rad- und Fußgängerverkehr, insbesondere hinsichtlich der Schutzbedürfnisse von mobilitätseingeschränkten oder älteren Personen
- Durchführung regelmäßiger Verkehrskontrollen zur Einhaltung der StVO und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Erläuterung: Aus den Unfallstatistiken ist bekannt, dass beim überwiegenden Anteil der Radverkehrsunfälle mit mehr als einem Verkehrsteilnehmer der Unfallgegner des Radverkehrs der Verursacher ist. Eine zeitgemäße Präventionsstrategie muss sich daher in starkem Maße an Kraftfahrer richten.

9 Administrative Rahmenbedingungen

9.1 Gremien

F 9.1.1 Die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes soll durch eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe, die beim Tiefbauamt angesiedelt ist, begleitet werden. Einbezogen werden sollen die Straßenverkehrsbehörde und verschiedene Abteilungen des Tiefbauamtes. Die Gruppe soll etwa vierteljährlich tagen. Bei Bedarf können weitere Ämter, Institutionen (z.B. Polizei) und Verbände hinzugezogen werden.

Erläuterung: Die hier beschriebene Koordinierungsaufgabe wird z.T. bereits heute schon wahrgenommen und ist Voraussetzung für einen Erfolg des Radverkehrskonzeptes.

F 9.1.2 Die Arbeit der IG „Fahrradfreundliche Stadt“, in welcher u.a. der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) mitwirkt, soll im Sinne eines öffentlichen Diskussionsforums weitergeführt und durch die Stadtverwaltung inhaltlich unterstützt werden.

Erläuterung: Mit dieser IG stimmen sich Vertreter der Nutzer und der Verwaltung bezüglich der Aktivitäten und Handlungserfordernisse ab.

F 9.1.3 Die Stadt Dessau-Roßlau bringt sich in überkommunale Gremien zur Radverkehrsförderung, zum Beispiel auf Landes- oder Bundesebene oder im Rahmen der Metropolregion Mitteldeutschland aktiv ein, um Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu erreichen.

Erläuterung: Die aktive Beteiligung von Vertretern fahrradaktiver Kommunen auf Bundes- und Landesebene ist eine wichtige Voraussetzung, um den fachlichen Austausch zu pflegen und kommunale Problemstellungen, die nur auf übergeordneter Ebene gelöst werden können, vorzubringen.

9.2 Abläufe

F 9.2.1 Die Aktivitäten zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption und zur Förderung des Radverkehrs unter dem Leitbild „Radverkehr als System“ sollen von einer Fachstelle Radverkehr innerhalb der Verwaltung koordiniert werden.

Erläuterung: Diese Fachstelle ist im Tiefbauamt angesiedelt und nimmt diese Aufgaben gegenwärtig schon wahr. Die Erfahrungen in Dessau-Roßlau und auch in vergleichbaren Kommunen zeigen, dass eine derartige

Fachstelle eine wesentliche Erfolgsvoraussetzung ist, um die Situation des Radverkehrs zu verbessern und bei Abwägungsprozessen ausreichend zu berücksichtigen.

F 9.2.2 Einmal jährlich ist ein öffentlicher Statusbericht zum Radverkehr zu erstellen und den zuständigen Fachausschuss des Stadtrates zur Kenntnis zu geben. Der Bericht soll in kompakter Form die Aktivitäten der vergangenen 12 Monate reflektieren und einen Ausblick auf kommende Aktivitäten und Schwerpunkte geben. Er wird auch mit der o. a. ämterübergreifenden Arbeitsgruppe diskutiert.

Erläuterung: Eine aktive Radverkehrspolitik bedarf des Monitorings. Verwaltungsspitze, Politik und Öffentlichkeit brauchen Informationen über den aktuellen Stand, Probleme und Lösungsideen, um die Weiterentwicklung des Radverkehrs zu ermöglichen und den Hintergrund für die Bereitstellung der notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen zu liefern.

Der Bericht sollte nur die wichtigsten, d.h. für Dessau-Roßlau strategisch relevanten Fragen thematisieren, z. B. Liste der wichtigsten zum Radverkehr getätigten Maßnahmen inkl. Investitionsvolumen, kurze Einschätzung der eingetretenen Veränderungen für den Radverkehr in der Stadt, aktuelle Problemfelder, deren Lösung des Handelns der Stadtpolitik bedürfen oder die nur durch Dritte lösbar sind, Ideen für die Weiterentwicklung des Radverkehrssystems über die aktuelle Beschlusslage des Stadtrates hinaus, wichtigste für die Folgejahre geplante Maßnahmen inkl. Investitionsvolumen, aktuelle Erkenntnisse zur Nachfrageentwicklung im Radverkehr und eine Karte, aus der eingetretene Veränderungen in der Verkehrsqualität des Radverkehrs hervorgehen.

F 9.2.3 Vorliegendes Radverkehrskonzept ist den mit Verkehrsplanung oder Radverkehr befassten Ämtern und Planungsbüros zur Kenntnis zu geben, um die rechtzeitige Berücksichtigung zu erreichen. Es ist außerdem auf der Website der Stadt Dessau-Roßlau zum Download bereitzustellen.

Erläuterung: Die Verfügbarkeit der Planung ist eine Voraussetzung für ihre Berücksichtigung.

F 9.2.4 Durch regelmäßige Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen ist zu gewährleisten, dass die mit Radverkehr bzw. allgemeiner Verkehrsplanung und Entwurfsfragen befassten Mitarbeiter jeweils den aktuellsten Stand der Technik zum Radverkehr kennen und für die Stadt Dessau-Roßlau nutzbar machen können.

Erläuterung: Gutes Fachwissen dient der Qualitätsverbesserung bei Planung und Bau.

F 9.2.5 Für den Radverkehr nutzbare Verkehrsflächen sollen bei ihrer Bauabnahme möglichst immer auch mit dem Fahrrad befahren werden, um radverkehrsrelevante Mängel besser zu erkennen.

Erläuterung: Die Bauabnahme bietet Gelegenheit, bauliche Mängel zu erkennen und Nachbesserungen zu veranlassen.

F 9.2.6 Auch an Baustellen ist eine durchgängige und sichere Führung des Radverkehrs gemäß aktuellem Stand der Technik zu gewährleisten. Die Einhaltung der entsprechenden Regeln wird über die zuständigen Fachabteilungen im Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung und das Tiefbauamt sichergestellt.

Erläuterung: Ungenügend gesicherte Baustellen stellen für Radfahrer nicht nur eine Komforteinschränkung, sondern auch eine Gefahr da. Daher ist eine deutliche Qualitätsverbesserung nötig. Die Radverkehrsführung soll an Baustellen erkennbar und nicht unterbrochen sein. Ggf. soll die Befahrung benachbarter Flächen wie der Fahrbahn, z.B. für Fahrräder mit Anhänger, ermöglicht werden. Die Breitenanforderungen und Kurvenradien sollen beachtet und provisorische Bordabsenkungen eingesetzt werden. Der Stand der Technik unter besonderer Beachtung des Rad- und Fußverkehrs ist u. a. in einer Broschüre /8/ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen dargestellt.

9.3 Finanzierung

F 9.3.1 Neben der Verbesserung der Nutzbarkeit und des Ausbaus des Radverkehrsnetzes im Zuge des allgemeinen Straßenaus- und -umbaus sowie der Straßenunterhaltung ist für die Radverkehrsförderung ein jährliches Finanzbudget in Höhe von 0,83 Mio. EUR unter Einrechnung von Fördermitteln anzustreben. Die Zuordnung der Mittel in den Finanz- und Ergebnishaushalt erfolgt nach Maßgabe der jährlichen Haushaltspläne in Abhängigkeit der Mittelverfügbarkeit.

