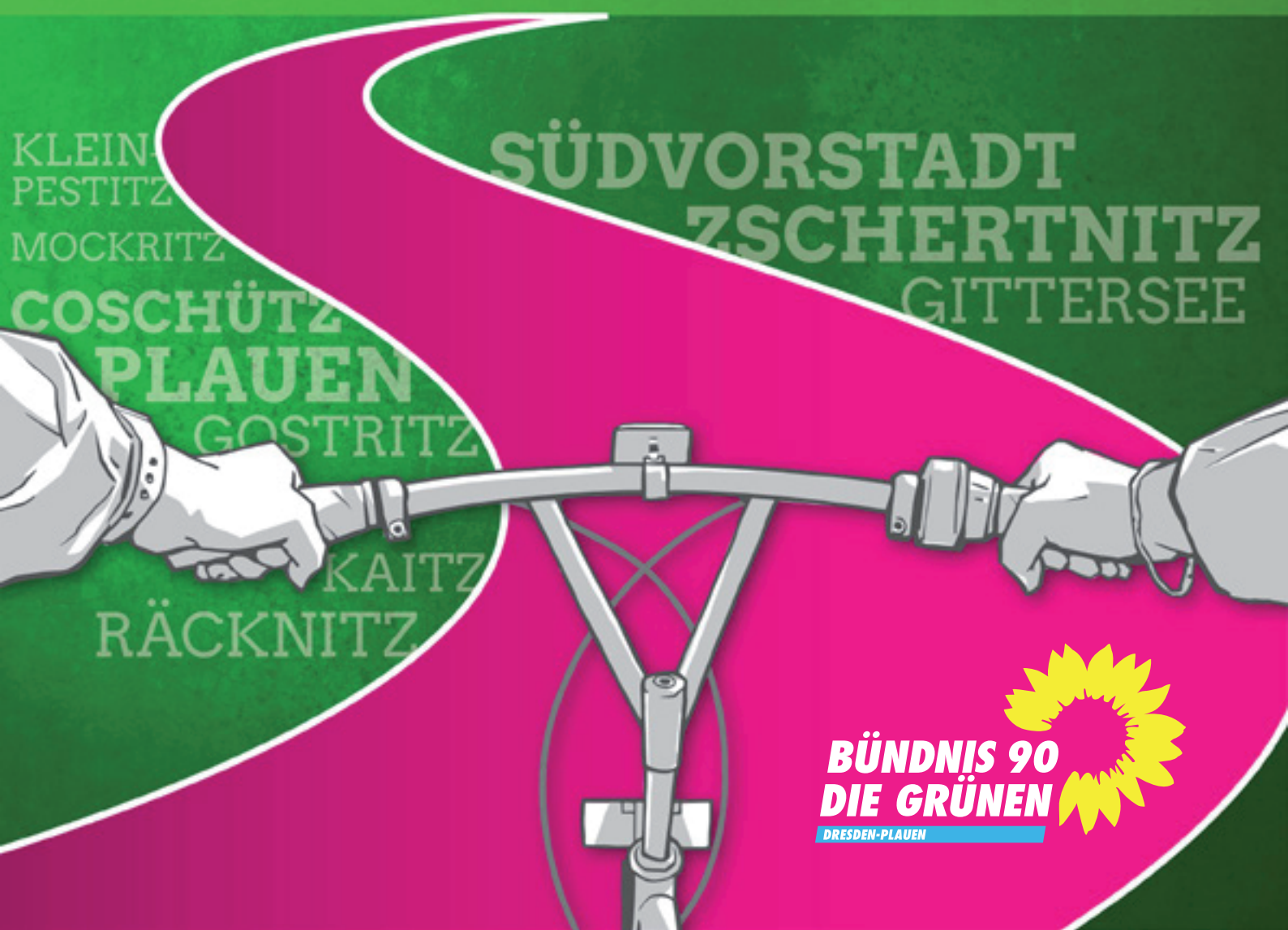

MAßNAHMENKATALOG RADZIELNETZ PLAUEN

www.radfahren-in-plauen.de · Stand: 18.03.2022



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

DRESDEN-PLAUN



1. INHALT UND STRUKTUR

2. Projektlauf und Motivation:	Was wir gemacht haben, was nicht – und warum ...	ab Seite 3
3. Radzielnetzkarte:	Wo wir überall Verbesserungen vorsehen und wie alles zusammenhängt ...	ab Seite 5
4. Einzelmaßnahmen:	Was wir für 60 Straßen jeweils konkret vorschlagen ...	ab Seite 7
5. Glossar – Wichtige Begriffe für das Radfahren in Plauen:	Was die ganzen Fachbegriffe meinen – und was wir jeweils davon halten ...	ab Seite 229

Tipps zur Navigation:

1.) Blaue Links anklicken

2.) Zurückspringen mit Tastenkombination „Alt ←“

Kontakt: → [Impressum](#)

Wir sind eine Initiative der [Südrunde](#), der Regionalgruppe der Dresdner GRÜNEN im Stadtbezirk Plauen. Du erreichst unser ehrenamtliches Projektteam unter: radfahren-in-plauen@gruene-dresden.de



Teile des Projektteams mitsamt Familie bei der Pause am Müllerbrunnen nach ausgiebigen Erkundungsfahrten

2. PROJEKTABLAUF UND MOTIVATION

Wir GRÜNE möchten den Radverkehr im Dresdner Süden verbessern und haben deshalb das Projekt "Radzielnetz Plauen" ins Leben gerufen.

Unser Antrieb: Radfahren in Plauen angenehmer und sicherer machen!

- Wir fahren gerne Rad im Dresdner Süden!
- Wir glauben, dass viel mehr Menschen öfter aufs Rad steigen würden, wenn es angenehmere und sicherere Radwege gäbe!
- Wir begrüßen das [Radverkehrskonzept der Stadt Dresden](#), aber es geht uns an vielen Stellen nicht weit genug.
- Wir und die Radfahrer*innen in Plauen wissen, wo Radwege fehlen, und kennen gefährliche Straßen und Kreuzungen.
- Wir möchten mit allen Interessierten diese Probleme sammeln und aus den Lösungsvorschlägen ein „Radzielnetz Plauen“ entwickeln.



Unser Ziel: konkrete, anfassbare, bürgernahe Lösungsansätze!

Unser Projektteam besteht aus **acht Menschen**, die sich zwei Jahre lang mit sehr vielen Straßen und Routen im Stadtbezirk Dresden-Plauen beschäftigt haben – als **Laien in ihrer Freizeit**. Bei unserem Maßnahmenkatalog handelt es sich also weder um ein offizielles Dokument der Stadt Dresden noch um eine Ausarbeitung auf dem Niveau eines Ingenieurbüros. Vielmehr haben wir das intensive Feedback der Plauener*innen ausgewertet, mit unseren eigenen Erfahrungen gespiegelt und uns natürlich schlau gemacht, an welchen grundlegenden Vorbildern und Regelwerken wir uns orientieren könnten.

Wir sind sehr froh, dass wir tatsächlich ein **Gesamtkonzept für einen attraktiven Radverkehr im ganzen Stadtbezirk** auf die Beine stellen konnten! Der Umfang unseres Projektergebnisses hat uns dabei selbst überrascht. Hoffentlich konnten wir dieses Dokument dennoch übersichtlich strukturieren.

Wir verzichten bewusst auf Umsetzungszeitpläne oder eine Priorisierung zwischen den Maßnahmen. Entscheidend ist für uns die Vision: **So könnte es klappen!** Wir wollten bewusst die oftmals bestehenden Zielkonflikte mit **konkreten Lösungen** untersetzen und in den **Gesamtkontext eines Zielnetzes** stellen, damit Herausforderungen nicht zerredet oder nur Flickwerk gemacht wird.

In den nächsten Jahren wollen wir versuchen, viele unserer Ideen in die Stadtpolitik zu tragen und mit den Experten aus der Stadtverwaltung zu diskutieren. Sicher kann man viele unserer Vorschläge

kontrovers diskutieren, und es mag hier und da noch bessere Ideen geben. **Wir freuen uns weiterhin über euer Feedback!**

Unser Projektablauf: gemeinsam mit den Menschen in Plauen!

Uns war wichtig, dass wir von den direkt Betroffenen möglichst viel Feedback bekommen:

1. Im Juni/Juli 2020 nahmen 630 Bürger*innen an unserer **Online-Umfrage** teil, um uns Problemstellen und Verbesserungswünsche mitzuteilen → *Einen **Ergebnisüberblick** haben wir in einer [separaten Präsentation](#) zusammengestellt!*
2. Am 21. November 2020 konnten wir die zentralen Problemstellen auf einer **Online-Werkstatt** gemeinsam mit über 50 Bürger*innen diskutieren.
3. Während und nach unserer **Ergebnispräsentation** am 26. März 2022 haben wir weiterhin ein offenes Ohr für alle Anliegen, Vorschläge und konstruktive Kritik!

Unser Projekt hatten wir in drei Phasen unterteilt:

1.) Problemstellen identifizieren	
Bürger*innenbeteiligung per Online-Umfrage	<i>Juni/Juli 2020</i>
Auswertung des Feedbacks	<i>August bis Oktober 2020</i>
2.) Lösungen diskutieren	
Bürger*innenwerkstatt zu den wichtigsten Problemstellen	<i>21. November 2020</i>
Teaminterne Lösungssuche mit Experten	<i>Winter 2020/21</i>
3.) Radzielnetz entwickeln	
Zielnetz diskutieren und Karte erstellen	<i>Frühling bis Sommer 2021</i>
Maßnahmenkatalog formulieren	<i>Herbst/Winter 2021/22</i>
Abschlussveranstaltung mit Bürger*innendialog	<i>26. März 2022</i>

3. RADZIELNETZKARTE

Die **Radzielnetz Karte auf der nächsten Seite** ist unser zentrales Ergebnis: Sie stellt dar, welche Routen für den Radverkehr besonders geeignet sind – und wo noch Problemstellen zu beheben wären.



Jede **Maßnahmennummer** verweist dabei auf eine Einzelmaßnahme in [Kapitel 4](#). Klicke in der großen Karte auf der nächsten Seite einfach auf eine Nummer, dann springt die PDF-Datei an die richtige Stelle!

Die **bunten Linien** haben unterschiedliche Bedeutungen:

- **Rot markiert** sind alle Straßen, die wir als **Hauptrouten** definieren. Hauptrouten dienen dem schnellen Vorwärtskommen und müssen auch für hohe Radverkehrsmengen ausgebaut sein. Entlang von Hauptstraßen sollte immer eine sichere Radverkehrsanlage vorhanden sein – Nebenstraßen wären hingegen als [Fahrradstraßen](#) einzurichten. Ein reiner [Mischverkehr](#) auf der Fahrbahn reicht nicht aus. Alle Hauptrouten (nicht nur wenige ausgewählte!) sind mit einer gut verständlichen Beschilderung zu versehen, wobei das [städtische Radverkehrskonzept](#) in Kapitel 7 einen sinnvollen Standard für die Fahrrad-Wegweisung definiert.
- **Blau markiert** sind alle Straßen, die wir als **Nebenrouten** definieren. Auch Nebenrouten müssen gut fahrbar sein, aber hier ist [Mischverkehr](#) regelmäßig zu akzeptieren. Eigene Radverkehrsanlagen sind die Ausnahme.
- *(Alle anderen Straßen müssen ebenfalls sicher mit dem Fahrrad befahren werden können, haben aber keine hervorgehobene Bedeutung.)*
- **Grün markiert** sieht man im Hintergrund die Radrouten aus dem [Radverkehrskonzept](#) der Landeshauptstadt Dresden. Gepunktet meint so viel wie „eher unwichtig“, gestrichelt „eher wichtig“ und durchgezogen „total wichtig“.

RADZIELNETZ PLAUVEN



4. EINZELMAßNAHMEN

Zu jeder Maßnahme kann per **Klick auf die Nummer** direkt gesprungen werden!

1	Hohe Straße / Wielandstraße	31	Westliche Boderitzer Straße & Mittelsteg
2	Plauenscher Ring / Bernhardstraße	32	Östliche Boderitzer Straße
3	Knoten Hst. Saarstraße	33	Obere Gostritzer Straße & Friebeßstraße
4	Nördliche Karlsruher Straße	34	Untere Gostritzer Straße
5	Südliche Karlsruher Straße	35	Hofmühlen-/Fabrikstraße
6	Am Hauptbahnhof (Unter den Brücken)	36	Plauenscher Grund
7	Fritz-Löffler-Straße	37	Potschappler Straße
8	Nördliche Münchner Straße	38	Freitaler Straße
9	Südliche Münchner Straße	39	Windbergstraße
10	Westendring	40	Cunnersdorfer Straße
11	Südliche Bergstraße	41	Chemnitzer Straße
12	Kreuzung Südhöhe/Berg-/Kohlenstraße	42	Anbindung F.-C.-Weiskopf-Platz
13	Possendorfer Straße	43	Schleiermacher-, Pestitzer & Halbkreisstraße
14	Gellertstraße und Lennéplatz	44	Östliche Bayrische Straße
15	Franklinstr. – Beutlerpark – M.-Liebermann-Str.	45	Strehleener Straße
16	Heinrich-Greif-Straße	46	Strehleener Platz – Gerhart-Hauptmann-Str.
17	Michelangelostraße bis Südhöhe	47	Weberplatz - August-Bebel-Straße
18	Südhöhe (westlich Münzmeisterstraße)	48	Reichenbachstraße
19	Kohlenstraße	49	Hochschulstraße
20	Nossener Brücke	50	Fahrradzone TU-Kerncampus
21	Nürnberger Straße	51	Nördliche Uhlandstraße
22	Zellescher Weg	52	Räcknitzer Marktweg
23	Kreuzung Tharandter/Bienertstraße	53	Haeckelstraße/Stadtgutstraße bis SLUB
24	Bienertstraße	54	Moreauweg und Böllstraße
25	Östliche Nöthnitzer Straße	55	Südpark
26	Räcknitzhöhe	56	Stadtgutstraße bis Pestitzer Weg
27	Busschleuse Zschertnitzer Straße	57	C.-D.-Friedrich-Straße und östliche Südhöhe
28	Räcknitzer Weg bis Hildebrandstraße	58	Otto-Pilz-Straße
29	Westliche Stuttgarter Str. & Heilbronner Str.	59	Südliche Münzmeisterstraße
30	Achtbeetweg, östl. Stuttgarter Str. & Altkaitz	60	Westliche Würzburger Straße

1 Hohe Straße / Wielandstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ	ähnliche RVK-Maßnahmen:	RVR SÜD
-------------------	---------	-----	-------------------------	---------

Ziel: Einrichtung einer Radvorrangroute und in Teilen Fahrradstraße (Kfz nur als Anliegerverkehr in einer Fahrtrichtung)



wichtig für die Relationen:

- Coschütz/Gittersee – Plauen – Südvorstadt-West - Stadtzentrum
- Nord-Süd-Anbindung Gymnasium Plauen (zusammen mit Maßnahmen [42](#) und [43](#))
- Nord-Süd-Anbindung des östlichen TU-Campus (u.a. Falkenbrunnen)

Problembeschreibung

Anfang 2020 – quasi zeitgleich mit dem Start des GRÜNEN Projekts Radzielnetz Plauen – wurde von Betroffenen die sehr erfolgreiche Petition „**Sicheres Radfahren von Coschütz in die Innenstadt**“ an den Stadtrat gerichtet.¹ Dort hieß es insbesondere:

Im Bereich der Coschützer Straße und weiterführend die [Chemnitzer Straße](#) stellen extrem kritische Unfallschwerpunkte für Radfahrer dar. Um eine sichere Befahrung mit dem Rad von Coschütz in die Innenstadt zu gewährleisten ist ein durchgängiger Radweg von der [Karlsruher Straße](#) bis zur [Budapester Straße](#) dringend notwendig.

