

Version 1

Mobilität in Dessau-Roßlau

„Zurück in die Zukunft“ oder „#Fahrradstadt2Punkt0“

1. Sachstand Mobilität in Dessau-Roßlau

Dessau-Roßlau hat seit 4 Jahren (Dezember 2016) ein vom Stadtrat beschlossenes Radverkehrskonzept. Das Konzept sieht die Entwicklung eines Netzes an Haupt- und Nebenrouten vor. Das Konzept enthält eine Liste von baulichen Maßnahmen an Strecken und Kreuzungen, die Beschilderung, Fahrradabstellen, Öffentlichkeitsarbeit und die Umsetzung von Richtlinien-Standards für Fahrradinfrastruktur. Das Konzept nennt ein operationelles Ziel für den Radverkehrsanteil im Modal Split (= Summe aus motorisierter Individualverkehr, zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV) bis 2020 von 25% und mittelfristig 30%.

Das Ergebnis des Fahrradklima-Test 2018 zeigte nach 2 Jahren Radverkehrskonzept keine Verbesserung der Schulnote, die wie im Jahr 2016 bei 3,7 stagnierte. Der kürzlich beendete Fahrradklima-Test 2020 wird zeigen, wie die Situation nach 4 Jahren ist. Die Ergebnisse werden am 16. März der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach Zählung des ADFC Dessau sind von den 36 Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes mit der Priorität 1 mit Stand 2019 nur 7 umgesetzt.

Ebenfalls im Jahr 2018 nahm Dessau-Roßlau erneut an der Studie der TU Dresden „Mobilität in Städten - SrV“ teil. Im Ergebnis hat sich der Anteil des Umweltverbundes (=Summe zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV) am Modal Split gegenüber der Befragung aus 2013 nochmals verschlechtert. Für das Kriterium Anzahl aller Wege die täglich im Binnenverkehr (innerhalb der Stadtgrenzen) zurückgelegt werden sank der Anteil „zu Fuß“ von 29,7% auf 24,5%, der Radverkehr stagniert bei 19,8% (Ziel 2020: 25%) gegenüber 19,4% im Jahr 2013 und der ÖPNV sank von 6,4% auf 6,2%. Zum Vergleich ist die Anzahl der Fahrten im motorisierten Individualverkehr von 44,5% auf 50% gestiegen. Für das Kriterium Fahrleistung (zurückgelegte Strecke in Kilometern) ist die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs noch größer.

Ende 2019 lehnten die Stadtratsmitglieder im Bauausschuss mehrheitlich die Offenlegung des Entwurfs der Neuaufstellung (4. Fortschreibung) des ersten gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplanes (kurz: VEP) für Dessau-Roßlau ab. Der aktuell gültige VEP hat einen Planungshorizont bis zum Jahr 2015. Der abgelehnte Entwurf des VEP enthielt konkrete Projekte mit dem Schwerpunkt motorisierter Individualverkehr. Der Entwurf wägt die Wirtschaftlichkeit von konkreten Projekten ab zu denen Maßnahmen des gültigen Lärmaktionsplanes gehören. Die Abwägung erfolgte in Form von Variantenprüfungen unter Zugrundelegung der zukünftigen Verkehrszahlen für den Planungshorizont 2035. Nach der aktuellen politischen Beschlusslage wird das Gutachten erneut als sektorale Fachplanung für den motorisierten Individualverkehr überarbeitet. Es ist absehbar, dass die Maßnahmen und Empfehlungen denen des vormaligen Entwurfes gleichen werden.

Fazit: Während in einer Vielzahl von Kommunen der Umweltverbund und speziell der Radverkehr Zuwachsraten zu verzeichnen haben, ist diese Tendenz in Dessau-

Roßlau auf vergleichbar mittlerem Niveau stagnierend. Der ÖPNV hat zu keinem Zeitpunkt die Zielsetzung des VEP für 2015 von 10% erreicht. Das Konzept einer integrierten Mobilitätsplanung ist derzeit nicht vorgesehen. Der Nahverkehrsplan (sog. ÖPNV-Plan), das Radverkehrskonzept und der novellierte VEP werden nicht verzahnt. Ein Konzept zur Steigerung der Attraktivität der Fußwegeninfrastruktur ist nicht geplant. Planerische und politische Prioritätensetzungen vor dem Hintergrund von Klimaschutz und Treibhausgasneutralität zu Gunsten des Umweltverbundes existieren konzeptionell nicht.