Erläuterung: Mit einem festgelegten jährlichen Budget für die Förderung des Radverkehrs können sichtbare Fortschritte erreicht werden, da die Verbesserungen sich nicht allein auf infrastrukturelle Maßnahmen im Zuge des allgemeinen Straßenbaus beschränken. Mit etwa 10,0 EUR pro Einwohner und Jahr entspricht der gewählte Ansatz demjenigen fahrradfreundlicher Städte und entsprechen den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 der Bundesregierung /6/.

F 9.3.2 Die Mittel aus dem festen jährlichen Finanzbudget zur Radverkehrsförderung sollen auf die einzelnen Handlungsfelder der Radverkehrsförderung in etwa wie folgt aufgeteilt werden:

- 0,550 Mio. EUR investiv für Maßnahmen an den Strecken und Knotenpunkten des Radverkehrsnetzes (vgl. Abschnitt 4.3) sowie für Wegweisung und Radabstellanlagen,
- 0,085 Mio. EUR für Instandsetzung und Unterhalt Radverkehrsanlagen (Straßennetz, Radabstellanlagen),
- 0,070 Mio. EUR Instandsetzung/ Unterhalt Radverkehrsanlagen (touristisches Netz),
- 0,035 Mio. EUR für Unterhalt Markierung / Beschilderung / Verkehrsorganisation,
- 0,060 Mio. EUR für Winterdienst,
- 0,020 Mio. EUR für die Standortplanung der Wegweisung,
- 0,010 Mio. EUR für Öffentlichkeitsarbeit

Erläuterung: Die Werte geben eine Orientierung hinsichtlich der Größenordnung, die jährlich schwanken kann. So werden beim Aufbau der Wegweisung zunächst etwas mehr Mittel nötig sein als bei der späteren Unterhaltung. Die Umsetzung der Maßnahmen an den Strecken und Knotenpunkten ist von der Erlangung des Planungsrechtes abhängig und die Möglichkeit, Fördermittel zu nutzen, ist von Projekt zu Projekt unterschiedlich.

Neben den bereit absehbaren, im vorliegenden Konzept konkret benannten Maßnahmen werden weitere Maßnahmen aus aktuellen Entwicklungen und zur Umsetzung von Vorgaben aus den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung nötig, für die hier nur ein pauschaler Ansatz gemacht werden kann. Es ist notwendig, in der laufenden Umsetzung auf aktuell eintretende kleinere Probleme reagieren zu können (z.B. Verbesserung von Bordabsenkungen, Optimierung von Grundstückszufahrten), verkehrsorganisatorische Maßnahmen umzusetzen und Netzlücken im Nebennetz, die wegen der geringen Mittelaufwendungen bzw. einer zu erwartenden hohen Radverkehrsnachfrage besonders lohnenswert erscheinen, schließen zu können.

Derzeit beträgt das jährliche Budget für den Radverkehr ca. 635 T EUR. Etwa 500 T EUR entfallen auf Investitionen einschließlich Fördermittel und ca. 135 TEUR auf den Unterhalt einschließlich Verkehrsorganisation und Winterdienst. Der zusätzliche Finanzbedarf wird mit ca. 195 T EUR pro Jahr beziffert. Nachholbedarf besteht vor allem bei der Instandsetzung und beim Unterhalt von Radverkehrsanlagen sowie bei der Errichtung von Radabstellanlagen.

F 9.3.3 Bei der Finanzplanung sind die Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Landes Sachsen-Anhalt, des Bundes, der EU und anderer Stellen möglichst gut auszuschöpfen.

Erläuterung: Bei systematischer konzeptioneller Planung der Maßnahmen ist es in vielen Fällen möglich, Fördergelder zu erhalten. Mögliche Finanzierungs- und Fördermaßnahmen für den Radverkehr sind in der Förderfibel Radverkehr unter www.nrvp.de/foerderfibel zu finden.

9.4 Verantwortlichkeiten

F 9.4.1 Für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes für die Stadt Dessau-Roßlau sind die in Tabelle 9.1 benannten Stellen und Akteure verantwortlich.

Erläuterung: Die Übersicht soll es erleichtern, den Umsetzungsstand und die Aufgabenwahrnehmung in den einzelnen Handlungsfeldern zu prüfen.

| Festlegung | Zuständigkeit | weitere Beteiligte | Bemerkung |
|---|---|--|--------------|
| Radverkehrsnetz | | | |
| F 4.1.1 Radverkehrsnetz nach RIN | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| F 4.1.2 Standards im Netz | Tiefbauamt | | Standard |
| F 4.1.3 ERA als Grundlage | Tiefbauamt | | Standard |
| F 4.1.4 Beachtung Netz | alle Ämter | | Daueraufgabe |
| F 4.2.1 Radtouristisches Netz | Tiefbauamt | Umweltamt, Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing, Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste | Daueraufgabe |
| F 4.2.2 Standards radtouristisches Netz | Tiefbauamt | Land | Standard |
| F 4.2.3 Wegemanagement | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| F 4.2.4 Verbindungen zur Innenstadt | Tiefbauamt | Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing, Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste | |
| F 4.2.5 Linienführung Bauhausroute | Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing | Bauhaus, Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste, Tiefbauamt | |
| F 4.2.6 Anhalt-Wittenberg-Tour, Schlösser- und Burgentour Elbe-Vorfläming | Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing | Land | Prüfauftrag |
| F 4.2.7 R 1 bei Georgium | Tiefbauamt | Land, Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste, Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing | Prüfauftrag |

| Festlegung | Zuständigkeit | weitere Beteiligte | Bemerkung |
|--|--|---|------------------|
| F 4.3.1 Einzelmaßnahmen Netz | Tiefbauamt | Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, weitere Ämter | |
| F 4.3.2 Kleine Maßnahmen | Tiefbauamt | | |
| F 4.3.3 Verkehrsrechtliche Anordnungen | Straßenverkehrsbehörde | Tiefbauamt, Polizeibehörde, weitere Ämter, ggf. externe Beteiligte | Daueraufgabe |
| F 4.3.4 Fahrradstraße | Straßenverkehrsbehörde | Tiefbauamt | Prüfauftrag |
| F 4.4.1 Bedarfspläne B+L-Straßen | Land | | |
| F 4.4.2 Fortschreibung LRVN | Tiefbauamt | Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing | |
| F 4.5.1 Zeitliche Einordnung allgemein | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| F 4.5.2 Prioritäten Radverkehrsmaßnahmen | Tiefbauamt | | |
| F 4.6.1 lokaler Ausbaustandard | Tiefbauamt | | Prüfauftrag |
| F 4.7.1 Entwurfsstandards durch Pedelec | Tiefbauamt | | Standard |
| F 4.7.2 Fahrradparken für Pedelec | Tiefbauamt | | |
| F 4.8.1 Radschulwegpläne | Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | Schulen, Amt für Bildung und Sport, Tiefbauamt, Polizei, ADFC, Verkehrswacht | |
| F 4.8.2 Unfallstellen | Tiefbauamt | Polizei, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | Daueraufgabe |
| F 4.9.1 Ganzjahresnetz | Tiefbauamt | Stadtrat, Amt für Stadtfinanzen | |
| Fahrradparken | | | |
| F 5.1.1 Standard Abstellanlagen | alle bauenden Ämter | Schulen, öffentliche Einrichtungen, Verkehrsunternehmen, sonstige Bauherren | Standard |
| F 5.1.2 Überdachung | alle bauenden Ämter | Schulen, öffentliche Einrichtungen, Verkehrsunternehmen, sonstige Bauherren | Standard |
| F 5.1.3 Abstellräume Kitas | Eigenbetrieb DeKiTa | Kitas und deren Träger | |
| F 5.2.1 Abstellanlagen im Straßenraum | Tiefbauamt | Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste | Standard |
| F 5.2.2 Abstell-Programm | Tiefbauamt | öffentliche Einrichtungen | |
| F 5.2.3 Abstellanlagen an Schulen | Amt für Bildung und Sport | | |
| F 5.2.4 Fahrradboxen / Schließfächer | Tiefbauamt | Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste, Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing | |
| F 5.3.1 Infoblatt Standards | Tiefbauamt | Bauordnungsamt, Pressestelle | |
| F 5.3.2 Standards im eigenen Bereich | alle bauenden Ämter | städtische Gesellschaften wie Wohnungsunternehmen | Daueraufgabe |
| F 5.3.3 Stellplatzsatzung | Tiefbauamt | Stadtrat, Rechtsamt, Bauordnungsamt | |
| F 5.3.4 Händler | Tiefbauamt | Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | |

| Festlegung | Zuständigkeit | weitere Beteiligte | Bemerkung |
|---|---|---|------------------|
| F 5.4.1 Fahrradverleihsystem | Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing | Fahrradhändler, Fahrradverleiher | |
| Verknüpfung | | | |
| F 6.1.1 Abstellanlage Hbf | Tiefbauamt | Deutsche Bahn AG, Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste | |
| F 6.1.2 Bike+Ride | Tiefbauamt | Verkehrsunternehmen, Amt für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, NASA | |
| F 6.2.1 unentgeltliche Beförderung | Aufgabenträger | Verkehrsunternehmen | |
| Wegweisung | | | |
| F 7.1.1 FGSV-Standard | Tiefbauamt | Land | Standard |
| F 7.1.2 Knotenpunktnummern | Tiefbauamt | | |
| F 7.1.3 Wegweisungskataster | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| F 7.2.1 Wegweisungsnetz | Tiefbauamt | | |
| F 7.2.2 Hauptziele | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| F 7.2.3 Infotafeln | Tiefbauamt | Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing | |
| F 7.3.1 Planungspriorität | Tiefbauamt | Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | |
| F 7.3.2 Umsetzungsjahre | Tiefbauamt | | |
| F 7.3.3 Kontrolle | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| Kommunikation und Service | | | |
| F 8.1.1 begleitende Öffentlichkeitsarbeit | Tiefbauamt | Pressestelle, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | |
| F 8.2.1 Kommunikationsmittel | Tiefbauamt | Pressestelle, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | Daueraufgabe |
| F 8.2.2 Weitere Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit | Tiefbauamt | Pressestelle, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | Daueraufgabe |
| F 8.3.1 Themen präventive Verkehrssicherheitsarbeit | Tiefbauamt | Pressestelle, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | Daueraufgabe |
| Administrative Rahmenbedingungen | | | |
| F 9.1.1 ämterübergreifende Arbeitsgruppe | Tiefbauamt | Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, weitere Ämter und Akteure | Daueraufgabe |
| F 9.1.2 IG fahrradfreundliche Stadt | Amt für Umwelt und Naturschutz | Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, Tiefbauamt, Polizeibehörde, ADFC, ADAC, Bürger ... | Daueraufgabe |
| F 9.1.3 überkommunale Gremien | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| F 9.2.1 Fachstelle Radverkehr | Tiefbauamt | | Daueraufgabe |
| F 9.2.2 Statusbericht | Tiefbauamt | alle weiteren Ämter mit Radverkehrsbezug | Daueraufgabe |
| F 9.2.3 Zugänglichkeit Radverkehrskonzept | Tiefbauamt | Pressestelle | |
| F 9.2.4 Fortbildung | alle Ämter mit Radverkehrsbezug | | Daueraufgabe |
| F 9.2.5 Bauabnahme | Tiefbauamt | Baufirmen, Planungsbüros, Bauüberwacher | Daueraufgabe |

| Festlegung | Zuständigkeit | weitere Beteiligte | Bemerkung |
|--|--|---------------------------|------------------|
| F 9.2.6 Baustellenführung | Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung | Tiefbauamt, Baufirmen | Daueraufgabe |
| F 9.3.1 jährliches Finanzbudget | Stadtrat | Amt für Stadtfinanzen | Daueraufgabe |
| F 9.3.2 Aufteilung auf Handlungsfelder | Tiefbauamt | Amt für Stadtfinanzen | |
| F 9.3.3 Fördermöglichkeiten | Tiefbauamt | | |

Tabelle 9.1 Übersicht zur Umsetzungsverantwortung der Maßnahmen

10 Verzeichnisse und Quellen

10.1 Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------------|---|----|
| Abbildung 2.1 | Radverkehrsanteile unterschiedlicher Städte und Regionen | 6 |
| Abbildung 3.1 | Schülerzahl und Zahl der Fahrradabstellplätze (Schulbefragung Herbst 2013) | 12 |
| Abbildung 3.2 | Qualität der Fahrradabstellplätze (Schulbefragung Herbst 2013) | 13 |
| Abbildung 3.3 | 2014 mit Radverkehrswegweisung versehene Streckenabschnitte im Stadtgebiet Dessau-Roßlau | 14 |
| Abbildung 3.4 | 2014 im Stadtgebiet Dessau-Roßlau verwendete Zielorte der Radverkehrswegweisung (Gesamtübersicht und Detailkarte) | 15 |
| Abbildung 3.5 | Stand der Winterdienstregelung in Bezug auf das Netz des Radverkehrs nach der Winterdienstsatzung 2012 | 17 |
| Abbildung 4.1 | Übersichtsplan zum Alltagsradverkehrsnetz Dessau-Roßlau (rot: Verbindung zu Mittelzentrum, dunkelblau: Hauptnetz, grün: ergänzendes Netz, orange: noch nicht existierende Strecken) | 20 |
| Abbildung 4.2 | Mögliche Trassenänderung zur besseren Anbindung an die Innenstadt | 22 |
| Abbildung 5.1 | Abstellanlagen, die den benannten Standards entsprechen: Fahrradbügel (links) und Beta-Parker (rechts) | 28 |
| Abbildung 7.1 | Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem Standard der Radverkehrswegweisung | 34 |
| Abbildung 7.2 | Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub | 35 |
| Abbildung 7.3 | Übersicht zum geplanten Wegweisungsnetz des Alltagsradverkehrs (ohne radtouristische Routen) und den zu weisenden Hauptzielen | 36 |

10.2 Tabellenverzeichnis

| | | |
|-------------|---|----|
| Tabelle 4.1 | Übersicht zu den Maßnahmen am Netz | 23 |
| Tabelle 9.1 | Übersicht zur Umsetzungsverantwortung der Maßnahmen | 47 |

10.3 Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------|--|
| ADFC | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club |
| ERA | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| LRVN | Landesradverkehrsnetz |
| LRVP | Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt |
| NRVP | Nationaler Radverkehrsplan |
| RIN | Richtlinien für integrierte Netzgestaltung |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| TBA | Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau |
| VwV-StVO | Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung |

10.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- /2/ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- /3/ Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt, herausgegeben vom
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-
Anhalt, Magdeburg 2010
- /4/ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr,
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- /5/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006
- /6/ Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam
weiterentwickeln, Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung, Berlin 2012
- /7/ Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (Ausgabe 2014),
Arbeitspapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Köln 2014

- /8/ Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., 2. Auflage 2009 (herunterladbar unter <http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/baustellen.html>)
- /9/ Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau 2008 - 2015, Beschluss des Stadtrates vom 04.06.2008 (Beschluss-Nr. StR/017/2008)
- /10/ Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012

Anlage 1: Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs (Karte)

Anlage 2: Bewertung der Führungsform und Mängel an den Strecken (Karte)

Anlage 3: Zielnetz für den Alltagsradver- kehr Dessau-Roßlau (Karte)

Anlage 4: Übersicht Einzelmaßnahmen im Netz (Karte)

Anlage 5: Maßnahmenliste Netz (Tabelle)