¹ Mehr Infos zur Petition und der daraufhin gefassten Beschlüsse unter: https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?_kvonr=18291

Dies deckte sich zu 100% mit den späteren Ergebnissen unserer [Online-Umfrage](#): Die [Chemnitzer Straße](#) mit ihren zu schmalen [Schutzstreifen](#) bzw. im Südabschnitt gar keinen Radverkehrsanlagen wurde von den Bürger*innen zur schlimmsten Radverbindung im gesamten Stadtbezirk Plauen auserkoren. Wegen ihres geringen Querschnitts und der Funktion als Hauptroute für Bus- und Autoverkehr sowie der im Stadtbahnkonzept geplanten Trassenführung der Straßenbahnlinie 5 wird hier eine zufriedenstellende Führung des Radverkehrs auch zukünftig nicht möglich sein. (Dennoch beschreiben wir in [Maßnahme 41](#) ein paar Verbesserungen als „Mindestlösung“, weil die Chemnitzer Straße wichtige Geschäfts- und Bürostandorte erschließt und daher vom Radverkehr nicht völlig gemieden werden kann.)

Auf der südlichen, steigungsreichen Fortsetzung über die **Coschützer Straße** sieht es kaum besser aus: Hier kommt sogar noch ein gefährlicher S-Bogen hinzu. Wer hier in Schrittgeschwindigkeit den Berg hinaufstrampelt, wird von mit >50 km/h nach oben preschenden Autofahrer*innen oft erst im letzten Moment wahrgenommen – bei geringer Bereitschaft, dann den Schwung bergauf aufzugeben. Manche Überholmanöver folgen dort offenbar dem Motto: „Wer bremst, verliert!“ Auch dieser Straßenzug wäre unter keinen Umständen zu einer hochwertigen Radroute umzugestalten.

Schnell wurde 2020 klar, dass in diesem Fall nur eine **Alternativroute durch eine Nebenstraße** wirkliche Abhilfe schaffen kann. Sowohl die Stadtverwaltung als auch wir Plauener GRÜNE hatten hier dieselbe Idee: Die **Hohe Straße als unmittelbare Parallelstraße** zur Coschützer/Chemnitzer/Budapester Straße könnte eine solche [Radvorrangroute](#) aufnehmen! Im Stadtbezirksbeirat Plauen konnten wir ein entsprechendes Votum erreichen, dem sich der Petitionsausschuss des Stadtrats erfreulicherweise anschloss!² Daraufhin griff Baubürgermeister Stephan Kühn dieses Thema beherzt auf und machte die **Hohe Straße als „Radvorrangroute Süd“** zu einer von vier Achsen, auf denen in den kommenden Jahren gänzlich neue Standards für Dresdner Fahrradverhältnisse gesetzt werden sollen.³



Schon heute kann man auf der Hohen Straße relativ ungestört radeln – hier eine Impression aus dem mittleren Abschnitt. Das regelmäßige Abbremsen an den unübersichtlichen Rechts-vor-Links-Kreuzungen macht jedoch ein schnelles Vorankommen schwierig.

Anders als Chemnitzer oder Coschützer Straße bietet die verkehrsarme Hohe Straße absolut das Potenzial, um die von der [FGSV](#) empfohlenen Standards für hochwertige [Radvorrangrouten](#) einzuhalten! Natürlich sind auch dafür Veränderungen nötig, denn am Status quo stören insbesondere:

- die **fehlende Vorfahrtsregelung** (meistens Rechts-vor-Links, an den Hauptstraßen Vorfahrt achten)
- die unübersichtlichen, weil oft zugeparkten **Nebenstraßenkreuzungen** mit erhöhtem Unfallrisiko

² Beschlussempfehlung des SBR Plauen aus GRÜNER Feder: <https://ratsinfo.dresden.de/getfile.asp?id=473759&type=do>

³ Damalige Originalmeldung offenbar nicht mehr online – Auszüge hier: <https://www.tag24.de/dresden/politik-wirtschaft/routen-mit-vorrang-dresden-investiert-millionen-ins-radwegenetz-1834888>

- die **mangelnde Straßenbreite** aufgrund des beidseitigen Parkens, die ein Nebeneinanderradeln genauso erschwert wie ein sicheres Begegnen/Überholen zwischen (breiten) Kfz und Rädern
- die unkomfortable Anbindung an die **Budapester Brücke** als logische Fortsetzung in die Innenstadt



Zwischen Plauenschem Ring und Nöthnitzer Straße wird die Hohe Straße noch etwas schmaler. Hier fällt das beidseitige Parken dann besonders störend auf.

Praktischerweise liegt die Hohe Straße sogar noch stärker in der Schwerpunktachse der Wohngebiete Südvorstadt-West – Plauen – Coschütz. Ihre Feinerschließungswirkung fällt deshalb deutlich größer aus als die z.B. zwischenzeitlich ebenfalls diskutierte Zwickauer Straße. Die fehlende direkte Anbindung des Stadtteilzentrums Plauen am [F.-C.-Weiskopf-Platz](#) sowie z. B. des Bürozentums Falkenbrunnen wird dadurch in unseren Augen kompensiert – und Querverbindungen bleiben immer möglich, nachdem Chemnitzer und Hohe Straße nur 200 m voneinander entfernt liegen. Ach ja – und schöner ist die mit zahllosen Bäumen und schönen Häusern gesäumte Hohe Straße auch!

Lösungsidee

Die Hohe Straße soll **zwischen Wielandstraße und Plauenschem Ring** als Teil einer „Radvorrangroute Süd“ neugestaltet werden. Sie wird dann den Stadteile Coschütz/Gittersee über die Stadteile Plauen und Südvorstadt und mit dem Stadtzentrum verbinden. Ihre südliche Fortsetzung nach Coschütz wird separat in [Maßnahme 2](#) beschrieben. Ihre nördliche Fortsetzung in die Innenstadt bzw. zum geplanten Fahrradparkhaus am Hbf verlässt dann den Stadtbezirk Plauen, wird aber von der Stadtverwaltung inzwischen intensiv geplant.

Für dem Radverkehr soll vorzugsweise eine **Fahrradstraße** einer **Breite von mindestens 4,10 m** (exkl. Parkstreifen für Kfz sowie der nötigen Schutzabstände)

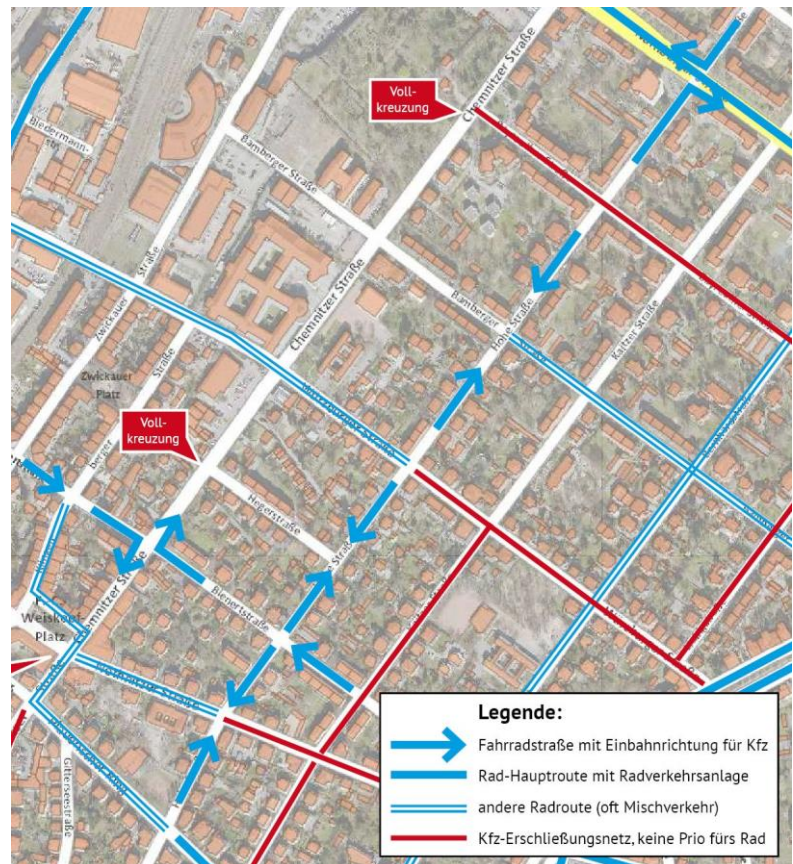


Durch die Radführung über die Wielandstraße bleiben Schweizer, Eisenstuck- und Kaitzer Straße zur Anbindung des Wohngebiets an die Hauptstraßen frei. Der Entfall der Vollkreuzung Hohe/Nürnberger Straße kann somit kompensiert werden.

eingerrichtet werden. Um in den vorhandenen Querschnitten diese Breite gewährleisten zu können, wird mit einer Kombination aus **einseitigem Parkverbot** und einem **Einbahnstraßensystem** gearbeitet (siehe Skizzen). Der Richtungssinn der Einbahnstraße wechselt abschnittsweise, wobei der Radverkehr natürlich in beiden Richtungen fließen soll. Motorisierter Individualverkehr sollte aus unserer Sicht jedoch immer nur in einer Richtung möglich bleiben. Entlang der Fahrradstraße gilt automatisch Tempo 30.

Autos dürften **nur noch auf einer Seite parken**:

- in den flachen Abschnitten nördlich der Würzburger Straße immer in PKW-Fahrtrichtung rechts,
- in den steileren Abschnitten südlich der Würzburger Straße immer auf der talwärts linken (westlichen) Seite, damit schnelle Radler bergab nicht in eine erhöhte **Dooring-Gefahr** geraten. Abschnittsweise würden die Autos also in PKW-Fahrtrichtung links parken, was in Einbahnstraßen ja erlaubt ist.



*Gegenläufige Einbahnstraßen verhindern, dass findige Autofahrer*innen den Vorfahrtscharakter der Fahrradstraße für sich ausnutzen und z.B. die im Berufsverkehr sehr volle Chemnitzer Straße umfahren. Ohne diese Einbahnstraßenregeln fiel der Charakter der Fahrradstraße teilweise in sich zusammen!*

Ausweichparkplätze können bedarfsweise z. B. durch Parkplätze senkrecht zur Fahrtrichtung in den einmündenden Einbahnstraßen geschaffen werden (nicht in den Skizzen dargestellt). Hier greifen wir eine Anregung aus unserer **Bürgerwerkstatt** auf. Allerdings übersteigt das Angebot abschnittsweise durchaus den Bedarf. Zunächst sollte die Stadtverwaltung auf eine **Anwohnerparkregelung** in der Hohen Straße und den Neben-/Parallelstraßen zurückgreifen, die erfahrungsgemäß die Nachfrage im nötigen Umfang senken könnte.

In jedem Fall haben einmündende Straßen dem Verkehr auf der Fahrradstraße **Vorrang zu gewähren**, worauf mit **Stoppsschildern** hingewiesen werden sollte. Dies gilt aus unserer Sicht für alle Straßenzüge außer den ÖPNV-Achsen Nürnberger Straße, Nöthnitzer Straße und Plauenscher Ring – **an der Würzburger Straße sollte die Fahrradstraße hingegen Vorrang haben!** Der Vorrang der Fahrradstraße sollte an möglichst allen Kreuzungen durch **Gehwegvorstreckungen** und **Aufpflasterungen** unterstrichen werden. Erstere verhindern zudem das Zuparken der Ecken und vergrößern somit das Sichtfeld in die Fahrradstraße hinein vergrößern.

Die **Kennzeichnung als Fahrradstraße** soll durch das Zeichen 244.1 direkt nach den Kreuzungen mit einmündenden Straßen und Hauptstraßen als Verkehrsschild erfolgen. Zusätzlich ist das Zeichen im Bereich potentieller Konfliktstellen mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Straße selbst darzustellen. Hierzu hat die Stadtverwaltung jedoch bereits begrüßenswerte Markierungsstandards präsentiert.

Unsere **Vorzugslösung besteht aus folgenden Einzelmaßnahmen**, welche in **Richtung stadteinwärts (Nordost) beginnend beim Plauenschen Ring beschrieben werden:**






- Von der **Kreuzung mit dem Plauenschen Ring (Maßnahme 2)** kommend: Für den motorisierten Anwohnerverkehr wird die Hohe Straße als Einbahnstraße talwärts zur Nöthnitzer Straße geführt. Das hat den Vorteil, dass sich stadtauswärts Radelnde, die nach links auf den Plauenschen Ring abbiegen wollen, ungefährdet nach links einordnen können, da von hinten kein Auto herannahen kann. Der Straßenquerschnitt hat in diesem Abschnitt eine Breite von ca. 6,30 m inklusive Schnittgerinne. Abzüglich des Parkstreifens und eines mind. 50 cm breiten Schutzraums zu den PKW-Türen verbleiben hier leider etwas unter 4 m Radroutenbreite, aber in diesem kurzen Abschnitt sollte man dies akzeptieren können.
- Vom **Radroutenkreuz an der Bienertstraße** kommend wird die Hohe Straße als Einbahnstraße für den motorisierten Anwohnerverkehr bergwärts zur Nöthnitzer Straße sowie talwärts zur Hegerstraße geführt. Anliegerverkehr kann hier also nur von der Kaitzer Straße aus heranfahren. Der Straßenquerschnitt hat in diesen Abschnitten einer Breite von ca. 7,65 bis 7,80 m inkl. Schnittgerinne. Es bleiben also ca. 5 m Platz für die Radroute.
- Im Bereich **Würzburger Straße bis Wielandstraße** öffnet sich der Querschnitt auf einen Querschnitt von ca. 8,00 m. Die wechselnden Einbahnstraßenrichtungen für den Kfz-Anliegerverkehr setzen sich hier fort. Auch an der Würzburger Straße erhält die Radroute Vorrang (s.o.).
- Die Gestaltung der **Kreuzung mit der Nürnberger Straße** wird in [Maßnahme 21](#) genauer beschrieben. Eine Vollkreuzung für den Kfz-Verkehr lehnen wir hier strikt ab, da sie den Charakter einer Radvorrangroute entlang der Hohen Straße konterkarieren würde.