2. Maßnahmen

2.1 Vorbemerkung: „Mobilität auf dem Bierdeckel – eine konservative Idee“

Der Bund wird absehbar die Regelgeschwindigkeit in Städten auf 30 km/h senken. Das ist notwendig, weil die „Vision Zero“ (=keine Verkehrstoten) auf Grund der zunehmend größer werdenden Fahrzeugflotte (Entkopplung der eigenen Wahrnehmung von der Umgebung, unterstützt durch Fahrzeugelektronik), den nicht mehr vorhandenen Präventionskapazitäten bei Polizei- und Ordnungsbehörden sowie dem Aggressionspotential im Straßenverkehr nicht realisierbar ist. Die konservative Idee für die Mobilität in Städten passt auf einen Bierdeckel: Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet (Bsp.: Niederlande, vgl. *Exkurs), Kreuzungen nach z.B. niederländischem Schutzinseldesign („sicher“) umgestalten (Bsp. Niederlande), auf öffentlichem Grund konsequente Parkraumbewirtschaftung, Platz zu Gunsten des Umweltverbundes priorisieren, Ampelzeiten zu Gunsten des Umweltverbundes priorisieren, konsequente Geschwindigkeitsüberwachung, kostenloser ÖPNV.

*** Exkurs Tempo 30**

- Halbierter Anhalteweg gegenüber Tempo 50
- Halbiertes Risiko für schwere oder tödliche Verletzungen bei Unfällen
- Senken der Lärmbelastung wie bei h
- Weniger Beschleunigen und Abbremsen im Verbund mit angepassten Ampelschaltungen
- Weniger Beschleunigen und Abbremsen senken die Emissionen und die Feinstaubbelastung

2.2 Integriertes Mobilitätskonzept mit Schwerpunkt Fahrradstadt 2.0

Verzahnung der sektoralen Fachplanungen in einem integrierten Mobilitätskonzept: Klassische Verkehrsentwicklungsplanung mit Schwerpunkt Straßenbau (MIV, 4. Fortschreibung des VEP, erneutes Gutachten in Planung), Radverkehrskonzept aus 2016 und novellierter Nahverkehrsplan (ÖPNV-Konzept) incl. Fußwegekonzept (vakant) in einem integrierten Mobilitätskonzept.

Dem Radverkehr als leistungsfähigem Verkehrsmittel im privaten und beruflichen innerstädtischen Bereich kommt in Anbetracht der historischen Bedeutung die tragende Rolle zu. Stichwort: „Zurück in die Zukunft“!

Neben den baulichen Maßnahmen der Radverkehrsförderung (lt.

Radverkehrskonzept, prioritäre Maßnahmen, Sofortmaßnahmen s.u.) ist es Ziel den Radverkehrsanteil mittels eines geeigneten Marketing- und Kommunikationskonzeptes, Stichwort: „Fahrradstadt 2.0“ zu fördern.

Konzeptionelle Grundlage für dieses Ziel: Ehemalige Fahrradstadt mittlerer Größe mit der speziellen nachholenden Entwicklung des MIV in den ostdeutschen Flächenländern bei gleichzeitig gutem Stellplatzangebot und MIV freundlichen Straßenquerschnitten.

Vorschlag für die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes: Gemeinsames erarbeiten eines Leistungskataloges von Stadt, UBA und Stakeholdern für eine integriertes Mobilitätskonzept, Stichwort: „Umweltstadt“. Bereitstellen von Haushaltsmitteln. Als Maßnahme im Energiepolitischen Arbeitsprogramm, kurz: EPAP verankern. Das EPAP befindet sich derzeit in der Neuaufstellung für eine Beschlussfassung in 2021 (s.u.).