Anlage 5a: Handlungsbedarf an Kreuzungen und Einmündungen

Anlage 5b: Handlungsbedarf auf den Strecken

ANLAGE 5a:
Konzipierte Maßnahmen an den Knotenpunkten

| Nr. | Knotenpunkt | Kurzbeschreibung | Handlungsbedarf | Maßnahmekategorie | Priorität |
|-----|---|---|---|---|-----------------------|
| 1 | Luchstraße / Dessauer Straße | LSA, abgesetzte Radwegführung, im Zuge der Dessauer Straße keine Benutzungspflicht (Mischverkehr möglich), schmale Radwegfurten | Bei Infrastrukturmaßnahmen (Ersatzneubau Zerbster Brücke) Radverkehrsführung verbessern | Infrastruktur (Straßenbauvorhaben) | Sowieso-Maßnahme |
| 2 | Luchstraße / Südstraße | LSA, Radverkehrsanlagen im Zuge der B 184 und in der östlichen Südstraße, Aufstellflächen zu klein, Radverkehrsführung von Ost nach West unbefriedigend | Bei Infrastrukturmaßnahmen (Ortsumgehung Roßlau) Radverkehrsführung verbessern, falls mittelfristig keine Realisierung dann Aufstellflächen vergrößern, Radverkehrsanlagen verbreitern und instand setzen | Infrastruktur (Straßenbauvorhaben) bzw. Infrastruktur-Einzelmaßnahmen | anderer Baulastträger |
| 3 | Albrechtstraße / Am Waggonbau | LSA, alternative Quermöglichkeit im Bereich der Peiskerbrücke (Unterführung) | Anschluss der östlichen Zufahrt an den Gem. Geh-/Radweg der B184 über den Hochwasserschutzdeich prüfen | Infrastruktur-Einzelmaßnahmen | 1 |
| 4 | Albrechtstraße / Roßlauer Allee / Walderseestraße | LSA, abgesetzte Radwegführung, Querung der Albrechtstraße nur am südlichen Knotenarm | Radverkehrsführung von der Walderseestraße zur Roßlauer Allee derzeit umständlich, Prüfung praktikabler Lösungen | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 1 |
| 5 | Albrechtstraße / Wolfgangstraße | LSA, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen, Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen nicht verfügbar | Überprüfung der LSA bezüglich Radverkehrsführung auf der Fahrbahn auf der Ost-West-Achse, Regelungsbedarf für den linksab biegenden Radverkehr, Radverkehrsführung an der Knotenausfahrt K.-Weill-Str. prüfen (Rfs) | Überprüfung einer LSA, Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 1 |
| 6 | Albrechtsplatz / F.-v.-Schill-Str. / Zerbster Straße / Teichstraße | LSA für Fußgänger und Radfahrer, Radverkehrsanlagen im Zuge Albrechtsplatz - Kavallerstraße | Überprüfung der Radverkehrsführung von / zur LSA (betrifft F.-v.-Schill-Straße und Teichstraße) | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 1 |
| 7 | Zerbster Straße / Mittelbreite / Gewerbegebiet Pharmapark in Tornau | Ausbau des Knotens mit LSA geplant, die westliche Erschließungsstraße stellt zukünftig die Verbindung nach Meinsdorf her | Anschluss der Erschließungsstraße Pharmapark | Infrastruktur (Straßenbauvorhaben) | Sowieso-Maßnahme |
| 8 | B 184 / Roßlauer Straße in Rodleben | Einmündungsbereich ohne LSA und Querungshilfen, Radverkehrsanlagen im Zuge der B 184 | Umgestaltung des Einmündungsbereiches erforderlich, Mindestanforderung: sichere Querungsstelle für linksabbiegenden Radverkehr | Infrastruktur-Einzelmaßnahmen | anderer Baulastträger |
| 9 | Dessauer Str. / Hauptstraße / Burgwallstraße | Einmündungsbereich ohne LSA, Radverkehrsanlagen im Zuge der Dessauer Str. und Burgwallstr. (nicht benutzungspflichtig) | Beeinträchtigung der Sicht im Kurvenbereich, direktes Linksabbiegen wird dadurch erschwert, Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h prüfen | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 1 |
| 10 | Südstraße / Liebknechtstr. | Einmündungsbereich ohne LSA, Radverkehrsanlagen im Zuge der Südstraße | Verbesserung der Radverkehrsführung für direktes Linksabbiegen in die Liebknechtstraße | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 1 |
| 11 | Hauptstraße / Südstraße | Einmündungsbereich ohne LSA, Radverkehrsanlagen im Zuge der Südstraße - Hauptstraße | Verbesserung der Radverkehrsführung für das Linksabbiegen von der Hauptstraße in die Hauptstraße (B187), Zuwegung zur Fahrbahninsel | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 2 |
| 14 | Antoinettenstraße / Friedrichstraße | LSA, abgesetzte Radverkehrsführung, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen | Kennzeichnung der Radverkehrsführung auf dem Betonsteinpflaster durch Markierung (rotes Pflaster ausgeblichen) | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 2 |

ANLAGE 5a:
Konzipierte Maßnahmen an den Knotenpunkten

| Nr. | Knotenpunkt | Kurzbeschreibung | Handlungsbedarf | Maßnahmekategorie | Priorität |
|-----|--|--|--|---|----------------------|
| 15 | Kavalierstraße / Friedrichstraße / Ratsgasse | LSA, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen | Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich der Straßenbahnquerung, Schaffung von Aufstellflächen, Querungsmöglichkeit zur Ratsgasse, Mängel bei Infrastrukturmaßnahme (Umgestaltung Kavalierstr.) beseitigen | Infrastruktur (Straßenbau-vorhaben) | Sowieso- Maßnahme |
| 16 | Franzstraße / Friedhofstr. / Gliwicer Straße | LSA, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen | Regelungsbedarf für den linksabbiegenden Radverkehr aus Richtung Ost und Süd, fehlende Aufstellflächen für die indirekte Führung | Verkehrs- organisatorische Einzelmaßnahme | 2 |
| 17 | Askanische Straße / Amalienstr. | LSA, Radverkehrsanlagen im Zuge der Askanischen Str. und der Amalienstraße (südl. Knotenarm) | Verbesserung der Radverkehrsführung im Zuge der Amalienstraße (Richtung Süden), des Rechtsabbiegens von West nach Süd sowie des Linksabbiegens von Süd nach West, Überprüfung des Endes der Benutzungspflicht (nördl. Knotenarm) | Überprüfung der LSA | 1 |
| 18 | Elisabethstraße / Einmündung "Roter Faden" | Einmündungsbereich ohne LSA, Gehweg, Radverkehr frei in der Elisabethstraße | Herstellung einer Bordabsenkung im Bereich des „Roten Fadens“ | Infrastruktur- Einzelmaßnahme | 1 |
| 19 | Askanische Straße / Steinstraße / Kantorstraße | LSA, Radverkehrsanlagen im Zuge der Askanischen Str. und der Steinstraße (nördlicher Knotenarm) | Regelungsbedarf für den linksabbiegenden Radverkehr aus Richtung West und Nord sowie geradeaus fahrenden Radverkehr in Richtung Kantorstraße, fehlende Aufstellflächen für die indirekte Führung | Verkehrsorg. / Infrastrukturelle Einzelmaßnahme | 1 |
| 20 | Ludwigshafener Straße / Schlossplatz | F-LSA (außer Betrieb) | Überprüfung der Wiederinbetriebnahme für Fußgänger und Radfahrer, Ertüchtigung der Zuwegungen / Aufstellflächen | Verkehrsorg. / Infrastrukturelle Einzelmaßnahme | 1 |
| 21 | Oranienbaumer Chaussee / Wasserstadt | Einmündungsbereich ohne LSA | Umgestaltung des Knotenpunktes mit LSA im Zuge des Ersatzneubaus Muldebrücke bis 2015/2016 | Infrastruktur (Straßenbau-vorhaben) | Sowieso- Maßnahme |
| 24 | Kühnauer Straße / H.-Köhl- Str. / Ziebigker Straße | LSA, Doppelknoten, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen | Überprüfung der Radverkehrsanlage und der Benutzungspflicht an der Ecke Ziebigker Str. / Kühnauer Straße (Nordwest), Engstelle | Überprüfung der LSA | 2 |
| 25 | Köthener Straße / Auenweg / Hünefeldstraße | LSA, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen | Überprüfung der Breite der Radfahrstreifen am Knotenarm Auenweg | Verkehrs- organisatorische Einzelmaßnahme | 1 |
| 26 | Köthener Straße / Philipp- Müller-Straße | Einmündungsbereich ohne LSA | Überprüfung des Radweganschluss in der Ph.- Müller-Straße, Bestandteil Straßenbauvorhabens B185 Mosigkau, 2. BA | Infrastruktur (Straßenbauvorhaben) | Sowieso- Maßnahme |
| 27 | Elisabethstraße / Eisenbahnstraße | Einmündungsbereich in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem BÜ | Überprüfung der Radverkehrsführung linksabbiegenden Radverkehrs von der Eisenbahnstraße in die Elisabethstraße (insbesondere bei geschlossenem BÜ) | Verkehrsorganisatorisc he Einzelmaßnahme | 1 |
| 28 | Köthener Straße / Lichtenauer Straße / Orangeriestraße | Einmündungsbereich ohne LSA | Linksabbiegen von der Köthener Straße zum Gem. Geh-/Radweg Lichtenauer Str. derzeit nicht möglich, Bestandteil Straßenbauvorhabens B185 Mosigkau, 2. BA | Infrastruktur (Straßenbauvorhaben) | Sowieso- Maßnahme |
| 29 | Orangeriestraße / Wiljamsstraße | Einmündungsbereich ohne LSA | Überprüfung der Wegebeziehung zur F-LSA | Verkehrsorg. / Infrastrukturelle Einzelmaßnahme | 2 |