Aus der unscheinbaren Wielandstraße sollen zukünftig die Radelnden in Massen auf die Budapester Brücke einschwenken. Dazu reicht weder der schmale Fußweg (im linken Bild links hinten) aus, noch der heutige Radweg auf der Budapester Brücke. Gerade um vom Hauptbahnhof/Reitbahnstraße auf die Hohe Straße zu gelangen, muss der Radweg über die Brücke im rechts sichtbaren Abschnitt zukünftig in beiden Richtungen befahrbar sein.

- Ihren Abschluss findet die Fahrradstraße in der **Überleitung in die Wielandstraße** nach Westen. Die abbiegende Vorfahrt entlang der Fahrradstraße soll neben Verkehrszeichen auch mittels Kennzeichnung auf der Straße direkt im Kreuzungsbereich ausgeführt werden. Die Wielandstraße endet heute als Sackgasse im Parkplatz für das Institut für Polymerforschung. Fahrrad und Fußweg führen die Böschung zu Fuß- und Radweg auf der Budapester Straße hinauf. Der Bereich der Einmündung in den Radweg der Budapester Straße muss konfliktfrei gestaltet werden, genauso wie der [Zweirichtungsradwalweg](#) auf der Ostseite der Budapester Brücke. Erste Planvarianten der Stadtverwaltung sehen vielversprechen aus und deuten eine separate Rampe von der Wielandstraße zur Budapester Brücke an, d.h. der heutige schmale Fußweg muss nicht mitgenutzt werden!

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung durch Reduzierung des Durchgangsverkehrs (insb. im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren Nürnberger Straße) • Erreichbarkeit aller Grundstücke bleibt mit Einrichtungs-Freigabe für den Kfz-Anliegerverkehr gewährleistet
	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Übersichtlichkeit an den Kreuzungen entlang der Hohen Straße durch Gehwegvorstreckungen • Mehr Sicherheit beim Überqueren u.a. durch das Parkverbot auf der talwärts rechten Straßenseite
	<ul style="list-style-type: none"> • Besserer Verkehrsfluss für Linie 62 (später Tram 5) entlang der Chemnitzer Straße
	<ul style="list-style-type: none"> • Besserer Verkehrsfluss entlang der Chemnitzer Straße • z.T. geringfügige, mit dem Kfz verschmerzbare Umwege bei Erschließungsfahrten in die Wohnviertel entlang der Hohen Straße
	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung Parkplätze um ca. 50%. • Dies wird teilweise durch die Schaffung von Parkplätzen in den als Einbahnstraßensystem umgestalteten Nebenstraßen kompensiert.

2 Plauenscher Ring / obere Bernhardstraße

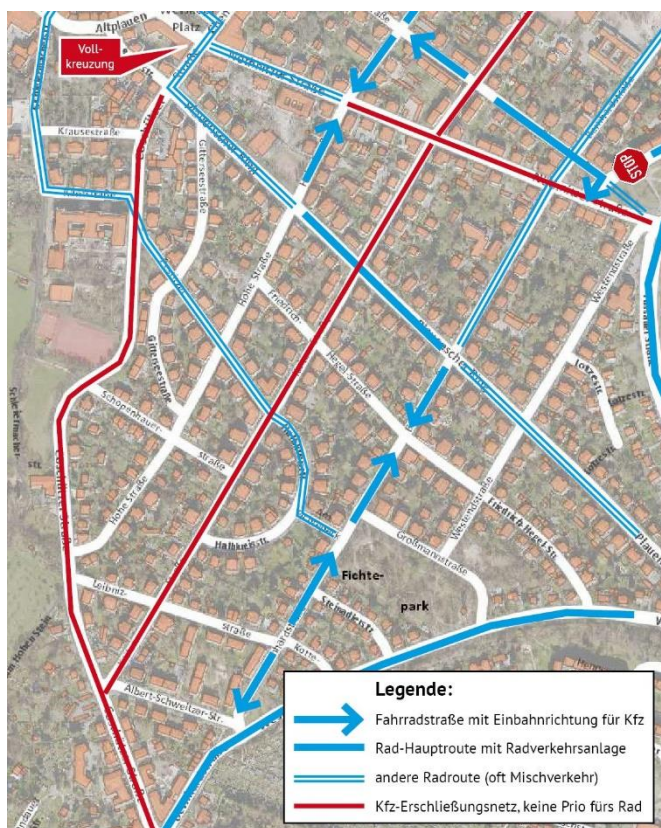


Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	821
<p>Ziel: Fortsetzung der Radvorrangroute durch die Hohe Straße über den Plauenschen Ring (mit Radfahrstreifen) und die Bernhardstraße (als Fahrradstraße) bis zum Knoten Saarstraße/ Karlsruher Straße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Gittersee – Plauen – Südvorstadt-West – Stadtzentrum • Coschütz/Gittersee – Plauen – Löbtau • Süd-Anbindung Gymnasium Plauen (i.V.m. Maßnahme 43) 	

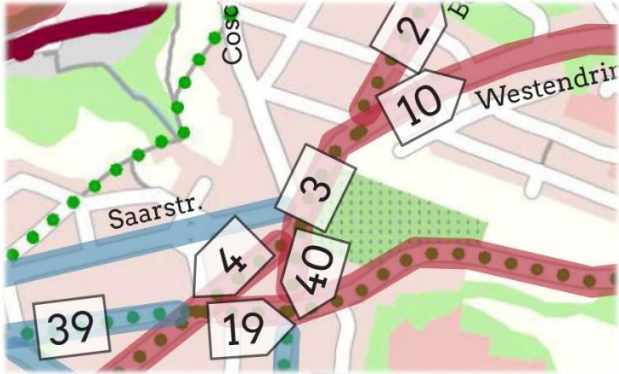
... konkrete Beschreibung wird bis Mai 2022 nachgereicht!

Aus gesundheitlichen Gründen konnten 3 von 60 Maßnahmen leider noch nicht fertiggestellt werden. Davon ist leider auch diese Maßnahme betroffen. Es wird später ein entsprechendes Update zum Download auf www.radfahren-in-plauen.de geben! Das Wichtigste zeigt hoffentlich die nebenstehende Karte.

Im oberen Teil der Bernhardstraße sollte ein System gegenläufiger Einbahnstraßen wie auf der Hohen Straße fortgesetzt werden. Durch das z.T. heute schon vorhandene Querparken kann hier der Entfall von Stellplätzen gering gehalten werden. Am Plauenschen Ring hingegen müssen zwischen Hoher und Bernhardstraße die Park- in Radfahrstreifen umgewandelt werden, um einer Radvorrangroute gerecht zu werden.



3 Knoten Hst. Saarstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Separierung des Radverkehrs von den Straßenbahnschienen durch gemeinsame Fuß- und Radwege neben der Straße mitsamt sicherer Fortführung in Westendring, Bernhardstraße, Coschützer, Karlsruher und Cunnersdorfer Straße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Plauen – Coschütz/Gittersee – Freital/Bannewitz • Hbf – TU Campus – Coschütz/Gittersee • Plauen – Coschütz – Südhöhe – Zschertnitz/Mockritz • Plauen – Coschütz – Kaitzer Höhe – Cunnersdorf (Freizeitverkehr) 	

Problembeschreibung

Der Knotenpunkt zwischen den Straßen Westendring, Bernhardstraße, Karlsruher, Cunnersdorfer und Coschützer Straße stellt die zentrale Verkehrskreuzung in Coschütz. Für Auto, Tram, Bus und Rad bestehen multiple Abbiegebeziehungen – in unserem Radzielnetz kreuzen sich hier gleich mehrere Haupttrouten. Alle Verkehrsformen werden auf sehr enger Fläche geführt.

Leider wurde der Radverkehr beim Neubau dieses Straßenabschnitts vor ca. 10 Jahren einfach „vergessen“. Gegenwärtig sind keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Verkehrssituation ist außerordentlich gefahrenträchtig, da sich Radfahrende praktisch schutzlos im Straßenraum bewegen und ständig den Fahrzeugverkehr, der an dieser Stelle über eine in der Kurve liegende und in sich verschobene Kreuzung geführt wird, zu beachten haben. Radfahrer*innen müssen mehrfach mit Schwenkmanövern die [Straßenbahnschienen](#) überqueren und kreuzen hierbei z.T. unvermittelt den Fahrweg von Kraftfahrzeugen. Mehrere schwere Radunfälle haben sich hier bereits ereignet.



Kreuzung Karlsruher / Cunnersdorfer / Coschützer Straße mit unübersichtlicher Verkehrslage

Der Kernabschnitt des Knotenpunkts zwischen Coschützer und Cunnersdorfer Straße wird laut den städtischen Verkehrsdaten von fast 13.000 Kfz je Tag befahren, sodass von über 1.000 Kfz in der Spitzenstunde auszugehen ist. Laut den [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#) liegt die Straße damit eindeutig im „Belastungsbereich III“, sodass [benutzungspflichtige Radwege](#) oder [Radfahrstreifen](#) nötig wären, um den Radverkehr ausreichend sicher zu führen. Hierbei sind die [Straßenbahnschienen](#) sowie die multiplen Abbiegebeziehungen des Kfz-Verkehrs als verschärfende Faktoren zu werten. Jener Google-Nutzer, der diese Kreuzung bei Google Maps als Sehenswürdigkeit namens „Todeseck“ eingetragen hat, hat somit Recht: Diese Verkehrsführung ist alles andere als vorschriftskonform!

Lösungsidee

Stadteinwärts schlagen wir einen [gemeinsamen Fuß-/Radweg](#) ab der Hst. Saarstraße vor, sodass eine Querung der Straßenbahn-Schienen erst am Westendring erforderlich wird. Im Detail bedeutet das:

- Nach Passieren der Haltestelle (vgl. [Maßnahme 4](#)), erfolgt eine Querung der Cunnersdorfer Straße mit einer rot markierten 2 m breiten [Radspur](#). Baulich ist hierfür der Platz vorhanden – die Pflanzinsel östlich der Cunnersdorfer Straße muss hierfür reduziert werden. Radler*innen aus der Cunnersdorfer Straße können hier direkt einmünden.

- Anschließend wird ein [gemeinsamer Fuß-/Radweg](#) am Friedhof entlanggeführt. Radfahrende verbleiben weiterhin rechts der Schienen auf dem dort angelegten Fußweg, dessen Breite zwischen 2,50 und 3,20 m schwankt. Die Verwaltung müsste prüfen, ob die Parkbucht für Kurzparker direkt vor dem Friedhofseingang erhalten bleiben kann oder ob die Kurzparkzone in die benachbarte Coschützer Straße verlegt werden muss.
- Die Coschützer Straße ist für uns zwar keine explizite Radroute, aber zumindest Anwohnerverkehr will auch dorthin links abbiegen. Dazu wird die vorhandene Fußgängerinsel ertüchtigt und mit einer rot markieren [Radwegfurt](#) versehen. Auf den ersten 20 Metern in die Coschützer Straße hinein ist ein Schutzstreifen anzudeuten, damit linksabbiegende Kfz jederzeit mit Radverkehr rechnen.
- Der heutige Fußweg wird nach Ende des Friedhofs dann sehr schmal. Um die notwendige Breite von mindestens 2,50 m herzustellen, muss dieser kurze Abschnitt zu Lasten der angrenzenden Kleingartenanlage verbreitert werden. Hiervon wäre nur eine einzige Parzelle betroffen, für die eine entsprechende Entschädigung gefunden werden muss. Immerhin handelt es sich um einen Pachtvertrag auf städtischem Grund. Zudem muss ein Fahrleitungsmast versetzt werden.



Auszubauender Fußweg entlang der Kleingartensparte – bei dem Fahrleitungsmast müsste ungefähr die Querung nach links in die Bernhardstraße bzw. auf den Westendring erfolgen!

- Zur Schienenüberquerung wird auf Höhe der Einmündung Bernhardstr./Westendring ein neuer, ausschließlich für den Radverkehr nutzbarer Überweg mit Straßenbahn-Warnblinklicht errichtet. Die Radfahrenden schwenken hier nach links, queren die Schienen in steilem Winkel und landen

auf einer neu anzulegenden Aufstellfläche. Von dieser aus können sie gefahrlos den Westendring überqueren in Richtung Bernhardstraße überqueren, um auf der [Radvorrangroute](#) Coschütz-Innenstadt weiter ins Zentrum zu fahren. Für Radfahrende, die auf dem Westendring weiterfahren, ist eine sichere Einfädelung mit einem ca. 20 m langen [Schutzstreifen](#) anzulegen, damit Radfahrer*innen gefahrlos einmünden können (siehe anliegende Skizze). Auf dem Westendring ist ausreichend Platz für die geforderte Aufstellfläche vorhanden, da die Linksabbiegespur, die gegenwärtig markiert ist, überflüssig ist.



Neu anzulegende Querung über die Straßenbahnschienen Richtung Bernhardstraße

Stadtauswärts wird ebenfalls größtenteils ein [gemeinsamer Fuß-/Radweg](#) nötig, damit der Radverkehr den Knotenpunkt ohne Mischverkehr mit Kfz und Straßenbahn durchfahren kann:

- Der aus dem Westendring kommende [Schutzstreifen](#) wird mit einer rot markierten [Radwegfurt](#) über die **Einmündung der Bernhardstraße** geführt. Radfahrer*innen von der dortigen Radvorrangroute aus der Innenstadt biegen nach rechts in diesen Streifen ein.
- Südlich der Einmündung beginnt ein **baulicher Radweg** auf der Fläche des heutigen Parkstreifens, dessen vier Stellplätze im Zuge einer [Anwohnerparkregelung](#) in der Albert-Schweitzer-Straße ersetzt werden können. Am Ende des Parkstreifens werden entweder zwei Bäume gefällt oder der Radweg zulasten der Fahrbahn links der Bäume fortgesetzt.








Ein gemeinsamer Fuß-/Radweg wäre stadtauswärts auf dem rechten Gehweg anzulegen, um eine mehrfache Querung der Straßenbahnschienen vor/nach der Tram-Haltestelle zu vermeiden. Das Wartehäuschen sollte dazu nach hinten versetzt werden.