Parallel gemeinsames erarbeiten eines Konzeptes Fahrradstadt 2.0 aus bestehenden Best-Practice Beispielen in Deutschland und Europas sowie den Ergebnissen des OB-Radverkehrskongresses für die Bürgerschaft in der Europäischen Mobilitätswoche 2019. Umsetzen und steuern durch eine Projektgruppe aus Stadt, UBA und Stakeholdern. Bereitstellen von Haushaltsmitteln. Als Maßnahme im Energiepolitischen Arbeitsprogramm, kurz: EPAP verankern (s.u.).

2.3 Energiepolitisches Arbeitsprogramm „EPAP“, European Energy Award (EEA)

Im Jahr 2020 erhielt Dessau-Roßlau die Re-Zertifizierung in Silber des „European Energy Awards“ – sehr knapp! Neben der Verwaltung, den Eigenbetrieben und der DVV sind als zivilgesellschaftliche Akteure der ADFC Dessau und der Energietisch Dessau e.V. im sog. Energieteam. Die Methodik bestimmte Punktzahlen in den 5 Bewertungssektoren zu erzielen darf als fragwürdig gelten. Es bestehen Ermessensspielräume in der Vergabe der Punktzahl. So gibt es beispielsweise Punkte für eine veraltete Verkehrsentwicklungsplanung oder die bloße Existenz der Kenntnis des Modal Split im Verkehrssektor ohne eine qualitative Kategorie. Zum EEA gehört die Verabschiedung eines „Energiepolitischen Arbeitsprogrammes“ (EPAP). Das derzeit gültige und vom Stadtrat beschlossene EPAP wird derzeit überarbeitet. Ziel ist eine Beschlussfassung im Stadtrat Mitte 2021. Die Federführung liegt derzeit bei Frau Steinhart, OB-Stabsstelle, da die Stelle des Klimaschutzmanagements weiter vakant ist. Erklärtes Ziel sollte es sein wirksame Maßnahmen im Sektor Mobilität zu integrieren und mit Haushaltsmitteln sowie Bearbeitungskapazitäten zu unterstützen. Mittel und Kapazitäten kamen beim letzten EPAP zu kurz. Einzelne Maßnahmen bedürfen ähnlich wie beim Radverkehrskonzept eigenständiger Beschlussfassungen. Im Folgenden werden bestimmte Maßnahmen explizit für das EPAP empfohlen.

2.4 Sofortmaßnahmen Radverkehr (nach Radverkehrskonzept=RVK), z.T. inhaltlich ergänzt

Radverkehr braucht bauliche Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und vielfach schon ausreichend: moderne Verkehrsorganisation, nach ERA=Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, derzeit in der Aktualisierung. Lt. Runderlass des MLV (Ministerium f. u.a. Verkehr, Sachsen-Anhalt) aus dem Jahr 2011 ist die ERA verpflichtender Standard für alle geförderten Maßnahmen im Radverkehr.

Randnotiz: So wird die ERA 2010 nur mit einem fragwürdigen Trick, der weißen Linie auf der Fahrbahn der Gropiusallee zwischen parkenden Fahrzeugen und Radweg eingehalten.

Folgende Sofortmaßnahmen sind geeignet die Situation des Radverkehrs i.S. des Radverkehrskonzeptes (RVK) und dessen Prioritäten zeitnah zu verbessern.

a) Radverkehrsbeauftragte(r) (RVB), inhaltlich ergänzt:

Im Tiefbauamt existiert eine Stelle, ein Sachgebiet, das sich explizit um Radverkehr und um ÖPNV kümmert. Jedoch passiert es häufig, dass diese Stelle bei Maßnahmen des Unterhaltes und anderer Baumaßnahmen keine Kenntnis

erhält, obwohl der Radverkehr davon betroffen ist. In vielen Kommunen sichert Qualitätsmanagement, dass ohne den „Stempel“ des/der Radverkehrsbeauftragten keine Planung bzw. keine Maßnahme, die Belange des Radverkehrs betrifft, umgesetzt wird. Diese Vorgehensweise sichert, dass Standards und Anforderungen eingehalten werden. Entsprechend sollte eine Person in der Stadtverwaltung offiziell mit dieser Verfahrensweise beauftragt werden. Die Umsetzung in dieser Weise heilt ein Defizit des Radverkehrskonzeptes, das diese Organisationsform nicht explizit vorsieht.