ANLAGE 5a:
Konzipierte Maßnahmen an den Knotenpunkten

| Nr. | Knotenpunkt | Kurzbeschreibung | Handlungsbedarf | Maßnahmekategorie | Priorität |
|-----|---|--|--|---|------------------|
| 30 | Hauptstraße / Am Vorwerk | Einmündungsbereich ohne LSA, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen | Überprüfung der Radverkehrsführung des linksabbiegenden Radverkehrs, fehlende Bordabsenkungen / Fahrbahnmarkierungen | Verkehrsorg. / Infrastrukturelle Einzelmaßnahme | 2 |
| 31 | Heidestraße / Alte Leipziger Straße / Hohe Straße | Kreuzungsbereich ohne LSA, Radverkehrsanlagen in der Heidestraße | Überprüfung der Radverkehrsführung des linksabbiegenden Radverkehrs und der sicheren Querungsmöglichkeit Alte Leipziger Str. – Hohe Straße | Verkehrsorg. / Infrastrukturelle Einzelmaßnahme | 3 |
| 32 | Ludwigshafener Str. / Stenesche Straße / Tannhegerbrücke | Querungsstelle ohne LSA, Radverkehrsanlagen in der Ludwigshafener Straße | Gewährleistung einer sicheren Querung der Ludwigshafener Straße im Bereich der Tannhegerbrücke | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 2 |
| 33 | Kavaliestraße / Lili-Herking-Platz / Stadtpark | F-LSA, Radverkehrsanlagen in der Kavaliestraße | Gestaltung einer plausiblen Radverkehrsführung auf der innerstädtischen Ost-West-Achse, Beachtung bei der Neugestaltung der Kavaliestraße | Infrastruktur (Straßenbauvorhaben) | Sowieso-Maßnahme |
| 34 | Oranienbaumer Chaussee / Am Eichengarten / Oranienbaumer Straße | LSA Oranienbaumer Chaussee / Am Eichengarten | Überprüfung einer sicheren und umwegfreien Radverkehrsführung von der Straße am Eichengarten zur Oranienbaumer Straße | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 2 |
| 35 | Ludwigshafener Straße / Turmstraße | Einmündungsbereich ohne LSA, Radverkehrsanlagen in der Ludwigshafener Straße | Überprüfung der Ausrüstung mit LSA, steht in Verbindung mit der Erschließung des neuen Standortes der Schwimmhalle | Infrastruktur (Erschließungsvorhaben) | Sowieso-Maßnahme |
| 36 | Mannheimer Straße / Schlagbreite | Einmündungsbereich ohne LSA, Radverkehrsanlagen an allen Knotenarmen | Überprüfung der Verkehrssicherheit an einem linksseitigen Gem. Geh- / Radweg (Zweirichtungsverkehr) | Verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahme | 2 |
| 37 | Friedensallee / Hauptstraße | Netz Alltag und Tourismus, Schulweg | Verbesserung der Verkehrssicherheit (Querungen) | Infrastruktur-Einzelmaßnahmen | 2 |
| 38 | Zerbster Straße / Am Alten Theater | Querung Richtung Steinstraße an Einfahrt Rathaus-Center | Prüfung der Verbesserung der Verkehrssicherheit | Infrastruktur-Einzelmaßnahmen | 2 |
| 39 | Augustenstraße / Ludwigshafener Straße | kaum überquerbar | Aufstellbereich in Mittelstreifen anlegen (ggf. Einkürzen Linksabbiegestreifen) | Infrastruktur-Einzelmaßnahmen | 2 |