- Auf Höhe der **Einmündung der Straßenbahnschienen** beginnt ein [gemeinsamer Fuß-/Radweg](#). Der heutige Gehweg bietet hier mit 3,50 m Breite ausreichend Platz für die Aufnahme des Radverkehrs. Im Bereich der Straßenbahnhaltestelle muss allerdings das Wartehäuschen nach hinten versetzt werden, wozu wenige Quadratmeter der Grünfläche des Altenpflegeheims der Diakonie erworben werden müssen.
- Im weiteren Verlauf überqueren die Radfahrenden die **Coschützer Straße** auf einer mindestens 2,00 m breiten, rot markierten [Radwegefurt](#). Die „Zunge“ der vorhandenen Verkehrsinsel links des vorhandenen Fahrleitungsmasts der Straßenbahn wird dazu auf Fahrbahnniveau abgesenkt. Die Fußgängerfurt dieser Verkehrsinsel ist derzeit nicht tief genug, damit Fahrräder mit Anhängern beim schiebenden Überqueren der Kreuzung in der Mitte anhalten können – z.B. um von der Saarstraße (Fahrrad-Nebenroute) auf die Bernhardstraße zu gelangen. Die Verkehrsinsel ist daher zu verbreitern, dass die Querungsfurt eine Tiefe über 3 Metern erreicht.
- Radfahrer*innen fahren dann hinter dem bereits vorhandenem Trenngitter die anschließende **Rechtskurve zur Karlsruher Straße** weiter, um im Kurvenbereich vor dem Fahrzeugverkehr geschützt zu sein. Die Breite des vorhandenen Gehweges von ca. 2,40 m lässt eine Mischnutzung als [Fuß-/Radweg](#) zu, da es sich hier nur um eine kurze Engstelle handelt. Eine andere, noch sicherere Lösung gibt es leider nicht.

- Am Ende des Trenngitters erhalten die Radfahrenden, die **nach links zur Cunnersdorfer Straße** weiterfahren wollen, eine Aufstellfläche und eine rot markierte Radwegefurt über die Karlsruher Straße.
- Die **Weiterfahrt auf der Karlsruher Straße** bergwärts erfolgt auf einem separaten [Radfahrstreifen](#) statt des heutigen Parkstreifens (siehe [Maßnahme 4](#)).

Zusätzlich sollte der gesamte Bereich durch Tempo-30-Schilder entschärft werden, damit querende Fußgänger*innen und Radler*innen weniger gefährdet werden. Straßenbahn und Bus fahren dort sowieso langsam durch die Kurven.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • mehr Radverkehr direkt vor einzelnen Grundstückszufahrten, u.a. vor dem Eingang des Friedhofs → Hinweisschilder am Friedhofsausgang wären hilfreich!
	<ul style="list-style-type: none"> • Legalisierung und somit Zunahme des Radverkehrs auf den Fußwegen entlang des Knotenpunkts werden • mehr Aufmerksamkeit der Fußgänger*innen nötig
	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Behinderungen durch langsame Radler*innen im Gleisbereich • drastischer Rückgang der Unfallgefahr → entspannteres Fahren für das Fahrpersonal • Legalisierung und somit Zunahme des Radverkehrs im stadtauswärtigen Wartebereich der Hst. Saarstraße (stadteinwärts heute schon freigegeben!)
	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des Radverkehrs aus dem Herz der Kreuzung • Drastischer Reduzierung der Unfallgefahr
	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall von 4 bis 14 Stellplätzen im südlichsten Abschnitt der Bernhardstraße • Realisierung alternativer Kurzzeitstellplätze in der Coschützer Straße möglich

4 Nördliche Karlsruher Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Radfahrstreifen auf beiden Seiten, damit der Radverkehr nicht mehr zwischen den Straßenbahnschienen stattfinden muss</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Plauen – Coschütz/Gittersee – Freital/Bannewitz • Hbf – TU-Campus – Coschütz/Gittersee • Strehlen/Leubnitz – Südhöhe – Coschütz/Gittersee – Freital 	

Problembeschreibung

Die Karlsruher Straße ist eine Hauptroute für Radfahrer*innen, die aus Coschütz/Gittersee sowie den oberhalb gelegenen Ortsteilen von Freital und Bannewitz und in die Dresdner Innenstadt gelangen wollen. Sie hat auch touristische Bedeutung für Radfahrende, die zur Naherholung in den Dresdner Süden (z.B. zum Windberg oder zum Windbergbahn-Radweg) fahren. Die Karlsruher Straße wird von Kraftfahrern häufig mit hoher Geschwindigkeit befahren. Heute herrscht überall [Mischverkehr mit Tempo 50](#).

Hier betrachten wir den Nordabschnitt von der Saarstraße bis zur Wendeschleife der Straßenbahn, in dem die [Straßenbahnschienen](#) ein hohes Gefährdungspotential für Radfahrende darstellen. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht die Möglichkeit, auf beiden Seiten [längs zu parken](#). Radfahrende haben hier die Option zwischen den Schienen zu fahren, um ausreichend Seitenabstand zu den parkenden Autos herzustellen. Sie werden dann von den hinter ihnen fahrenden Kraftfahrern bedrängt und geraten dann in Gefahr den Straßenbahnschienen zu nahe zu kommen. Sofern Radfahrende rechts von den Schienen fahren, verbleibt ihnen nur ein außerordentlich schmaler Straßenraum, der zügige und gefahrlose Bergabfahrt nicht zulässt. Sie müssen zudem müssen die Schienen der Straßenbahn auf dieser Strecke im Regelfall mehrfach kreuzen. Es besteht deshalb ein hohes Unfallrisiko, insbesondere bei nassen

Straßenverhältnissen. Das Überqueren der [Straßenbahnschienen](#) bei Nässe hat in den letzten Jahren schon mehrfach schwerste Unfälle verursacht. Bei schneller Bergabfahrt besteht zudem ein großes Risiko durch sich plötzlich öffnende Türen von Kfz ([Dooring](#)).

Die nördliche Karlsruher Straße wird laut den städtischen Verkehrsdaten je nach Abschnitt von 9.000 bis 11.000 Kfz je Tag befahren, sodass von ca. 750 bis 1.000 Kfz in der Spitzenstunde auszugehen ist. Laut den [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#) liegt die Straße damit an der Grenze zwischen „Belastungsbereich II“ und „Belastungsbereich III“, sodass mindestens [Schutzstreifen](#), besser noch echte [Radwege](#) oder [Radfahrstreifen](#) nötig wären, um den Radverkehr ausreichend sicher zu führen. Hierbei sind die kontinuierlich starke Steigung sowie die [Straßenbahnschienen](#) als verschärfende Faktoren zu werten. Mit anderen Worten entspricht der Status quo entlang der Karlsruher Straße nicht den Vorschriften!

Eine geeignete parallele Ausweichroute, die alle Wegebeziehungen u.a. in die Kohlenstraße ermöglicht, gibt es leider nicht.



Karlsruher Straße mit Blick Richtung Kreuzung Windberg- und Kohlenstraße

Lösungsidee

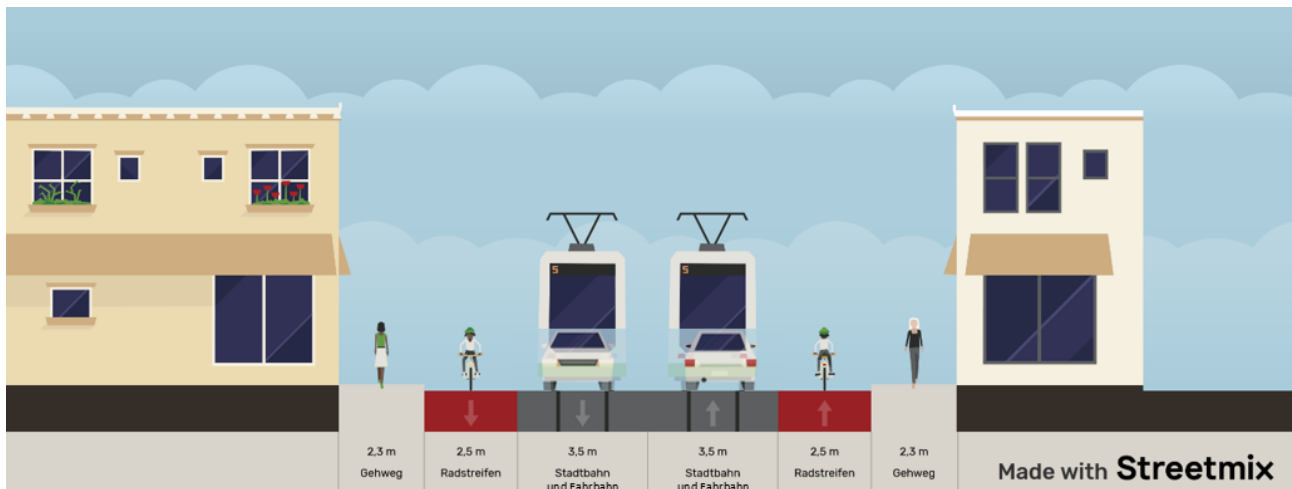
Die Einrichtung eines [Radfahrstreifens](#) auf beiden Seiten mit Rotmarkierung auf der ganzen Strecke in beiden Richtungen. Die Führung des Radverkehrs an den (beiden) Haltestellen erfolgt (zwangsläufig) über die Haltestellenborde als separater Radweg über das „Haltestellenkap“, d.h. der Radweg liegt direkt rechts vom Haltestellenbord und ist asphaltiert, um sich deutlich vom gepflasterten Gehweg/Wartebereich abzugrenzen.



Haltestelle Saarstraße Richtung Innenstadt

Die Rechtsabbiegestreifen in die Felsenkellerstraße (bergwärts) und in die Kohlenstraße (talwärts) entfallen, damit der Radfahrstreifen am Fahrbahnrand geführt werden kann. An den Kreuzungen sind die Gehwegvorstreckungen, die die Parkstreifen gegenwärtig begrenzen, zu entfernen, damit der Radfahrstreifen durchgeführt werden kann. An der Kreuzung Windbergstraße/Karlsruher Straße (bergwärts) sind die Fußgängerfurten und Ampelmasten neu anzuordnen, damit der Radfahrstreifen neben den Schienen geführt werden kann.

Die Parkmöglichkeiten für Kfz auf beiden Seiten entfallen über die gesamte Strecke. Aufgrund der Belegung der Straße mit Straßenbahnschienen und mangels geeigneter Ausweichrouten ist es zwingend geboten die Radverkehrsanlagen in dem Bereich zu führen, in dem gegenwärtig Kraftfahrzeuge parken. Eine sichere Führung des Radverkehrs ist ansonsten wegen des beengten Straßenraumes nicht möglich.



Regelquerschnitt Karlsruher Str.

Als Ausgleich für die wegfallenden Parkplätze sollten in der Windberg-, Felsenkeller- und Coschützer Straße jeweils die ersten 5-10 Parkplätze von der Karlsruher Straße beginnend als Kurzparkzone für eine Stunde ausgewiesen werden, um die Möglichkeit zu schaffen, im Rahmen der Nahversorgung kurzzeitig in der Nähe der Ladengeschäfte zu parken.

Die Verwaltung sollte prüfen, ob es erforderlich ist in den Nebenstraßen der Karlsruher Straße eine Anwohnerparkregelung einzuführen, um den Parkdruck nach Wegfall der zahlreichen Parkplätze auf der Karlsruher Straße zu verringern.

Die Weiterfahrt erfolgt auf der südlichen Karlsruher Straße (vgl. [Maßnahme 5](#)). Die Weiterfahrt auf der Kohlenstraße ist in der [Maßnahme 19](#) beschrieben.

Aus anliegender Visualisierung ergibt sich, in welchem Umfang der nördliche Abschnitt der Karlsruher Straße neu zu gestalten ist, um die notwendigen Radverkehrsanlagen zu integrieren.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> kein Fahrrad-Verkehr mehr auf dem Gehsteig
	<ul style="list-style-type: none"> Die sichere Führung des Fahrradverkehrs auf einem Radfahrstreifen führt dazu, dass Straßenbahn und Busse Radfahrer*innen unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes gefahrlos überholen können. Klarere Trennung von Radverkehr und wartenden Fahrgästen an den Haltestellen
	<ul style="list-style-type: none"> problemloses Überholen von Fahrrädern (wie ÖPNV)
	<ul style="list-style-type: none"> Wegfall von ca. 60 Anwohnerparkplätzen und Parkmöglichkeiten vor Ladengeschäften (30 je Seite)

5 Südliche Karlsruher Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: bergwärts: Beschilderung mit „Rad frei“ auf dem Gehweg talwärts: abschnittsweise Schutzstreifen und Radfahrstreifen</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Plauen – Coschütz/Gittersee – Freital/Bannewitz • Hbf – TU_Campus – Coschütz/Gittersee • Strehlen/Leubnitz – Südhöhe – Coschütz/Gittersee – Freital 	

Problembeschreibung

Die Karlsruher Straße ist eine Hauptroute für Radfahrer*innen, die aus Gittersee sowie den oberhalb gelegenen Ortsteilen von Freital und Bannewitz in die Dresdner Innenstadt gelangen wollen. Sie hat auch touristische Bedeutung für Radfahrende, die zur Naherholung in den Dresdner Süden (z.B. zum Windberg oder zum Windbergbahn-Radweg) fahren. Heute herrscht überall [Mischverkehr mit Tempo 50](#).

Der Südabschnitt der Karlsruher Straße oberhalb der Straßenbahnendhaltestelle ist relativ breit und wird von Kraftfahrer*innen häufig mit hoher und auch überhöhter Geschwindigkeit befahren. Der Straßenabschnitt wird insbesondere im Berufsverkehr von PKW-Fahrer*innen aus Freital und dem Umland stark genutzt, um in die Innenstadt zu gelangen. Südlich der Kreuzung Paul-Büttner/Stuttgarter Straße wird die Route als Autobahnzubringer genutzt und weist einen relativ hohen Schwerverkehrsanteil auf. Radfahrer*innen erreichen talwärts Geschwindigkeiten bis zu 40 km/h und fahren vor der Straßenbahn-Wendeschleife an einer Vielzahl von parkenden Autos vorbei. Es besteht eine erhebliche Gefahr dahingehend, dass Unfälle durch unachtsam geöffnete Fahrzeugtüren verursacht werden ([Dooring](#)).



*Parkende Kraftfahrzeuge auf der Ostseite der Karlsruher Straße führen zu einer hohen Unfallgefahr (Dooring) für hier zügig bergab fahrende Radfahrer*innen*

Bergauf sind Radfahrende ohne E-Motor oft mit wenig mehr als Schrittgeschwindigkeit unterwegs und „kleben am Berg“. Nur ein kleinerer Teil der Gehwege ist bergauf mit dem Zusatzschild „[Rad frei](#)“ ausgestattet, und an den Kreuzungen und Einmündungen fehlen entsprechend die in der [ERA](#) vorgeschriebenen [Radwegefurten](#) und gut befahrbare Bordsteinabsenkungen.

Die südliche Karlsruher Straße wird laut den städtischen Verkehrsdaten je nach Abschnitt von 7.500 bis 10.000 Kfz je Tag befahren, sodass von ca. 600 bis 900 Kfz in der Spitzenstunde auszugehen ist. Laut den [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#) liegt die Straße damit sehr eindeutig im „Belastungsbereich II“, bei dem ein reiner Mischverkehr absolut nicht mehr zu empfehlen ist. Mindestens [Schutzstreifen](#), ein Gehweg mit Zusatzschild „[Rad frei](#)“ oder Kombinationen davon wären nötig, um den Radverkehr ausreichend sicher zu führen. Hierbei ist die kontinuierlich starke Steigung als verschärfender Faktor zu werten. Mit anderen Worten entspricht der Status quo entlang der Karlsruher Straße nicht den Vorschriften!