b) Prioritätensetzung (in Rückkopplung mit VEP, RVK, RVB, Stadtrat):

In vielen Fällen werden Ermessensspielräume zu Gunsten des motorisierten Verkehrs ausgeschöpft. Das betrifft verkehrsorganisatorische Maßnahmen und bauliche Maßnahmen. Bei den verkehrsorganisatorischen Maßnahmen wird sich i.d.R. auf die obere Verkehrsbehörde berufen oder Paradigmen, die es so de jure nach VwV-StVO nicht gab, wie z.B.: „Die Flüssigkeit des Verkehrs“. Als Beispiel werden genannt die LSA (=Lichtsignalanlagen, kurz: Ampeln) Kavallerstraße oder die LSA Helmut-Kohl Straße/ Südstraße. Bei den LSA wird bei einer Vielzahl der Fälle der Spielraum in der Raumzeit (=die Zeit, die eingeräumt wird, um die andere Seite zu erreichen) zu Gunsten des KFZ-Verkehrs priorisiert. Bei den baulichen Maßnahmen darf das prominente Beispiel Albrechtstraße genannt werden. Auf der Albrechtstraße wurde die 2. Richtungsfahrbahn statt zu Gunsten des Radverkehrs zu Gunsten des ruhenden KFZ-Verkehrs eingezogen. Neuerdings auf einem Teilstück grundhaft saniert und abmarkiert, ohne die Option eines Radfahrstreifens zu Gunsten des völlig maroden Radweges zu prüfen. Fazit: Hier bedarf es eines Paradigmenwechsels. Die novellierte StVO (seit April 2020) eröffnet weitere Möglichkeiten die Spielräume zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs zu verschieben, indem den Kommunen mit der Erprobungsklausel ein Instrument an die Hand gegeben wird. Wo möglich und umsetzbar sollte diese Option eingesetzt werden (z.B. Ziebigker Straße, s.u.).

c) konkrete Maßnahmen

- Umsetzen aller baulichen Maßnahmen an Strecken und Knoten des RVK mit der Priorität 1 in den nächsten 3 Jahren (ab Haushalt 2021), Planungsleistungen (sind förderfähig) ab 2020.
- Geschützter Radfahrstreifen („Protected Bike Lane“) für die Albrechtstraße im Zuge der „Stadteinfahrt Nord“ für die Westseite. Auf diese Weise erhält der Bäume und umsetzen einer regelkonformen Radverkehrsanlage, da Nebenanlagen nach VwV-StVO zu schmal. Für die Ostseite: Neuordnung in der Abfolge: Stellplätze, Radverkehrsanlage: 2 Meter n. ERA 2010 als geschützter Radfahrstreifen, Grünstreifen, Fußweg), Empfehlung: Maßnahme EPAP (aktuellen Förderschwerpunkt, „Scheuer-Millionen“ des Bundes nutzen)
- Geschützter Radfahrstreifen für die Askanische Straße, Einzug der jeweils 2. Richtungsfahrbahn zu Gunsten des Radverkehrs im Zuge der „Stadteinfahrt Ost“, kein Verlust an Stellplätzen, Schaffung attraktiver Nebenanlagen mit Stadtgrün für d. Fußverkehr. Empfehlung: Maßnahme EPAP (aktuellen Förderschwerpunkt, „Scheuer-Millionen“ des Bundes nutzen)
- Beseitigen von Schwachstellen auf der neuen Trasse d. Elberadweges z.B. Antoinettenstraße (in Planung), Sieben Säulen (gesamte Verkehrsorganisation), Elballee als Fahrradstraße, ungepflegte LHW-Deichabschnitte mit Betonstreifenweg z.B. Großkühnau Abschnitt parallel Neekener Straße, gesamter Abschnitt Waldersee, Birnbaumweg als Fahrradstraße, alle nicht regelkonformen Sperrpfosten (=Poller) prüfen und beseitigen.