**ANLAGE 5b:
Konzipierte Maßnahmen an den Strecken**

| Nr. | Straße | von - bis | Mangel | Maßnahme | Priorität | Kosten (EUR) |
|-----|----------------------------------|--|--|---|-----------------------|--------------|
| 101 | Ferdinand-von-Schill-Straße | zwischen Antoinettenstraße und Zerbster Straße | schlechter Oberflächenzustand der Fahrbahn | Oberfläche sanieren | 2 (Fahrbahn) | 352.500 |
| 102 | Albrechtplatz | zwischen Ferdinand-von-Schill-Straße und Wolfgangstraße | schlechter Zustand des Radwegs (Oberfläche) | Radweg stadtauswärts sanieren und verbreitern | 1 | 31.500 |
| 103 | Albrechtstraße | zwischen Wolfgangstraße und Walderseeestraße | beidseits mangelhafter Zustand der Radwege (abschnittsweise) | beidseits Radwege sanieren und verbreitern | 1 | 161.850 |
| 104 | Albrechtstraße | zwischen Walderseeestraße und Zum Gänsewall (Abschnitt Rosenhof) | mangelhafter Zustand des Radweges stadtauswärts (abschnittsweise) | Radweg sanieren und verbreitern | 1 | 22.500 |
| 105 | Luchstraße | zwischen Südstraße und Dessauer Straße | südwärts mangelhafter Zustand des Radfahrstreifens, nordwärts fehlende Radverkehrsanlagen | beidseits sanieren, nordwärts Radfahrstreifen oder Schutzstreifen abmarkieren | 1 | 378.910 |
| 106 | Luchstraße | zwischen Dessauer Straße und Magdeburger Straße | beidseits zu geringe Breite und mangelhafter Zustand der Radwege, z.T. fehlende Furtmarkierungen | Bauvorhaben Neubau Zerbster Brücke | Sowieso-Maßnahme | |
| 107 | Magdeburger Straße | zwischen Luchstraße und Tornauer Weg | zu geringe Breite und mangelhafter Zustand des Radwegs stadteinwärts | Radweg sanieren und verbreitern | 1 | 150.000 |
| 108 | Magdeburger Straße | zwischen Tornauer Weg und Roßlauer Straße | zu geringe Breite und mangelhafter Zustand des Radwegs stadteinwärts | Radweg sanieren und verbreitern | 1 | 31.500 |
| 109 | Zerbster Straße, Rodleben | zwischen Hp. Rodleben bis 270 m nördlich davon | mangelhafter Zustand der Radwege | Radweg sanieren und verbreitern | 1 | 81.000 |
| 111 | Kavalierrstraße | zwischen Friedrichstraße und Askanischer Straße | stadtauswärts mangelhafter Zustand des Radfahrstreifens | Umsetzung Verkehrsberuhigung Kavalierrstraße erübrigt Radverkehrsanlagen | Sowieso-Maßnahme | |
| 112 | Heidestraße | zwischen Friedhof III und südlich Ludwigshafener Straße | stadtauswärts mangelhafte Breite des Radwegs | sanieren und verbreitern | 2 | 37.000 |
| 113 | Heidestraße | zwischen Zufahrt DVG und Innsbrucker Straße | stadtauswärts mangelhafter Zustand und Breite des Radwegs | Radweg sanieren und verbreitern | 1 | 97.500 |
| 115 | Heidestraße | zwischen Tempelhofer Straße und Wolfener Chaussee | zu geringe Breite der Radwege | Radweg sanieren und verbreitern | 2 | 300.000 |
| 116 | Mulderadweg | BÜ Wörlitzer Brücke | mangelhafter Zustand | Radwegquerung sanieren | 2 | 24.000 |
| 117 | Wirtschaftsweg | östlich Wörlitzer Brücke in Richtung Goltewitzer Str. | mangelhafter Zustand | Radweg sanieren | 3 | 121.500 |
| 118 | Askanische Straße | zwischen Ludwigshafener Straße und Franzstraße | mangelhafter Zustand der Radwege | Radwege sanieren | 1 | 80.000 |
| 119 | Ludwigshafener Straße | zwischen Askanischer Straße und F-LSA Ludwigshafener Str. | mangelhafter Zustand des Radwegs und zu geringe Breite nordwärts | Radweg sanieren | 1 | 193.300 |
| 120 | Oranienbaumer Chaussee | zwischen Brücke des Friedens östlich Tiergarten | mangelhafter Zustand des Radwegs | Neubau Muldebrücke und Anschlüsse | Sowieso-Maßnahme | |
| 121 | Wasserstadt | zwischen Deichtor und Alte Mildenseer Straße | mangelhafter Zustand | sanieren | 3 (Fahrbahn) | 106.000 |
| 122 | Breitscheidstraße | zwischen Oranienbaumer Chaussee und Kirchhau | mangelhafter Zustand des Radwegs und zu geringe Breite (Teilabschnitt) | Radweg sanieren und verbreitern | 2 | 40.000 |
| 123 | Sollnitzer Allee | zwischen Oranienbaumer Chaussee und südlich Kleutscher Straße | mangelhafter Zustand der Radwege durch bewachsene Oberfläche | Intensive Grünpflege der Radwege | 2 | 10.000 |
| 124 | Oranienbaumer Chaussee | zwischen Sonnenallee und Hp Adria | Radverkehrsanlage zu schmal | Radweg sanieren und verbreitern | anderer Baulastträger | |
| 125 | Sonnenallee | zwischen Oranienburger Chaussee und am Waldrand | mangelhafter Zustand der Radverkehrsanlagen, z.T. zu schmal | Radverkehrsanlagen aufpassen (Fahrbahnführung) | 1 | 400 |
| 126 | Gliwicer Straße | zwischen Franzstraße und Ludwigshafener Straße | mangelhafter Zustand | sanieren | 2 | 33.750 |
| 127 | Ludwigshafener Straße | zwischen Askanischer Straße und Turmstraße | Radverkehrsanlagen nordwärts zu schmal (nur VwV-StVO-Maß) | Radverkehrsanlagen sanieren und verbreitern | 3 | 20.000 |
| 128 | Tour. Weg, Anschluss Innenstadt | Tiergartenbrücke bis Alleebücke | schlechter Wegezustand | Weg sanieren | Hochwasser-Maßnahme | |
| 129 | Tour. Weg, Anschluss Mulderadweg | östlich der Tannheger Brücke | schlechter Wegezustand | Weg sanieren | Hochwasser-Maßnahme | |
| 131 | Tour. Weg Gartenreichtour | östlich Dohlenweg bis Muldebrücke (Nähe A9) | schlechter Wegezustand | Weg sanieren | Hochwasser-Maßnahme | |
| 132 | Tour. Weg Gartenreichtour | südwestlich Mildensee über Schwarzer See bis Muldebrücke | schlechter Wegezustand | Weg sanieren | Hochwasser-Maßnahme | |
| 133 | Pötnitz | östlich Kirche Mildensee | schlechter Fahrbahnzustand (für Radfahren ungeeignetes Natursteingroßpflaster) | Fahrbahn sanieren (nur insgesamt möglich) | 3 (Fahrbahn) | 66.000 |
| 134 | Am Wall | Ende Deichverteidigungsweg | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 2 (Fahrbahn) | 6.000 |
| 135 | Zum Hofsee | Übergang zum Wirtschaftsweg | schlechter Fahrbahnzustand (für Radfahren ungeeignetes Natursteingroßpflaster) | Fahrbahn sanieren (nur insgesamt möglich) | 3 (Fahrbahn) | 24.000 |
| 136 | Wirtschaftsweg | südlich Kleutsch (Kleutscher Aue) | schlechter Wegezustand | Weg sanieren | Hochwasser-Maßnahme | |
| 137 | Kreuzbergstraße | zwischen Damaschkestr. und Lerchenweg | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 3 (Fahrbahn) | 506.250 |
| 138 | Damaschkestraße | zwischen Kreuzbergstraße und Am Dreieck | Schutzstreifen bzw. Radweg zu schmal | Schutzstreifen breiter markieren | 3 | 13.500 |
| 139 | Kurze Straße | zwischen Am Kümmerling und Möster Straße | sehr schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | Sowieso-Maßnahme | |
| 140 | Heidebrücke | westlich Heidebrückenweg | schlechter Fahrbahnzustand der Rampen | Fahrbahn sanieren | anderer Baulastträger | |