Parallele Ausweichrouten sind nicht vorhanden.

Lösungsidee

Bergwärts:

Der Gehweg auf der westlichen Seite der Karlsruher Straße ist für bergauf fahrende Radfahrer*innen mit dem Schild „Rad frei“ zur Nutzung freizugeben. Da auf dem Gehweg das Fußgängeraufkommen nicht sehr erheblich ist, ist es ohne Schwierigkeiten möglich, dass sich Fußgänger und Radfahrende, die bergauf nicht sehr schnell unterwegs sind, den Gehsteig, der zwischen 2,40 und 2,80 Meter breit ist, teilen. Auf dem Gehweg stehende Abfallcontainer sind zu entfernen, damit die gesamte Breite des Gehsteiges genutzt werden kann. Bei Straßenquerungen (Gebauer-/Kleinnaundorfer/Potschappler/Oskar-Seyffert-/Paul-Büttner-Straße) ist die Querung durch eine rot markierte [Radwegfurt](#) abzusichern und mit Bordsteinabsenkungen ohne spürbare Bodenschwelle auszuführen.

Talwärts:

Die Lösung bei talwärtiger Fahrt orientiert sich abschnittsweise an den vorhandenen Fahrbahnbreiten. Von der Stadtgrenze bis zur Kreuzung mit der Stuttgarter Straße ist die Fahrbahn ca. 7,40 m breit. Kfz parken hier neben der Fahrbahn in separaten Parkbuchten. Die Führung des Radverkehrs erfolgt hier in einem Schutzstreifen mit einer Breite von 1,85 m. Die talwärtige Linksabbiegerspur Richtung Paul-Büttner-Straße kann entfallen, da die Zahl der Linksabbieger in das angrenzende Wohngebiet überschaubar ist. Der Schutzstreifen kann dann bis zur Kreuzung mit der Stuttgarter/Paul-Büttner-Straße fortgeführt werden.

Nach dieser Kreuzung wird die Straße talwärts erheblich breiter (ca. 10 Meter). Bis zur Kreuzung mit der Heilbronner Straße parken gegenwärtig Fahrzeuge auf beiden Seiten. Der bereits begonnene Schutzstreifen mit einer Breite von 1,85 m ist auf diesem Abschnitt weiterzuführen. Die Parkplätze auf der Ostseite der Karlsruher Straße müssen entfallen, um den Schutzstreifen durchgängig einrichten zu können. Das gegenwärtige Aufkommen an parkenden Fahrzeugen ist nicht sehr hoch. Für die Anwohner und Besucher der Ladengeschäfte stehen auf der Westseite ausreichend kostenfreie Flächen zum Parken zur Verfügung. Es ist zu prüfen, ob die Linksabbiegerspur bergaufwärts Richtung Stuttgarter Straße nach Anlegung des talwärtigen Schutzstreifens erhalten bleiben kann. Die weiter nördlich bestehende Linksabbiegerspur Richtung Potschappler Straße kann aufgehoben werden, da sie aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht erforderlich ist.

Zwischen der Heilbronner Straße und der Wendeschleife der Straßenbahn ist die Fahrbahn ca. 10,40 m breit. Für die talwärts fahrenden Radfahrer*innen kann hier ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m angelegt werden.






Die an der Ostseite liegenden Parkplätze müssen hierfür auf die Westseite der Karlsruher Straße verlegt werden. Auf der Westseite ist ein Parkstreifen mit einer Breite von 2 Metern anzulegen. Dieser Parkstreifen beginnt unmittelbar nach den Parkplätzen, die den Taxis vorbehalten sind und endet ca. 100 Meter vor der Kreuzung mit der Gebauer/Heilbronner Straße. Die verbleibende Fahrbahnbreite von 6,5 Metern reicht auch für Busse und LKWs im Begegnungsverkehr aus. Die bergan führende Linksabbiegerspur Richtung Heilbronner Straße in das Gewerbegebiet ist aufgrund des Verkehrsaufkommens wohl erforderlich. Da die vorhandenen Fahrbahnbreiten dann nicht mehr ausreichen, um einen Radfahrstreifen einzurichten, ist zu prüfen, ob auf einer Länge von ca. 70 Metern bei Talfahrt anstelle des Radfahrstreifens der Radverkehr mit der Beschilderung „Rad frei“ auf dem Gehweg geführt wird. Da hier nur wenige Fußgänger unterwegs sind, wäre die gemeinsame Nutzung

des Gehweges für eine kurze Strecke akzeptabel. Notwendig ist es jedoch dann durch Bordsteinabsenkungen den zügigen Wechsel der Radfahrer*innen von der Straße auf den Gehsteig und umgekehrt sicherzustellen.

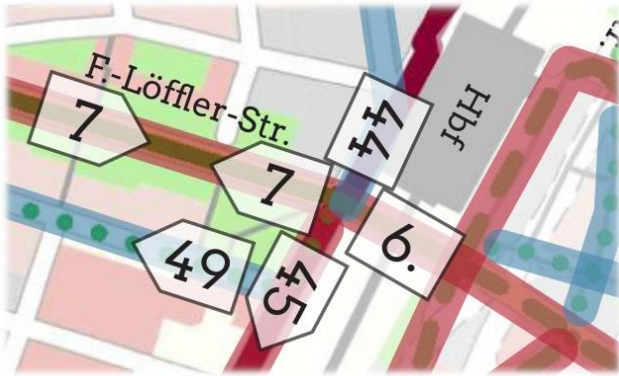


Parkplätze auf der Ostseite der Karlsruher Straße sind auf die Westseite zu verlegen, damit talwärts Radelnde mit hohen Geschwindigkeiten von der Dooring-Gefahr verschont bleiben.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Radverkehr direkt vor den Grundstückszufahrten auf der Westseite → höhere Aufmerksamkeit beim Ein-/Ausfahren in die Grundstücke nötig
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fußgänger auf der Westseite müssen sich auf dem Gehsteig (Breite 2,40-2,80 m) mit den bergwärts fahrenden Radfahrern arrangieren
	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund des Wegfalls der Parkplätze zwischen Stuttgarter und Heilbronner Straße talwärts (Ostseite) wird der Verkehr übersichtlicher, da Radfahrer auf dem Schutzstreifen fahren und nicht plötzlich vor parkenden Autos ausscheren
	<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres Überholen von Radfahrenden • Klarere Abgrenzung der einzelnen Verkehrsteilnehmer durch Schutzstreifen
	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung der Parkplätze von der Ost- auf die Westseite (ohne Kapazitätsänderung)

6 Am Hauptbahnhof (Unter den Brücken)



Hauptroute	im RVK:	Typ I/II/III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	534(c), 935(b)
<p>Ziel: Neue Radverkehrsführung unter den Brücken mit breiteren Radwegen, ohne Konflikte zwischen Bussen und Fahrrädern</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neustadt – Innenstadt – Südvorstadt (TU-Campus) – Plauen/Coschütz/Südhöhe • Dresden – Bannewitz – Dippoldiswalde • Erschließung des Hbf aus vielen Richtungen 	

Problembeschreibung

Es handelt sich hier um eine Hauptroute vom Dresdner Norden bzw. Stadtzentrum in Richtung TU Dresden, die künftig dem sehr hohem – und weiter steigendem – Radverkehrsaufkommen in Form einer Radvorrangroute gerecht werden soll. Die Unterführung am Hauptbahnhof stellt für alle Verkehrsteilnehmer durch beidseitige Haltestellen des ÖPNV und den Kreuzungsbereich Fritz-Löffler-Straße und Bayrische bzw. Strehlener Straße ein Nadelöhr dar, welches für Radfahrer*innen besonders gefährlich ist. Denn einerseits wird die Radwegbreite eingeschränkt, andererseits sind zusätzliche Abbiegespuren notwendig – den Bedürfnissen der Radfahrer*innen wird aber keinesfalls entsprochen. Im [Radverkehrskonzept der Stadt Dresden](#) wurden hier bereits eine ganze Reihe an notwendigen Maßnahmen erkannt und formuliert, die sowohl die Streckenführung der Unterführung (Am Hauptbahnhof) als auch die angrenzenden Kreuzungen mit (Radwegen) der Wiener Straße, Strehlener Straße und Bayrische Straße betreffen. Insgesamt herrscht bei verschiedenen Problemstellen dringender Handlungsbedarf, um verschiedene Wegführungen sinnvoll miteinander zu verknüpfen und die Sicherheit der Radfahrer*innen in Kreuzungs- und Haltestellenbereichen zu erhöhen.

In stadtauswärtiger Richtung wird der Radverkehr momentan von der St. Petersburger Straße kommend auf einem [Radfahrstreifen](#) auf der Fahrbahn geführt. Dieser ist nur 1,50 m breit. Das ist doppelt kritisch, da ein sicheres gegenseitiges Überholen von Radfahrer*Innen nicht möglich ist und die Empfehlungen der [ERA](#) für eine Straße mit einer hohen Verkehrsbelastung (hier: 23.000 Kfz/Tag) eine Mindestbreite von 1,85 m vorsehen. Vor der Unterführung scheren Taxis auf die Straße ein, und nach einer kurzen

Sperrfläche beginnt die Bushaltestelle Hauptbahnhof. Dazu müssen die Busse den Radfahrstreifen sowohl bei der Einfahrt als auch bei der Ausfahrt aus dem Haltestellenbereich queren. Die Radfahrer*innen werden direkt nach dem Haltestellenbereich an den Fahrbahnrad geführt und müssen dabei das zwischen endender Busspur und Radfahrstreifen liegende Abflussgerinne überfahren. Dieses ist allerdings nur auf einem sehr kurzen Stück asphaltiert, was die Gefahr eines Sturzes erhöht. Da die Straße stark befahren ist, müssen die Radfahrer*innen sowohl den Busverkehr, andere Radfahrer*innen und die unzureichende Qualität der Fahrbahndecke beachten. Im Kreuzungsbereich wird der Radweg dann als Hochbordradweg geführt. Hier ist die Aufstellfläche viel zu schmal, da rechtsabbiegende Radfahrer*innen warten müssen und damit die Radwegbreite für Geradeausfahrende stark einschränken. Der Radweg quert dann die Bayrische Straße, um auf der anderen Straßenseite die Straßenbahngleise zu wechseln und als separater Radweg auf der Fritz-Löffler-Straße weitergeführt zu werden (siehe [Maßnahme 7](#)).

Stadteinwärts werden die Radfahrer*innen nach Querung der Strehlemer Straße auf einem [Radfahrstreifen](#) durch die Unterführung geleitet. Dieser befindet sich auf Fahrbahnhöhe und ist wie stadtauswärts mit 1,50 m regelwidrig schmal. Bei der Einfahrt in diesen Streifen müssen die Radfahrer*innen sehr weit nach links schwenken – gefühlt fast in den LKW-Verkehr hinein. Jenseits des Radfahrstreifens beginnt dann die Bushaltestelle, wofür die Busse des Stadt- und Regionalverkehrs auch auf dieser Seite den Radfahrstreifen queren müssen. Nach der Bushaltestelle biegt ein Teil der Busse nach rechts ab, ohne den Radfahrstreifen überfahren zu müssen. Zusätzlich befindet sich dort ein Parkplatz. Insbesondere für ausfahrende Fahrzeuge ist der schmale Radfahrstreifen bei einem haltenden Bus sehr schlecht einsehbar, sodass viele der stadteinwärts schnellen Radfahrer*innen „plötzlich“ hinter den Bussen auftauchen.

Lösungsidee

Stadtauswärts bietet die Eisenbahnunterführung am Hauptbahnhof kaum Platzreserven, um die vorhandenen Radfahrstreifen auf mindestens 2,50 m zu verbreitern, wie es einer Radvorrangroute angemessen wäre. Deshalb sollte der Radweg noch auf Höhe des Wiener Platzes bei der bestehenden



Blickrichtung Hauptbahnhof



Blickrichtung St. Petersburger Straße

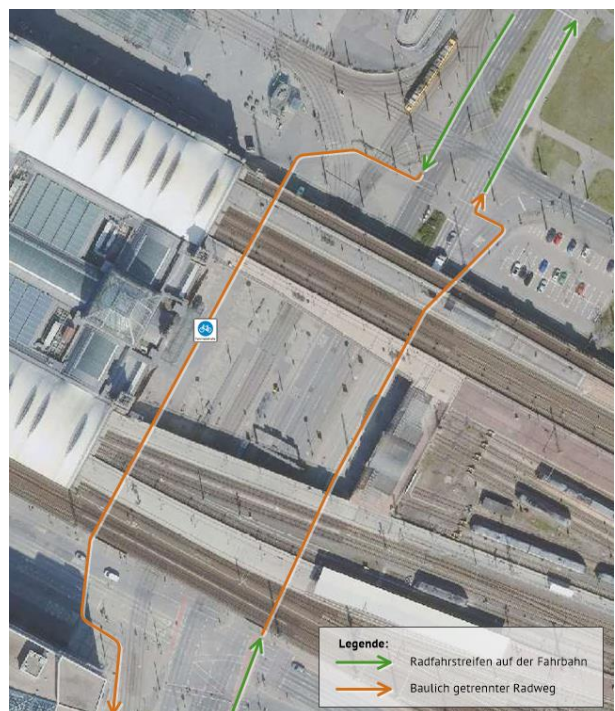
Ampelanlage nach rechts über die Gleise und dann auf der gepflasterten Nebenstraße zwischen dem Haltestellenbereich und dem Gebäude des Hauptbahnhofes entlanggeführt werden. Diese Einbahnstraße wird heute v.a. von Taxis, aber auch gelegentlich von Lieferverkehr genutzt, ist jedoch für die Nutzung von Radfahrer*Innen in beide Richtungen freigegeben. Zukünftig sollte sie zur [Fahrradstraße](#) umgewidmet werden, die zusätzlich in Richtung Nord von Taxis und DB-internem Lieferverkehr befahren werden darf. Der Radweg würde dann die Bayrische Straße parallel zur bestehenden Fußgängerampel queren und am City Center an den Radweg der Fritz-Löffler-Straße anschließen, ohne dort noch einmal die Straßenbahn queren zu müssen. Die neue Verkehrsführung ist zwar für die Radfahrer*innen ein kleiner Umweg von 40 m im Vergleich zur heutigen, bedeutet aber viel mehr Sicherheit und Platz.



Vorschlag neue Fahrradstraße vor dem Hauptbahnhof

Dafür sind eine Reihe an punktuellen Baumaßnahmen notwendig: Von der Altstadt kommend müsste vor der Unterführung der Radweg im Bereich der Ampelanlage verbreitert und der Bordstein weitflächiger abgesenkt werden. Wichtig ist, dass hier eine genügend große Aufstellfläche geschaffen wird, um bei querenden Straßenbahnen keinen Rückstau auf die Straße zu erzeugen.