- Neuordnen des Radverkehrs auf der Elbbrücke Roßlau (mind. Beleuchtung, weil nicht eindeutige Verkehrsorganisation – „Linksverkehr“, keine regelkonformen Breiten n- ERA und VwV-StVO!!!).
- Sanierung des gesamten Kreuzungsbereiches und der maroden Streckenabschnitte Luch-/ Südstraße in Roßlau (in Planung).
- Einrichten von Aufstellflächen für direktes Linksabbiegen an Kreuzungen (lt. Liste und Priorisierung der Maßnahmen im Radverkehrskonzept z.B.: Kreuzung Wolfgangstr., Bitterfelder Straße und Antoinettenstraße), verkehrsorganisatorische Maßnahme. Empfehlung: Maßnahme EPAP
- Einrichten und Erproben von Fahrradzonen nach novellierter StVO (z.B. Johannisviertel mit Bezug zur Planung Ferdinand v. Schill Straße ODER z.B. Dessau-Nord: Bereich südlich/ östlich/ nördlich Schillerstraße, Albrechtstraße, Karlstraße ODER z.B. Dessau-Siedlung: westlich Gropiusallee), Empfehlung: Maßnahme EPAP
- Umsetzen der Maßnahme 194 (RVK), Ziebigker Straße, Schutzstreifen anlegen, ruhenden Verkehr ordnen. Nach aktueller Neuordnung des ruhenden Verkehrs kann diese Maßnahme nicht umgesetzt werden. ABER: Derzeitige Situation funktioniert nicht. Mit Bezug zur novellierten StVO und der neuen Situation empfiehlt der ADFC: TEMPO 30 und neues Verkehrszeichen VZ 277.1 „Überholen von einspurigen Fahrzeugen verboten“ anordnen, zunächst im Rahmen der Erprobungsklausel. Begründung: Strecke im Hauptnetz des Radverkehrs ohne Radverkehrsanlage mit kurviger Streckenführung und minimaler Fahrbahnbreite bei TEMPO 50.
- Fahrradabstellrichtlinie: Der Entwurf der Fahrradabstellrichtlinie hat die OB-Runde nicht passiert. Grund: OB befürchtet „Investitionshemmnisse“. Für diese Einschätzung des OB gibt es keine Grundlage. Halle (Saale) hat auf Basis der novellierten Landesbauordnung vor einigen Jahren bereits die Satzung dahingehend geändert, dass konkrete Vorschriften für Abstellanlagen für Fahrräder bei privaten und öffentlichen Bauvorhaben verpflichtend sind. Die Richtlinie in DE-RO, bereits im RVK verankert, hätte empfehlenden Charakter. Bei Bauvorhaben in der Stadt wird immer wieder deutlich, dass zum Abstellen von Fahrrädern keine adäquaten Lösungen geplant werden und im Ergebnis „Baumarkt-Standard“ (Felgenklemmer, gern als künstlerische Variante) als umgesetzt wird (z.B. Vorhaben Lessingstr., Vorhaben Körnerstr., Marienstraße, keine Abstellmöglichkeit vor saniertem Neubaublock), Empfehlung: Fahrradabstellsatzung auf Basis des Richtlinienentwurfs beschließen (es gibt keine Negativbeispiele in Deutschland), Maßnahme EPAP
- Einführen des „Dessauer und Roßlauer Bügels“, s. „Leipziger Bügel“. Stadt stellt in jeder Straße der verdichteten Quartiere Flächen zur Errichtung von Abstellbügeln und/ oder dezentralen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung und unterstützt die Bürgerschaft bei der Errichtung. Die Errichtung erfolgt auf Antrag der Bürgerschaft, die Abstelleinrichtung kann von den Einreichenden privat finanziert werden (s. Leipzig). Besonders in Dessau-Nord fehlen in fast allen Straßenzügen Möglichkeiten das Fahrrad anzuschließen (s. Revitalisierungskonzept Dessau-NORD, beschlossen vom SBR NORD, 2020, Status unklar). Das Verbringen der Fahrräder in Keller oder Hinterhöfe ist oftmals wenig komfortabel oder unmöglich, besonders für Pedelecs oder E-Bikes. Flankiert werden sollten die geeigneten Standorte mit der Möglichkeit und dem Zusatzzeichen zum Parken von Lastenfahrrädern. Empfehlung: Maßnahme EPAP.