**ANLAGE 5b:
Konzipierte Maßnahmen an den Strecken**

| Nr. | Straße | von - bis | Mangel | Maßnahme | Priorität | Kosten (EUR) |
|-----|--------------------------------------|--|---|---|--|--------------|
| 141 | Weg durch Beckerbruch | zwischen Kieler Straße und B 184 | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | 3 | 165.000 |
| 142 | Elberadweg | zwischen Wallwitzburg und Am Elbpavillon | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | Hochwasser-Maßnahme, z.T. anderer Baulasträger | |
| 143 | Burgkühnauer Straße | zwischen Ebenhahnstraße und Elbedeich | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 3 (Fahrbahn) | 40.000 |
| 144 | Friedensallee | zwischen Reppichauer Straße und Hauptstraße Kleinkühnau | schlechter Zustand Radweg | sanieren | 2 | 27.000 |
| 145 | Hauptstraße Kleinkühnau | zwischen Friedensallee und Am Vorwerk | schlechter Zustand Radweg | beidseits sanieren, kurzfristig Fahrbahnnutzung prüfen | 2 | 264.750 |
| 146 | Kühnauer Straße | zwischen Fichtenbreite und Ziebigker Straße | schlechter Zustand der Radverkehrsanlagen (stadtauswärts Teilabschnitte) | in beiden Richtungen sanieren | 2 | 100.000 |
| 147 | Kühnauer Straße | zwischen Kiefernweg und Waldkater | schlechter Zustand der Radverkehrsanlage stadtauswärts (Teilabschnitt) | sanieren | 2 | 30.000 |
| 148 | Ebertallee | zwischen Peusstraße und Flurstraße | schlechter Zustand der Radverkehrsanlage Südseite | sanieren | 1 | 87.000 |
| 149 | Gropiusallee | zwischen Puschkinallee und Bauhausplatz | schlechter Zustand der Radverkehrsanlage | sanieren | 1 | 120.000 |
| 150 | Gropiusallee | zwischen Liebknechtstraße und Kühnauer Straße | schlechter Zustand der Radverkehrsanlagen und zu geringe Breiten (fehlender Sicherheitstrennstreifen) | beidseits sanieren und verbreitern | 2 | 197.925 |
| 151 | Wolfgangstraße | zwischen H.-Heine-Straße und Albrechtstraße | schlechter Zustand der Radverkehrsanlagen und stadtauswärts zu geringe Breite Radfahrstreifen | beidseits sanieren und Radfahrstreifen auf Regellaß verbreitern | 1 (Fahrbahn) | 60.000 |
| 152 | Elisabethstraße | Querung der östlichen Eisenbahnstrecke | direkte Querung bislang nicht möglich | Querung der Eisenbahnstrecke Dessau-Bitterfeld im Zuge des ehemaligen Bahnübergangs Kühnauer Straße | 3 | 1.500.000 |
| 153 | Elisabethstraße | zwischen Eisenbahnstraße und Willi-Lohmann-Straße | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 2 (Fahrbahn) | 110.000 |
| 154 | Antoinettenstraße | zwischen Ferdinand-von-Schill-Straße und Friedrichstraße | Radweg südwärts schlechter Zustand | Radweg sanieren | 2 | 48.000 |
| 155 | Amalienstraße | zwischen Askanischer Straße und Am Pollingpark | schlechter Zustand der Radverkehrsanlagen (Teilabschnitte) | Radwege sanieren | 2 | 130.000 |
| 157 | Weg am Bahndamm, Nord-Süd-Verbindung | zwischen Industriestraße und Kabelweg | bislang kein Weg vorhanden | Weg anlegen, ggf. Grunderwerb | 2 | 206.600 |
| 158 | Weg am Bahndamm, Nord-Süd-Verbindung | zwischen Bahnhof Dessau-Süd und Hohe Straße | bislang kein Weg vorhanden | Weg anlegen, ggf. Grunderwerb | 2 | 240.000 |
| 159 | Kochstedter Kreisstraße | nordöstlich Argenteuiler Straße | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | 1 | 15.000 |
| 160 | Hohe Straße | östlich Kochstedter Kreisstraße | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | anderer Baulasträger | |
| 161 | Lichtenauer Straße | zwischen Hirtenhausstraße und Zoberberg | schlechter Wegzustand | Radverkehrsanlage sanieren | 3 | 213.750 |
| 162 | ehemalige Landebahn | im Verlauf der Verbindung zwischen Alten und Kleinkühnau | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren (Denkmalschutz beachten) | 2 | 7.500 |
| 163 | Hünefeldstraße | nördlich von Bahnhof Dessau-Alten | zu geringe Breite der Radverkehrsanlage | Weg sanieren und verbreitern | 2 | 60.000 |
| 164 | Köthener Straße | zwischen Auenweg und Diesdorfer Straße | zu geringe Breite der Radverkehrsanlagen, schlechter Zustand (in Teilabschnitten) | Weg sanieren und verbreitern | 2 | 135.000 |
| 165 | Lindenstraße | zwischen Sauerbruchstraße und Kleine Schaftrift | zu geringe Breite der Radverkehrsanlagen | Weg verbreitern (ggf. zu Lasten der Breite der Grünflächen) | 3 | 48.000 |
| 166 | Hermann-Köhl-Straße | Brücke über die Eisenbahn | zu geringe Breite der Radverkehrsanlagen | bei Brückenbau (2. Richtungsfahrbahn) Wege verbreitern | Sowieso-Maßnahme | |
| 167 | Brambacher Weg / Clara-Zetkin-Straße | zwischen Brücke Anschlussbahn und Triftweg | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 351.000 |
| 168 | Verbindungsweg Rodleben | zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Haltepunkt Rodleben | schlechter Oberflächenzustand und zu geringe Breite | Weg sanieren und verbreitern | 3 | 75.000 |
| 169 | Neue Schloßallee | zwischen Zerbster Straße und Spitzberg | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 270.000 |
| 170 | Verbindungsweg | zwischen Spitzberg und Stretetz | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 330.000 |
| 171 | Nathoer Dorfstraße | zwischen Stadtweg und Stretzer Straße | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren (Straße gesamt) | 3 (Fahrbahn) | 63.000 |
| 172 | Dorfstraße Mühlstedt | zwischen Kohlenschachweg und Kirche | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren (Straße gesamt) | 3 (Fahrbahn) | 225.000 |
| 173 | Bergstraße | nördlich Lindenstraße | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 2 (Fahrbahn) | 22.500 |
| 174 | Lindenstraße Meinsdorf | zwischen Bergstraße und Hainichte | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 37.500 |
| 175 | Buchenallee / Tornauer Weg | zwischen Bergstraße und K 1255 | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren (Umleitungsstrecke DBAG) | Sowieso-Maßnahme | |