Der Oberflächenbelag müsste verbessert werden (statt Kleinpflaster Asphaltdecke) und gerade im Bereich des Ein- und Ausganges des Hauptbahnhofes Hinweise auf der Fahrbahndecke (Rotmarkierung, Radfahrssymbole) angebracht werden. Der Taxistand könnte dort verbleiben, da ausreichend Platz für eine gemeinsame Nutzung vorhanden ist. Für die Querung der Bayerischen Straße muss eine entsprechende Signalanlage zusätzlich am Ende der Unterführung aufgestellt und ggf. die Verkehrsführung durch rote Farbe markiert werden. Die Haltelinien für aus der Bayerischen Straße kommende Fahrzeuge müssten dazu um einige Meter nach Westen versetzt werden.



Vorschlag neue Radwegführung am Hauptbahnhof

Um der Bedeutung als Radfahrkreuz gerecht zu werden, müsste der neu gestaltete Radweg für beide Richtungen angelegt werden, so dass Radfahrer*innen dann in die Prager Straße, Reitbahnstraße, Wiener Straße oder Ammonstraße gelangen können. Für den Radverkehr sollten klare

Abbiegebeziehungen markiert werden, so z.B. von der Bayerischen und [Strehleener Straße](#) in die Fahrradstraße Richtung Prager Straße zu kommen.

Der alte Radfahrstreifen entlang der Bushaltestelle kann zugunsten des ÖPNVs und zur Entlastung der Kreuzungssituation komplett wegfallen.

Für die **stadteinwärtige Richtung** sollte der Radweg als 3,00 m breiter [Hochbordradweg](#) angelegt werden. Das entspräche dann auch den Anforderungen einer sowieso geplanten Radvorrangroute. Dafür sollte die ehemalige Fläche des auf der Straße geführten Radfahrstreifens baulich mit dem überbreiten Fußweg zusammengelegt werden, wobei die entstehende Fläche oberhalb des Bordsteins im Verhältnis 50:50 zwischen Fuß- und Radverkehr geteilt werden kann. Durch eine andere Oberflächenqualität (Asphalt) sollte die Teilung des Fuß- und Radweges deutlich gemacht werden.

Schwierig wird die Führung des Radweges zum Ende der Unterführung hin, da sich dort die Bushaltestellenbucht befindet. Die Komplexität steigert sich durch einen Ausgang zu den S-Bahngleisen 13 und 14 sowie dadurch, dass einige Busse nach der Haltestelle nach rechts in die Wiener Straße abbiegen, andere ihre Fahrt auf der St. Petersburger Straße fortsetzen. Zudem befindet sich am unmittelbaren Ende des Haltestellenbereiches die Ein- und Ausfahrt eines Parkplatzes. Der Vorschlag wäre hier, das Haltestellenhäuschen etwas weiter nach Süden



Am Hauptbahnhof Blickrichtung St. Petersburger Straße






an die Wand zu versetzen, um insgesamt mehr Platz im Wartebereich zu schaffen. Der Radweg würde entlang der Haltestelle deutlich schmaler werden, bliebe aber oberhalb des Bordsteins und müsste farblich hervorgehoben werden, um ihn für wartende Fahrgäste erkennbar zu machen. Sobald sich Busse im Haltestellenbereich befinden, müssen Radfahrer*innen ihr Tempo anpassen oder ggf. warten. Dafür entfielen die Gefahr durch ein- oder ausfahrende Busse. Entsprechende Lösungen wurden in den letzten Jahren vermehrt von der DVB umgesetzt, so z.B. am Wasaplatz oder am S-Bahnhof Strehlen.

Nach dem Haltestellenbereich wird der Hochbordradweg weitergeführt und erst im Bereich der bereits bestehenden Ampelanlage (Höhe Prager Spitze) auf der St. Petersburger-Straße zum Radfahrstreifen.

Insgesamt wird mit diesem Lösungsvorschlag die Gefahr durch den Radweg querende Busse erheblich gesenkt und die für eine Radvorrangroute notwendige Breite in den meisten Abschnitten hergestellt. Eine punktuell schmale Führung durch die Bushaltestelle lässt sich auf Grund der beschränkten Fläche nicht anders lösen, aber für den Radverkehr ist es zumutbar, wenn in einem kurzen Abschnitt mal nicht überholt oder nebeneinander gefahren werden kann. Wenn die Ampel am Friedrich-List-Platz auf „Grün“ springt, bleiben erstmal 100 Meter mit 3,00 m Breite, auf denen langsame Radfahrer*innen komfortabel überholt werden können.

Zudem wird die Anbindung an die Wiener Straße und zum Hauptbahnhof hin (Prager Straße, Reitbahnstraße und Ammonstraße) verbessert. Der kleine Parkplatz sollte nach Möglichkeit aufgegeben oder durch markante Hinweise auf den querenden Fuß- und Radweg hingewiesen werden.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsame Nutzung des Gehweges im Bereich der Unterführung sowie mehr querende Radfahrer*Innen beim Ein- und Ausgang des Hauptbahnhofes im Bereich der Unterführung
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Querung von Radwegen mehr bei Ein- und Ausfahrten in Haltstellenbereiche und damit geringere Unfallgefahr
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen

7 Fritz-Löffler-Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ II	ähnliche RVK-Maßnahmen:	535
<p>Ziel: breiter Zweirichtungsradweg mit erneuerter Oberfläche in stadtauswärtiger Richtung</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hbf – Südvorstadt – Coschütz • Neustadt – Innenstadt – TU-Campus – Südhöhe • Dresden – Bannewitz – Dippoldiswalde 	

Problembeschreibung

Es handelt sich hier um eine Hauptroute vom Dresdner Norden bzw. Stadtzentrum in Richtung TU Dresden mit einem sehr hohem – und weiter steigendem – Radverkehrsaufkommen. Leider erfüllt der stadtauswärtige Radweg diesen Zweck kaum. Für viele Dresdner Radfahrer*innen handelt es sich hier regelrecht um ein Sinnbild für die verfehlte Radinfrastrukturplanung der Nachwendezeit. Auch das [Radverkehrskonzept](#) hat diese Problematik aufgegriffen, aber keine konkrete Lösung entwickelt.

Damals wurde ein durch Bäume und Sträucher [getrennter Fuß- und Radweg](#) angelegt, der durch die abgezäunten Straßenbahnschienen von der Autofahrbahn getrennt wird. Die geringe Breite des Radweges von 1,40 m ermöglicht auf über 400 m Strecke kein Überholen langsamerer Radfahrer*innen, obwohl gerade wegen des hohen Radverkehrsaufkommens sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten gefahren werden. Teilweise weichen ungeduldige Mitmenschen auf den Gehweg aus und rauben dort den Fußgänger*innen den ebenfalls knappen Raum. Versucht doch jemand einen Überholvorgang auf dem Radweg, bleibt immer die Gefahr, im seitlichen Gelände hängen zu bleiben und schwer zu stürzen – schlimmstenfalls auf die Straßenbahnschienen.

Radfahrer*innen mit Kinderanhängern haben wegen der geringen Breite Probleme. Auch Radfahren im Gegenverkehr ist nicht möglich, wäre zwischen den Wohnheimen am Studentenwerk und dem Hbf (von dort weiter in die Prager oder Reitbahnstraße) aber sehr sinnvoll – und wird heute teils illegal praktiziert, was weitere gefährliche Situationen erzeugt.

Zusätzlich ist der Radweg wegen Wurzeln teilweise in schlechtem Zustand. Die jahreszeitlich bedingt üppig wachsenden Sträucher verknappen den schmalen Radweg zusätzlich.



Rad- und Fußweg Höhe Lindenastraße stadtauswärts

Der Weg stadteinwärts ist zwar auch nicht optimal, aber einerseits breiter – und andererseits erlaubt er ein punktuell Überholen unter Benutzung des Gehwegs, da kein trennender Grünstreifen vorhanden ist. Auf dieser Seite gibt es viel weniger Fußgänger*innen und auch keinen Bedarf für Zweirichtungsverkehr. Deshalb sehen wir dort von einer konkreten Veränderung ab – auch weil in der Hochschulstraße eine parallele Ausweichroute entstehen muss (siehe [Maßnahme 49](#)).

Lösungsidee

Ab dem City Center sollten **Rad- und Fußweg getauscht** werden, d. h. der Radweg würde direkt nach der Überquerung der Straßenbahnschienen rechts des Fußwegs verlaufen. Heute wird ein solcher Seitenwechsel ca. 300 m später vor der Haltestelle Reichenbachstraße am Studentenwerk sowieso vorgenommen, sodass dieser stattdessen direkt ans City Center verlegt werden kann.






Auf den 300 m Strecke bis zum Studentenwerk würde der Fußweg dadurch auf dem heutigen Radweg verlaufen. Der **Radweg** läge dann rechts der Baumreihe und könnte weiter nach rechts **erheblich auf ca. 3 m verbreitert** werden, sodass der Platz für einen **Zweirichtungsradweg** reicht. Dieser gestattet sowohl beliebige Überholvorgänge wie auch Gegenverkehr vom Studentenwerk bzw. aus den Studentenwohnheimen Richtung Hauptbahnhof, ohne dazu die Fritz-Löffler-Straße zweimal per Ampel überqueren zu müssen. Die Verbreiterung würde zulasten der Grünanlage vor dem langen weißen Wohnheim (Fritz-Löffler-Straße 12) bzw. der (sowieso gepflasterten) Freiflächen vor den beiden Gebäuden von Sachsen Energie (City Center und Neubau dahinter) gehen.

Zwar läge der neue Fußweg auf der von den Grundstücken abgewandten Seite, aber entlang des weißen Wohnheims gibt es sowieso keine querenden Fußwegbeziehungen. Zwischen City Center und dem Sachsen-Energie-Neubau sowie auf Höhe der Lindenastraße müsste jeweils eine **Querungsmöglichkeit** abmarkiert werden.

Ab dem Beginn der Haltestelle Reichenbachstraße – auf Höhe der Fußgängerampel Schnorrstraße – erlaubt die eingezwängte Lage zwischen Haltestelle und Studentenwerk-Hauptgebäude wiederum keine Verbreiterung. Auf diesen 170 m müssen Radfahrer*innen auch zukünftig mit dem heutigen, schmalen Querschnitt auskommen. Dies erscheint verkraftbar, da man langsamere Radfahrer*innen

bereits auf den vorherigen 300 m überholen konnte. Ab der Kreuzung mit der Reichenbachstraße ermöglicht der Radweg bereits heute ein bequemes Überholen im Steigungsabschnitt.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • keine Betroffenheit von Anwohner*innen im Wortsinne • Zur Umsetzung des Vorhabens ist die Einbeziehung von Grundstücksflächen von Sachsen Energie (Flurstück 362/2) und dem Studentenwerk (Flurstück 355/8 und 355/6) notwendig. • Beide sind in öffentlicher Hand und müssten nur unbebaute Randstreifen ihrer Grundstücke abtreten (ca. 1,60 m Breite). Hier erscheint eine gütliche Einigung wahrscheinlich.
	<ul style="list-style-type: none"> • Breite des heutigen Radwegs ist etwas größer als Breite des heutigen Gehwegs, d.h. durch den Wechsel bekommen auch Fußgänger*innen ca. 20 cm mehr Platz. • keine Beeinträchtigung durch Radfahrer*innen mehr, die auf den Fußweg ausweichen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Betroffenheit
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Betroffenheit
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Betroffenheit

8 Nördliche Münchner Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: Einrichtung von Radfahrstreifen			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Gittersee – Plauen – TU-Campus – Hbf – Innenstadt • Coschütz/Gittersee – Plauen – TU-Campus – Zellescher Weg – Strehlen 	



Schmaler Hochbordradweg in Richtung Nürnberger Platz – ohne Möglichkeit, in Schritttempo bergauf Radelnde zu überholen

Problembeschreibung

Der nördliche Abschnitt Münchner Straße ist talwärts mit einem Zweirichtungsradweg und bergwärts mit einem Radweg ausgestattet. Der jetzige Zustand des Abschnittes ist für Radfahrer grundsätzlich akzeptabel, gleich ob die Radwege zu schmal ausgebaut sind. Der Radweg weist eine Breite von ca. 2 m auf. Der Zweirichtungsradweg 2,5 m, was erheblich zu wenig ist und nicht mehr die baulichen Anforderungen an einen Zweirichtungsradweg erfüllt.

Im Rahmen des geplanten Ausbaus des Abschnittes im Zuge der Stadtbahn 2020 sollen beidseitig zwar knapp 6 m breite Gehwege entstehen, aber jeweils nur 2,15 m breite Radfahrstreifen. In Anbetracht der regen Nutzung des Abschnittes sind diese Breiten nicht akzeptabel. Durch die Umgestaltung des Platzes und nach dem Bau des Kaufhauses auf dem Grundstück der ehemaligen Zeltmensa ist mit einer deutlichen Zunahme und Frequentierung des Abschnittes durch Radfahrer zu rechnen. Die geplante Breite der Radfahrstreifen von 2,15 m ist dann erheblich zu schmal.

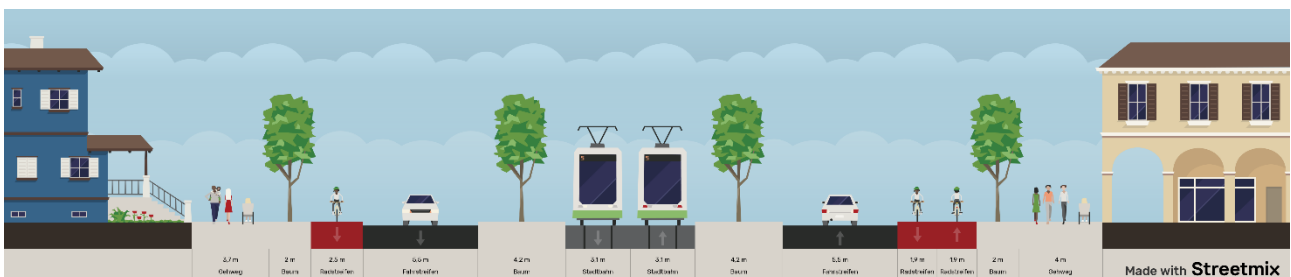
Eine wesentliche Verschlechterung zum jetzigen Zustand wird sein, dass die Radwege auf Fahrbahnniveau verlaufen sollen. Der mühsame Anstieg in Richtung Nürnberger Platz verursacht jetzt schon auf dem zu schmalen Radfahrstreifen Überholvorgänge der Radfahrer*innen untereinander. Sofern dann kein Hochbord mehr vorhanden ist, ist ein ausreichender Schutz der überholenden Radfahrer unmittelbar neben der Straße kaum mehr gegeben. Dadurch dass der Abschnitt der Münchner Straße eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Fahrzeuge/Tag aufweist, werden durch den geplanten Ausbau dieses Abschnittes den Belangen der Radfahrer*innen völlig unzureichend Rechnung getragen.