Zum Hintergrund: Zwar hat die Stadt in den letzten zwei Jahren mit Hilfe von Fördermitteln viele zeitgemäße neue Abstellmöglichkeiten geschaffen (UCI, Theater, Kavaliestraße, VHS, Bahnhof u.v.m.), jedoch in öffentlichen Bereichen. Davon nicht betroffen sind Wohnquartiere, die als Wohnorte die Quellen des Radverkehrs darstellen.

- Öffentlichkeitsarbeit: Die Mitmachaktion „Stadtradeln“ erfreut sich jedes Jahr im Spätsommer großer Beliebtheit in vielen deutschen Städten. Die Aktion richtet sich an Politik und Verwaltung und möchte möglichst viele Bürgerinnen und Bürger animieren mehr Fahrrad zu fahren als andere teilnehmende Städte. Für die Maßnahme wären mit Werbung und Registrierung jährlich 2500 EURO vorzusehen, je nach veranstaltender Institution. Empfehlung: Maßnahme EPAP.
- Öffentlichkeitsarbeit: Jährliche Teilnahme an der „Europäischen Mobilitätswoche“. In den Jahren 2019 (offiziell) und 2020 konnte Dessau-Roßlau dank des Engagements einer Gruppe von Kooperationspartnern an der Woche teilnehmen. Die Finanzierung bestand in beiden Jahren aus unterschiedlichen Förderungen mit aufwendiger Beantragung durch den ADFC. Für die Maßnahme wären mit Werbung jährlich, je nach Programm und veranstaltender Institution 2000 – 4000 EURO vorzusehen. Empfehlung: Maßnahme EPAP
- Jährliche Zuwendung für den ADFC Dessau als anerkannter Umweltverband für potentielle Öffentlichkeitsarbeit, ggf. Verkehrssicherheitsarbeit. Je nach Zielsetzung f. Materialien zur Verkehrssicherheit, Werbung für Radtouren und Informationen zur umweltfreundlichen Mobilität, Veranstaltungen. Weitere mögliche Partner: VCD und Energietisch.

2.5 Fußwegkonzept

Die Vororte klagen über unbefestigte Straßen, wohingegen in Teilen von z.B. Dessau-NORD die Gehwege in einem desolaten Zustand sind (s. Revitalisierungskonzept Dessau-NORD, z.B. Ringstraße, Sebastian-Bach-Straße, beschlossen vom SBR NORD, 2020, Status unklar). Betrifft ebenfalls die Barrierefreiheit. Es bedarf einer Bestandsaufnahme und Priorisierung in ähnlicher Weise wie für das RVK. Empfehlung: Umsetzen im integrierten Mobilitätskonzept, Maßnahme EPAP.

2.6 ÖPNV (ÖPNV-Plan)

- Maßnahmen des Landesnahverkehrsplanes, kurz ÖPNV-Plan (2020-2030)
- kostenloser ÖPNV im Tarifgebiet der DVG

2.7 VEP, motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den motorisierten Individualverkehr ist es lohnend den Entwurf zum 1. gemeinsamen VEP Dessau-Roßlau (4.Fortschreibung) zu studieren. Die folgenden Punkte sind exemplarisch herausgegriffen:

- Lärmaktionsplanung: Die Maßnahmen des aktuellen Lärmaktionsplanes wurden in dem Entwurf einer Abwägung (Variantenprüfung) und Priorisierung unterzogen. Die meisten Maßnahmen unterliegen der Verkehrsorganisation, also nicht baulicher Interventionen. Die novellierte StVO eröffnet den Kommunen mehr Freiheitsgrade und mit der Erprobungsklausel die Möglichkeit TEMPO 30 ohne konkrete Gefahrentatbestände umzusetzen. Von dieser Möglichkeit sollte Gebrauch gemacht werden. Empfehlung: Maßnahme EPAP