ANLAGE 5b:
Konzipierte Maßnahmen an den Strecken

| Nr. | Straße | von - bis | Mangel | Maßnahme | Priorität | Kosten (EUR) |
|-----|---|---|--|--|-----------------------|--------------|
| 176 | Meinsdorfer Straße | Bahnunterführung Haltepunkt Meinsdorf | schlechter Oberflächenzustand | Ausbau Bahnunterführung Meinsdorf | Sowieso-Maßnahme | |
| 177 | Berliner Straße (K 2002) | südlich Bahnquerung | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 292.500 |
| 178 | Hauptstraße (B 187) | zwischen Kiefernweg und Zufahrt Friedhof | schlechter Oberflächenzustand der Radverkehrsanlagen | Oberfläche sanieren | 2 | 100.000 |
| 179 | Streetzer Weg | nördlich Bahnüberführung | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 73.500 |
| 180 | Dessauer Straße/ Burgwallstr | zwischen Luchstraße bis Nordstraße | fehlender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, geringe Breite der Radfahrstreifen, schlechterer Belag als Fahrbahn, in Teilabschnitten | durchgängig asphaltieren und Schutzstreifen inklusive Sicherheitstrennstreifen abmarkieren | 2 | 145.500 |
| 181 | Südstraße | zwischen Luchstraße und Karl-Liebnecht-Straße | schlechter Zustand und zum Teil geringe Breiten der Radverkehrsanlagen (Schwerpunkt Luchstraße - Ziegelstraße) | Oberflächen sanieren und verbreitern | 2 | 80.000 |
| 182 | Werftstraße | zwischen Sachsenbergstraße und Südstraße | Bahn kann nicht fahrend gequert werden (Tunnel mit Treppe) | Integration in Ortsumgehung Roßlau (B184) | Sowieso-Maßnahme | |
| 183 | siehe 105 Luchstraße | zwischen Schifferstraße und Dessauer Straße | nordwärts fehlende Radverkehrsanlage | Schutzstreifen abmarkieren (ggf. beidseitig bei knappen Platzverhältnissen) | 1 | |
| 184 | Streetzer Brücke | Bahnquerung | geringer Verkehr, keine Radverkehrsanlage nötig | bestehende Benutzungspflichten aufheben | 1 | 400 |
| 185 | Roßlauer Straße, Rodleben | zwischen Hauptstraße und Zerbster Straße | fehlende Radverkehrsanlagen bei mittlerem Verkehr | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen (kaum Platz für Radverkehrsanlage) | 1 | 400 |
| 186 | Hauptstraße (B 187) | zwischen Kiefernweg und Stadtgrenze | fehlende Radverkehrsanlagen bei schnellem Verkehr | Radweg bauen | anderer Baulastträger | |
| 187 | K 2860 | nördlich Kleutsch | fehlende Radverkehrsanlagen bei geringem, aber schnellem Verkehr außerorts | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen | 1 | 400 |
| 188 | L 135 | zwischen K 2860 und Sollnitz | fehlende Radverkehrsanlagen bei schnellem Verkehr außerorts | Radweg bauen | anderer Baulastträger | |
| 189 | verlängerte Dorfstraße Kleutsch | zwischen Kleutsch und Schwarzer Stamm | fehlende Radverkehrsanlagen bei geringem, aber schnellem Verkehr außerorts | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen | 1 | 400 |
| 190 | L 135 | zwischen Sollnitz und L 136 | fehlende Radverkehrsanlagen bei schnellem Verkehr außerorts | Radweg bauen | anderer Baulastträger | |
| 191 | Köthener Straße (B 185) | zwischen Rüsterweg und Lichtenauer Straße | fehlende Radverkehrsanlagen bei schnellem Verkehr außerorts | Bestandteil der Baumaßnahme Köthener Straße | Sowieso-Maßnahme | |
| 192 | Orangeriestraße (B 185) | zwischen Ortsausgang Mosigkau und Stadtgrenze | fehlende Radverkehrsanlagen bei schnellem Verkehr außerorts | Radweg bauen | anderer Baulastträger | |
| 193 | Königendorfer Straße (L 134) | zwischen Kleine Breite und Stadtgrenze | fehlende Radverkehrsanlagen bei schnellem Verkehr außerorts | Radweg bauen | anderer Baulastträger | |
| 194 | Ziebigker Straße | zwischen Großkühnauer Weg und Puschkinallee | fehlende Radverkehrsanlagen bei mittlerem Verkehrsaufkommen | beidseitig Schutzstreifen abmarkieren, ruhenden Verkehr ordnen | 2 | 28.500 |
| 195 | Saarstraße / Kirchstraße | zwischen Ebertstraße und Kornhausstraße | fehlende Radverkehrsanlagen bei mittlerem Verkehrsaufkommen | beidseitig Schutzstreifen prüfen, ruhenden Verkehr ordnen | 2 | 42.000 |
| 196 | Hainichte | südlich Andreas-Hofer-Weg | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 68.625 |
| 198 | Weg am Leinensee | zwischen Plankenlinie und Groß-Naundorfer Wall | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | Hochwasser-Maßnahme | |
| 199 | Plankenlinie | zwischen Jagdbrücke und Großmutterbrücke | geringe Breite | Weg verbreitern | 3 | 306.000 |
| 200 | Weg nördlich Luisium | zwischen Ringdeich Luisium und Groß-Naundorfer Wall | Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | anderer Baulastträger | |
| 201 | Jonitzer Allee | zwischen verlängerte Gottewitzer Straße und Ackerwall | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 | 78.750 |
| 202 | Gartenreichtour Fürst-Franz (Südstufer Wallwitzsee) | zwischen Eisenbahn und Südspitze See | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | Hochwasser-Maßnahme | |
| 203 | Kornhauswall (Südufer Leopoldshafen) | zwischen Elbpavillon und Kornhaus | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | anderer Baulastträger | |
| 204 | Elbradweg östlich Kläranlage | zwischen Ochsenwall und Hakenwall | Mittelstreifen schlechter Oberflächenzustand | Mittelstreifen sanieren | 3 | 45.000 |
| 205 | Elballee | zwischen Kornhausstraße und Ebertallee | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 2 (Fahrbahn) | 55.000 |
| 206 | Am Georgengarten | zwischen Kieler Straße und Kornhausstraße | schlechter Oberflächenzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 130.500 |
| 207 | Zerbster Str. Rodleben | Roßlauer Str. bis BÜ | schlechter Wegezustand und zum Teil geringe Breiten | Weg sanieren und verbreitern | anderer Baulastträger | |
| 208 | Steinstraße | Askanische Str. bis Schlossplatz | schlechter Wegezustand | Weg sanieren | 2 | 37.500 |

**ANLAGE 5b:
Konzipierte Maßnahmen an den Strecken**

| Nr. | Straße | von - bis | Mangel | Maßnahme | Priorität | Kosten (EUR) |
|-----|---|--|---|--|----------------------|--------------|
| 209 | Lustgarten | Schlossplatz bis Ludwigshafener Straße | schlechter Wegezustand | Weg sanieren | 1 | 26.250 |
| 210 | Junkersstraße | zwischen Kleine Schaftrift und Diesdorfer Straße | mangelhafter Zustand , zu geringe Breite (Teilabschnitte) | Weg sanieren und verbreitern | 2 | 105.000 |
| 211 | Köthener Straße | zwischen Ellerbreite und Auenweg | mangelhafter Zustand , zu geringe Breite (Teilabschnitte) | Weg sanieren und verbreitern | 2 | 290.000 |
| 212 | Mannheimer Straße | Junkersstraße bis Weststraße | mangelhafter Zustand (Teilabschnitte) | Weg sanieren | 2 | 37.500 |
| 213 | Elbbrücke Roßlau | zwischen Südstraße und Elbzollhaus | bei linksseitiger Seitenraumführung Bord kaum erkennbar | kurzfristig Begrenzung abmarkieren; langfristig Realisierung eines baulich verbreiterten Zweirichtungsradweges | anderer Baulasträger | |
| 214 | Wörlitzer Eisenbahnbrücke | Zufahrt aus Richtung am Am Friedrichsgarten | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | 3 (Fahrbahn) | 18.000 |
| 215 | Lutherplatz | zwischen Raguhner und Thomas-Müntzer-Straße | schlechter Fahrbahnzustand | Oberfläche sanieren | 3 (Fahrbahn) | 60.000 |
| 216 | Saugartenallee | Luisium bis Plankenallee | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | anderer Baulasträger | |
| 217 | Schillerpark Westseite | zwischen Schillerstraße und Walderseestraße | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | 2 | 67.500 |
| 218 | Teichstraße | zwischen Parkhaus und B.-Brecht-Straße | schlechter Fahrbahnzustand | Oberfläche sanieren | 2 (Fahrbahn) | 7.500 |
| 219 | Kreuzbergstraße | zwischen Lerchenweg und Ludwigshafener Straße | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | 3 | 105.000 |
| 220 | Scheplake | zwischen Lessingstraße und Schillerpark | schlechter Wegzustand | Weg sanieren | Sowieso-Maßnahme | |
| 221 | Kühnauer Straße | zwischen Fichtenbreite und Am Vorwerk | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 1 (Fahrbahn) | 580.000 |
| 222 | E.-Weinert-Straße | zwischen Rüsterweg und Knobelsdorffallee | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 2 (Fahrbahn) | 197.000 |
| 223 | Brambacher Weg | zwischen verlängerte Schulstraße und Apfelallee (Rodeben-Wäldchen) | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 3 (Fahrbahn) | 91.000 |
| 224 | Elisabethstraße | zwischen Bahnübergang und Brauereistraße | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 2 (Fahrbahn) | 150.000 |
| 225 | Alte Leipziger Straße | zwischen Heidestraße und Am Schenkenbusch | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 2 (Fahrbahn) | 387.000 |
| 226 | Hohe Straße | zwischen Dietrichshain und Forsthaus | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 3 (Fahrbahn) | 52.000 |
| 227 | Augustenstraße | zwischen Heidestraße und Ludwigshafener Straße | schlechter Fahrbahnzustand | Fahrbahn sanieren | 3 (Fahrbahn) | 132.500 |
| 228 | Verbindungsweg Streetz/Natho - Mühsdorf | zwischen K 1255 und Stadtgrenze | mangelhafter Zustand | Ausbau eines multifunktionalen Weges (3 Meter Breite) | 3 | 225.000 |

Summe 12.084.710

Summe abzüglich Eisenbahnquerungen 10.584.710

Summe abzüglich Eisenbahnquerungen und Fahrbahnmaßnahmen (Einzelmaßnahmen Radverkehrsanlagen) 5.719.835

Anlage 6: Konzept Wegweisungsnetz und radtouristisches Netz (Karte)

Anlage 7: Konzept Ganzjahresnetz (Karte)