Durch den geplanten Umbau soll auch der derzeit vorhandene Zweirichtungsradweg als Einrichtungsradstreifen umgestaltet werden, womit eine sehr praktische und stark genutzte Verbindung entfallen würde. Bereits jetzt nutzen viele Radfahrer*innen den Zweirichtungsradweg, um insbesondere zum TU-Campus zu gelangen. Es ist schon jetzt davon auszugehen, dass der geplante Einrichtungsradweg nach dem Umbau weiterhin als Zweirichtungsradweg genutzt wird. Die Eröffnung des derzeit im Bau befindlichen Kaufhauses gegenüber der Einfahrt zur Eisenstückstraße wird daran nichts ändern, sondern dies noch verstärken.

Zu allem Überfluss sollen die Fahrbahnen jeweils zweispurig mit einer Breite von jeweils 3,25 m ausgebaut werden. Dies scheint überflüssig bei einer Verkehrsbelastung von knapp 9.000 Fahrzeugen/Tag, zumal der südliche Abschnitt der Münchner Straße mit einer Verkehrsbelastung von etwa 11.200 Fahrzeugen/Tag auch nur einspurig ausgebaut ist.






Lösungsidee

Um der hohen Frequenz der Fahrradnutzer gerecht zu werden – die in Zukunft weiter zunehmen wird – wird auf der Seite der ehemaligen Zeltmensa ein Zweirichtungsradweg gefordert. Zur besseren Abgrenzung zur Fahrbahn und damit zur Steigerung des Sicherheitsempfinden ist dieser als Hochbordradweg zu gestalten. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Radweg auf mindestens 2,5 m zu verbreitern. Auch hier ist der Radweg als Hochbordweg anzulegen. Beide Radwege sind zudem rot zu markieren. Die Verbreiterung der Radwege führt zur Verschmälerung der üppig angedachten Fahrbahnen. Diese Fahrbahnen sind, anstatt der zwei Fahrspuren pro Richtung, auf jeweils eine überbreite Fahrspur mit 5,50 m Breite umzugestalten. Hierdurch ist sichergestellt, dass sich Autofahrer weiterhin überholen bzw. nebeneinander fahren können, gleich ob die Notwendigkeit hierfür auf dem nur knapp 200 m langen Abschnitt kaum gegeben zu sein scheint. Das Überholen von Bussen/Lkw wird dann nur noch eingeschränkt möglich sein, was zu einer Beruhigung des Verkehrs führen wird.



Unser Vorschlag für den zukünftigen Querschnitt der unteren Münchner Straße – in Fahrtrichtung Hauptbahnhof

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none">• Beruhigung des Verkehrs durch eingeschränkte Überholmöglichkeiten von Bussen/Lkw
	<ul style="list-style-type: none">• keine Behinderungen durch Radfahrer*innen
	<ul style="list-style-type: none">• unverändert
	<ul style="list-style-type: none">• keine Gefahrensituationen mit Radfahren
	<ul style="list-style-type: none">• bessere Anbindung an das entstehende Kaufhaus durch Radfahrer*innen

9 Südliche Münchner Straße



Hauptroute	im RVK: Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen: 665
Ziel: Einrichtung von Radfahrstreifen bzw. von Schutzstreifen an den Haltestellen		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Gittersee – Plauen – TU-Campus – Hbf – Innenstadt • Coschütz/Gittersee – Plauen – TU-Campus – Zellescher Weg – Strehlen

Problembeschreibung

Die Münchner Straße ist in unserem Radzielnetz neben der [Hohen Straße](#) die zweite wichtige Hauptverbindungsroute aus Plauen ins Stadtzentrum. Über die Passauer Straße werden so auch die Stadtteile Coschütz/Gittersee mit dem Stadtzentrum verbunden. Sie ist ferner Zubringer zur [Universität](#) und wird entsprechend stark von Radfahrer*innen frequentiert. In der Straßenmitte befindet sich die denkmalgeschützte Promenade in Form einer alten Lindenallee

Aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite neben den parkenden Autos sind **Überholvorgänge unzulässig**, weil die 1,50 m Mindestabstand bei Weitem nicht eingehalten werden können. Besonders im Fahrverlauf Richtung [Nöthnitzer Straße](#) sind Radfahrer aufgrund der stetigen Steigung langsam unterwegs und bremsen den Autoverkehr aus. Dies führt wiederum teilweise zu riskanten und verbotenen Überholmanövern durch ungeduldige Autofahrer*innen. An Ein-



*Münchner Straße, Nähe Einfahrt Bienertstraße – ein Überholen von Radfahrer*innen ist hier nicht möglich*

mündungen oder kurzen Parklücken wird von den Radler*innen erwartet, dass sie nach rechts ausweichen, damit das nachfolgende Auto mit aufheulendem Motor überholen kann. Oft genug muss das Fahrrad dann fast anhalten, weil nachfolgende Autos ebenfalls ihre Chance ergreifen wollen. Im [Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden](#) ist dies als Mangel aufgeführt:

„zu enges Überholen infolge ungünstiger Querschnittsbreite neben ruhendem Verkehr“

Das Radverkehrskonzept weist dabei nur den südöstlichen Teil – zwischen Nöthnitzer Straße und Münchner Platz – als Radroute und Problemstelle aus, gleichwohl der nördliche Abschnitt fast mehr vom Alltagsradverkehr genutzt wird. Eine einigermaßen befriedigende Lösung bietet das [Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt](#) an dieser Stelle leider nicht und kann daher auch nicht als Orientierungshilfe dienen.

Wegen den direkt neben der Fahrbahn parkenden Fahrzeugen besteht erhebliche **Dooring-Gefahr**. Auch das Übersehen von Radfahrern durch ausparkende Fahrzeuge ist keine Seltenheit. Zudem sind die Kreuzungsbereiche an allen Einmündungen meist durch parkende Fahrzeuge verdeckt, wodurch Radfahrende des Öfteren übersehen werden.



Einmündung in die Münchner Straße, aus Sicht Nöthnitzer Straße

Das **hohe Verkehrsaufkommen** von über 11.000 Kfz pro Tag spricht dafür, dass die derzeit [gemischte Nutzung der Fahrbahn](#) durch Fahrräder und Kraftfahrzeuge die Kapazität des Straßenraumes übersteigt. Laut der [ERA 2010](#) wäre der Belastungsbereich III erreicht, der eine separate Radverkehrsinfrastruktur erfordert.

Ein Ausweichen des Radfahrverkehrs über die Mittelallee ist ebenfalls nicht als Problemlösung geeignet, da Radfahrer*innen an allen vier Straßenkreuzungen dann wartepflichtig wären. Dies würde sich auch nicht durch entsprechende Verkehrszeichen ändern lassen, da dann die wartepflichtigen Fahrzeuge den Straßenbahnverkehr behindern würden und Unfälle vorprogrammiert wären. Überdies wäre auch eine Ein- und Ausfädelung der Radfahrer*innen im Bereich der Straßenbahnschleife Nöthnitzer Straße und des Nürnberger Platzes nicht sinnvoll zu gestalten, denn dort müssten sie von der Mitte jeweils wieder nach rechts außen wechseln bzw. andersherum.

Eine weitere Erschwernis sind die Haltestellenbereiche „Nürnberger Platz“. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei und es gibt keine Schutzampeln für die Fahrgäste.



Haltestellenbereich Nürnberger Platz, in Richtung Zentrum – die Gehwegbeschaffenheit ist mangelhaft, die Ecken sind zugeparkt.

Insofern ist es kein Wunder, dass die Münchner Straße in unserer [Online-Umfrage](#) von knapp 29%

der Teilnehmenden als Problemstelle bewertet wurde – nach der [Chemnitzer Straße](#) die TOP-2-Problemstelle im ganzen Stadtbezirk Plauen!



Ungeeignet für durchgehenden Radverkehr ist der Alleestreifen („Reitweg“) in der Mitte. Hier kann kein Vorrang für den Radverkehr parallel zur Münchner Straße eingerichtet werden. Zudem sollte dieser intensiv zur Naherholung genutzte Streifen weiterhin für das ruhige Schlendern vorbehalten bleiben! Deshalb sind am Rand die Baken unseres Pop-up-Radwegs vom 18.09.21 zu sehen.

Lösungsidee

Das große Interesse der Bevölkerung an einer guten Fahrrad-Lösung auf der Münchner Straße hatten wir zum Anlass genommen, zur **Europäischen Mobilitätswoche** am 18. September 2021 einen **Pop-up-Radweg** auf dem unteren Straßenabschnitt zu beantragen. Einen halben Tag lang waren wir im intensiven Dialog mit vielen interessierten, aber auch manchen skeptischen Bürger*innen, während der Radverkehr unsere Wunschlösung zumindest provisorisch einmal ausprobieren konnte! Mehr zu unserer Aktion unter: <https://gruedresden.de/mobiwoche/>

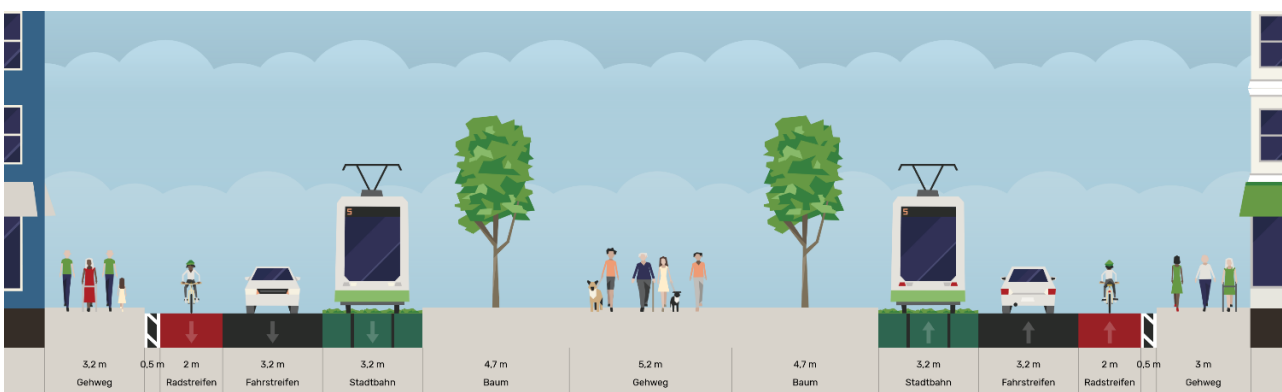


Am 18.09.21 haben wir gezeigt, dass auf der Münchner Straße genügend Platz für eine Radspur neben dem Kfz-Verkehr ist. Da fühlt man sich vor lauter LKWs gleich sicherer...

Im Zuge eines Stadtratsantrags haben wir daraufhin versucht, die im Folgenden geschilderte Lösung politisch zu forcieren – bisher leider noch ohne finale Entscheidung des Stadtrats.⁴

Entlang der Münchner Straße (zwischen Nöthnitzer Straße und Nürnberger Straße) möchten wir beidseitig **Radfahrstreifen mit 2,00 m Breite** anlegen. Der ca. 50 cm breite Rinnstein ist dabei nicht mitgezählt, weil er für Fahrräder kaum befahrbar ist. Die Breite der beiden Richtungs-fahrbahnen ermöglicht eine verbleibende **Kern-fahrbahn** von jeweils 3,20 m Breite, also der normalen Regelbreite für Kfz-Spuren. Hierfür müssen im Straßenverlauf alle bisherigen **Park-plätze wegfallen** und in Nebenstraßen verlegt werden (siehe weiter unten).

Alle Nebenstraße sollten mit einer ausreichenden **Gehwegvorstreckung** zur Münchner Straße umgestaltet werden, was zu einer besseren Übersicht an den Kreuzungsbereichen führt. Auch die Fußgänger*innen profitieren davon, weil sie unbeschadet weiter in die Kreuzung hineintreten können und die zu querende Straßenbreite kleiner wird.



Unser Vorschlag für einen radfreundlichen Querschnitt der Münchner Straße südlich des Nürnberger Platzes

⁴ Der Originalantrag zur Münchner Straße ist von den LINKEN eingereicht worden, aber der dort vorhandene Ersetzungsantrag (ebenfalls von den LINKEN) enthält einige Teile zum Radverkehr, die auf einer von den Plauer GRÜNEN eingebrachten Beschlussempfehlung aus dem Stadtbezirksbeirat Plauen basieren: https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?_kvonr=21246

Im **Bereich der Haltestelle** „Nöthnitzer Straße“ – in stadtauswärtige Richtung – ist kein ausreichender Platz für die Weiterführung des Radfahrstreifens. Auch ein Schutzstreifen scheidet aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite neben dem Bahnsteig aus. An dieser Stelle ist ein Überholverbot der Radfahrer durch das Verkehrszeichen 277.1 StVO (siehe Abbildung rechts) anzuordnen. Das Ende des Radfahrstreifens muss mit gestrichelter Linie so in die Engstelle überführt werden, dass den Autofahrern klar wird, dass sie sich hinter die Radler*innen einscheren müssen.



Im Bereich der **Haltestelle** „Münchener Platz“ sind [Schutzstreifen](#) anzuordnen, sofern Radfahrstreifen aufgrund des engen Straßenquerschnittes nicht möglich sind. Vor dem Haltestellenbereich der stadtauswärtigen Richtung, vor der Bibliothek, befindet sich ein ungenutzter „Pseudo-Bahnsteig“, dessen Rückbau zu fordern ist, damit an dieser Stelle die Radfahrstreifen durchgezogen werden können.

Die beiden Haltestellenbereiche „**Nürnberger Platz**“ müssen eine überfahrbare und barrierefreie Haltestellenbauform, ähnlich der an der der Haltestelle „Münchener Platz“, mit entsprechenden mind. 2,00 m breiten Schutzstreifen für die Radfahrer gefordert werden. Dies ist im Zuge der Stadtbahn-Baumaßnahme im Zuge der [Nürnberger Straße](#) sicherzustellen. Schutzstreifen mit einer Mindestbreite von nur 1,50 m, wie in den Vorplanungsunterlagen von 2016 eingezeichnet, akzeptieren wir nicht, weil die zur Verfügung stehende [Kernfahrbahn](#) auf bis zu 2,25 m reduziert werden kann!






Der **Kreuzungsbereich Münchner Straße / Nöthnitzer Straße / Passauer Straße** sollte entsprechend der folgenden Skizze umgestaltet werden. Der Fahrradverkehr von der [Nöthnitzer Straße](#), aus Richtung Osten kommend, ist danach oberhalb der Gleisschleife an der Haltestelle Nöthnitzer Straße über die bestehende Grünfläche in die [Bienertstraße](#) einzuleiten. Mehr wird dazu in [Maßnahme 24](#) beschrieben!



Eine lückenlose Anbindung der Radwege in den **Nürnbergger Platz** sind zu gewährleisten. Im Bereich der östlichen Bahnhaltestelle Nürnbergger Platz sind der Gehweg und die Fahrbahn entsprechend zu ertüchtigen.