- Straßen mit Großpflaster: Die Vororte klagen über unbefestigte Straßen, wohingegen in Teilen von z.B. Dessau-NORD Straßen mit Großpflaster für den Radverkehr unzumutbar sind und z.T. sogar für den Fahrzeugverkehr bei unangepasster Geschwindigkeit, unzumutbar sind (s. Revitalisierungskonzept Dessau-NORD, beschlossen vom SBR NORD, 2020, Status unklar) Bei den sanierten Straßen mit falsch eingebautem Großpflaster seien als Beispiele genannt: Goethestraße, Mozartstraße, Teile d. Ringstraße, Berthold-Brecht-Straße, Oranienstraße, Mendelssohnstraße, Marienstraße, Teile d. Eduardstraße, Alexandrastraße, Jonitzer Straße. Bei den unsanierten Straßen sind es Teile der Ringstraße, Bethovenstraße, Friedrich-Schneider-Straße, Wilhelm-Müller-Straße, Sebastian-Bach Straße, Schillerstraße und Werderstraße. Alle diese Straßen stellen besonders bei Nässe eine Gefahr für den Radverkehr dar. Es sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass Dessau-Nord der Stadtteil mit der größten Einwohnerschaft von Dessau-Roßlau ist und das Potential für zusätzlichen Radverkehr im Binnenverkehr als sehr hoch einzuschätzen ist. Neben der Unzumutbarkeit für den Radverkehr und den Fahrzeugverkehr erzeugt das Befahren durch KFZ eine erhebliche Lärmkulisse, die je nach Fahrweise erheblich sein kann. Für die genannten Straßen braucht es eine Perspektive in der Sanierung bzw. Entwicklungsmöglichkeit bei den sanierten Straßen.
- Mulduferrandstraße: Auf der sog. Mulduferrandstraße besteht auf weiten Abschnitten Tempo 70. Diese Situation stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, weil Fahrbahn und Nebenanlagen nicht durch die nach VwV -StVO notwendigen Sicherheitsräume getrennt sind. Der ADFC weist seit mehreren Jahren auf diese Situation hin, die ebenfalls im Beisein der oberen Verkehrsbehörde protokolliert ist. Der Zeitgewinn auf der sog. Umfahrung ist bei Tempo 70 gegenüber der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 innerorts ca. 1 Minute für den in Frage kommenden Abschnitt. Empfehlung: Anordnung der Regelgeschwindigkeit, Maßnahme EPAP.

3. Schlussbemerkung:

Da Klimaschutz (Treibhausgasneutralität) absehbar eine Pflichtaufgabe für Kommunen werden wird, sind Kommunen gut beraten sich dieser Herausforderung seit „gestern“ zu stellen. Zur Erinnerung: Ein Drittel der THG -Emissionen wird im Verkehrssektor erzeugt. Hinzu kommen Lärm- und Luftverschmutzung, die Verkehrssicherheit sowie der Aspekt der Denkmalpflege. Sämtliche vorgestellte Maßnahmen basieren auf beschlossenen Konzepten der Stadt und deren grundlegenden Regelwerken sowie normalen „Geschäftsideen“ anderer Kommunen, die dort selbstverständlich von der Verwaltung umgesetzt und praktiziert werden. Besonders die Vielzahl der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind mit vergleichsweise geringen finanziellen Aufwänden verbunden. Diese Maßnahmen unterliegen dem politischen und verwaltungsorganisatorischen Willen. Der ADFC steht gern beratend zur Seite.

4. Grundlagen, weitere Informationen

+ Entwurf 4. Fortschreibung des VEP bis 2035

<https://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadtentwicklung-und-umwelt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung.html>

+ Nahverkehrsplan (ÖPNV-Plan)

<https://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadtentwicklung-und-umwelt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung.html>

+ Radverkehrskonzept RVK mit Anlagen

<https://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadtentwicklung-und-umwelt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehrskonzept.html>

+ Ergebnisse SrV 2018, TU Dresden

<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2018>

+ EPAP, EEA (European Energy Award)

<https://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadt-buerger/klimaschutz-in-dessau-rosslau/european-energy-award-in-dessau-rosslau.html>

+ Fahrradklima-Test 2018

<https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>