Durch unsere Maßnahme würden alle [Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfallen](#), welche heute durch Anwohner*innen und TU-Angehörige genutzt werden. Dieser Eingriff erscheint uns in diesem Fall alternativlos, da die Sicherheit des fließenden Verkehrs immer Vorrang hat vor dem Parken im öffentlichen Raum. Die parkenden Fahrzeuge sind im Zug der Umgestaltung auf die zahlreichen Seitenstraßen der Münchner Straße zu verlegen, in Verbindung mit einer wirksamen Anwohnerparkregelung. Bayreuther Straße, Helmholtzstraße, Liebigstraße, George-Bähr-Straße sowie Georg-Schumann-Straße bieten alternative Parkmöglichkeiten, wenn man dort das Parken für TU-Angehörige unterbindet. Ein Hauptteil der Parkplätze ist in die geplanten TU-Parkhäuser an der [Nürnbergger Straße](#) (heutige Fläche der Zeltmensa) und [Nöthnitzer Straße](#) (Teil des neuen Südcampus) zu verlegen. Für die Schnellimbisse entlang der Münchner Straße können Kurzzeitparkplätze auf der Helmholtzstraße und Bayreuther Straße ausgewiesen werden. Für die Bäckerei Laube sowie den Konsum Einkaufsmarkt sind entsprechende Kurzzeitparkplätze am Ende der Liebigstraße einzurichten.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Lärm und Abgase der an- und abfahrenden Fahrzeuge • bessere Aufstellflächen für Feuerwehr und Rettungsdienst im Notfall • dezidierte Kurzparkbereiche für Kunden der Geschäfte/Restaurants in Seitenstraßen möglich → Verbesserung im Vergleich zu den heutigen Parkverboten vor Konsum-Filiale und Dersim-Imbiss, in denen oft länger als nur 3 min „gehalten“ wird
	<ul style="list-style-type: none"> • sicheres Queren der Münchner Straße sowie der Nebenstraßen durch bessere Übersicht in den Kreuzungsbereichen
	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Nürnbergger Platz“ (Linie 3)
	<ul style="list-style-type: none"> • besserer Verkehrsfluss – kein Aufstauen mehr hinter Radfahrer*innen • bessere Übersicht in den Kreuzungsbereichen
	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung aller straßenbegleitenden Parkplätze in Anwohnerparkbereiche in Seitenstraßen oder in TU-Parkhäuser

10 Westendring



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: Einrichtung eines Schutzstreifens			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Gittersee – Plauen – TU-Campus – Hbf – Innenstadt • Coschütz/Gittersee – Plauen – TU-Campus – Zellescher Weg – Strehlen 	

Problembeschreibung

Der Westendring ist die Verbindung aus Coschütz/Gittersee über den Radweg entlang der Straßenbahnschleife zur Passauer Straße, welche eine attraktive Route über die [Münchner Straße](#) und die [Fritz-Löffler-Straße](#) in die Innenstadt bildet. Aufgrund der verkehrs- und steigungsarmen Anbindung zur Passauer Straße ist diese Route bei Radfahrer*innen sehr beliebt. Sie verläuft zudem parallel neben der Straßenbahnlinie 3 und stellt eine wichtige Anbindung der Studierenden zur Universität dar. Der Westendring stellte demzufolge eine [Hauptroute](#) dieses Radzielnetzes dar. Besonders der Streckenverlauf in Richtung Coschütz/Gittersee beinhaltet eine starke Steigung. Radfahrer bewältigen diesen Abschnitt nur in einem sehr langsamen Tempo. Besonders das Umfahren der wenigen, aber fast immer vorhandenen parkenden Fahrzeuge behindert beim Bewältigen der Steigung.

Der Verbindungsweg durch die Grünanlage, südlich der Straßenbahnlinie, ist für Fahrradfahrer ungeeignet. Obwohl er bereits jetzt verbotener Weise von Radler*innen als Ausweichoption genutzt wird, ist er uneben und weist eine zu geringe Breite auf, um ihn als [gemischten Rad- und Fußweg](#) nutzen zu können. Zudem ist er nach Regenwetter schlammig und wird dann von Radfahrern gemieden. Hier sollte der Vorrang für Spaziergänger*innen durch die Grünanlage gelten.

Lösungsidee

Der Westendring im Verlauf nach Richtung Coschütz ist mit einem [Schutzstreifen](#) für Radler zu versehen. Aus Richtung Passauer Straße kommend, bedarf es im Bereich der Haltestelle Cämmerswalder Straße, keine grundhaften Änderungen. Der Westendring ist in diesem Bereich gut einsehbar; Radfahrer können dort auch problemlos auf vorfahrtsberechtigzte Fahrzeuge warten und von dort aus den geplanten Radfahrstreifen nutzen.



Luftbild des Haltestellenbereiches Cämmerswalder Straße



„Wartefläche“ in der Nähe des Haltestellenbereiches Cämmerswalder Straße

Aus Richtung Coschütz/Gittersee kommend ist aufgrund des moderaten Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten der bergabfahrenden Radfahrer*innen die Einrichtung eines [Radfahrstreifens](#) nicht notwendig. Der bislang bestehende Mischverkehr zwischen Radlern und dem MIV kann bestehen bleiben, sollte aber auf [Tempo 30](#) umgestellt werden. Wegen des starken Gefälles erreichen Radfahrer in diesem Bereich ähnliche Geschwindigkeiten wie der MIV. In diesem Abschnitt sollte jedoch ein [Parkverbot](#) eingerichtet werden. Heute wird auf

dieser Seite zwar nicht geparkt, aber sobald die andere durch den Schutzstreifen nicht mehr zur Verfügung steht, könnte das schnell passieren. Insgesamt bieten die Nebenstraßen bzw. die Privatgrundstücke genügend Parkkapazitäten. Der Westendring ist sowieso nur einseitig besiedelt – und dies mit vielen Einfamilienhäusern mit Garagen.

Auswirkungen auf andere

	• keine Auswirkungen
	• weniger Radfahrer*innen in der Grünanlage, südlich der Bahnlinie
	• einfaches Überholen von Radfahrer*innen – insbesondere bergauf
	• einfaches Überholen von Radfahrer*innen – insbesondere bergauf
	• Wegfall von kaum genutzten Parkmöglichkeiten entlang der Straße

11 Südliche Bergstraße



Hauptroute	im RVK: Typ II	ähnliche RVK-Maßnahmen:	536, 537, 538, 539, 540, 541
<p>Ziel: Ertüchtigung und Nutzbarmachung als regionale Hauptradroute durch Entlastung, Verbesserung der Oberfläche und stellenweise Neuordnung</p>		<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dippoldiswalde – Bannewitz – Innenstadt • Kaitz/Mockritz – TU-Campus – Innenstadt 	

Problembeschreibung

Die Bergstraße ist gemäß [Radverkehrskonzept](#) eine Route vom [Typ II](#) und damit eine überörtliche Hauptradroute, die Dresden mit Bannewitz und Dippoldiswalde verbindet. Die Route besitzt dadurch eine hohe Relevanz für den täglichen Berufspendelverkehr sowie als touristische Radroute. Im nördlichen Teil des behandelten Abschnitts befindet sich der Kernbereich der TU Dresden, sodass die Bergstraße hier als Zubringer für Studierende und Bedienstete der TU Dresden zusätzliche Bedeutung besitzt.

Die Route muss eine große Radverkehrsdichte ermöglichen, ohne dabei in Konflikt mit dem Kfz-Verkehr, dem ÖPNV oder Fußgängern zu geraten. Zunehmend nutzen Pendler mit E-Bikes, denen die starken Steigungen nicht mehr so viel ausmachen, diese Route, sodass starke Geschwindigkeitsunterschiede insbesondere bergauf auftreten. Daher sind hinreichend Möglichkeiten zum gegenseitigen Überholen von Radfahrenden untereinander erforderlich.

Während der Kfz-Verkehr auf einer durchgehend vierspurigen Fahrbahn geführt wird, weist die Radverkehrsanlage im gesamten Bereich eine zu geringe Breite und zwischen Räcknitzhöhe und Fritz-Löffler-Platz eine für den Radverkehr ungeeignete Wegqualität auf. Darüber hinaus fehlt es wiederholt

an gut durchdachten Lösungen, um Radelnden das Linkabbiegen in Richtung kreuzender und angrenzender Radrouten zu erleichtern. Besonders deutlich wird dies an der Kreuzung mit der [Nöthnitzer Straße](#) und [Räcknitzhöhe](#). Hier zeigen gelbe Vorwegweiser den Radler*innen zwar an, wie sie sich zum rechthumfassend indirekten Linkabbiegen einordnen sollen. Wenn sie diese Anweisung jedoch befolgen, landen sie auf dem Fahrradstreifen vor der Haltlinie und müssen anschließend ihre Fahrräder umständlich in Richtung Aufstellfläche zurückschieben – schließlich ist auch nur dort die Sicht auf die Lichtsignalanlage möglich. Falls hier bereits mehrere andere Radfahrer*innen und auch Autos stehen, wird diese Aktion beinahe unmöglich und birgt bei hohem Verkehrsaufkommen unabsehbare Gefahren.



Indirektes Linksabbiegen von der Bergstraße in die Räcknitzhöhe über die Nöthnitzer Straße ist nur mit erhöhtem Aufwand möglich.

Als konkrete Eng- und Gefahrenstellen sei beispielhaft auf die Radwegführung im Bereich der [Bushaltestelle](#) Mommsenstraße stadteinwärts und den [gemeinsamen Geh- und Radweg](#) stadtauswärts zwischen Mommsenstraße und Räcknitzhöhe verwiesen (siehe Titelbild zur Maßnahme). Der Radverkehr passiert die Bushaltestelle Mommsenstraße aufgrund des starken Gefälles mit tendenziell hoher Geschwindigkeit. Wenngleich nachvollziehbar ist, dass der Radverkehr hier hinter der Haltestelle geführt wird, stellen die Kreuzungsstellen mit dem Gehweg unter starkem Versatz des Radwegs erhebliche Konflikt- und Gefahrenstellen dar. Bei der geplanten Einrichtung der Bushaltestellen an der Kreuzung Bergstraße/Nöthnitzer Straße/Räcknitzhöhe ist zu befürchten, dass ähnlich unglückliche Situationen entstehen werden. Zwischen Mommsenstraße und Räcknitzhöhe ist stadtauswärts ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Dieser besitzt mit einer Breite von kaum 2,50 m gerade so die gesetzliche Untergrenze. Bei hohem Radverkehrsaufkommen wird hier starkes Gedränge entstehen, in dem für Fußgänger*innen kaum noch Platz bleibt.

Die Defizite hat auch das [Radverkehrskonzept der Stadtverwaltung](#) festgestellt. Alle oben genannten [RVK](#)-Maßnahmen befinden sich derzeit in Planung. Wie den beschriebenen Mängeln jedoch begegnet werden soll, um Abhilfe zu schaffen, ist jedoch leider nicht bekannt.

Lösungsidee

Unter den gegebenen Umständen eines intensiven Kfz-Verkehrs auf vier Spuren, einer großen Steigung und eines Straßenquerschnitts, der durch die vorhandene Bebauung nicht vergrößert werden kann, ist es hier kaum möglich, eine für alle Verkehrsteilnehmer*innen attraktive Situation zu schaffen. Um der überörtlichen Bedeutung dieser Fahrradrouten Genüge zu tun, bedürfte es einer grundhaften Erneuerung und der Aufwertung der Radverkehrsanlage zu einer Radvorrangroute oder gar einem Radschnellweg. Dies ist bei gegebenem Querschnitt jedoch nicht möglich, ohne Kfz-Fahrspuren zu reduzieren. Hier sind

wir gespannt, was die Stadtverwaltung in der Umsetzung des [Radverkehrskonzepts](#) vorlegen wird – laut Themenstadtplan ist die Bergstraße hier seit einiger Zeit „in Bearbeitung“.

Daher sieht unser Lösungsvorschlag einerseits die Entlastung der Radroute entlang der Bergstraße mit jeweils einer östlichen und westlichen Umfahrung vor. Ergänzend ist entlang der Bergstraße eine Verbesserung der Wegbeschaffenheit und eine Neuordnung der Verkehrssituation in konkreten Gefahrenstellen anzustreben.

Im Einzelnen fordern wir folgende Maßnahmen:

- Für Radfahrer*innen mit großem Sicherheitsbedürfnis und wenig Eile sind **Ausweichrouten im Nebenverkehrsnetz** zu schaffen. Als westliche Entlastungsrouten schlagen wir die Helmholzstraße und den Südpark vor (siehe Maßnahmen [10](#) und [55](#)). Als östliche Ausweichroute sehen wir Uhlandstraße, Räcknitzer Marktweg, Stadtgutstraße, Moreauweg und in der Fortsetzung den Kaitzer Weinberg vor (siehe Maßnahmen [51](#), [52](#), [53](#) und [54](#)).
- Die **Fußgängerbrücke** vor dem Hörsaalzentrum wird für Radverkehr [freigegeben](#), um somit eine Verbindung zwischen den beiden Campusbereichen ohne Unfallgefahr zu erreichen.
- Wo immer der Platz dies hergibt, sollte entlang der Bergstraße ein **geteilter Rad- und Fußweg** eingerichtet und der Radweganteil auf die maximal mögliche Breite erweitert werden. Radwege aus Betonpflaster sind durch eine ebene und sichere Oberfläche zu ersetzen.
- An der **Bushaltestelle Mommsenstraße** wird der Radweg unmittelbar rechts der Kfz-Fahrsprende geradeaus so weitergeführt, dass er unterhalb des Bordsteins durch die derzeit bestehende Bushaldebucht verläuft. Aufgrund des Gefälles und der Kreuzungssituation wäre es sehr gefährlich, die Busse weiterhin in der Bucht halten zu lassen und die Radler*innen spontan zum Abbremsen bis zum Stand zu zwingen. Daher sollten die Busse künftig auf der rechten Kfz-Fahrsprende halten. Da Radfahrer*innen während des Fahrgastwechsel dennoch zum Warten verpflichtet sind, sollte eine geeignete **Aufstellfläche** außerhalb des unmittelbaren Kreuzungsbereichs angeboten werden.
- Analog zu vorgenannter Maßnahme sollte mit Errichtung der langfristig geplanten **Bushaltestellen** an der **Kreuzung Bergstraße/Nöthnitzer Straße/Räcknitzhöhe** eine Radwegführung geplant werden, die keine gefährlichen Kreuzungsstellen mit dem Gehweg aufweist und einen versatzlosen Fluss des Radverkehrs ermöglicht. Hier sollte so geplant werden, dass der Radweg durchgehend oberhalb des Bordsteins verläuft und großzügige Aufstellflächen bietet.
- An der **Kreuzung mit der Nöthnitzer Straße und Räcknitzhöhe** werden zusätzliche Ampeln für linksabbiegende Radler*innen errichtet. Diese sollen dem Radverkehr das Linksabbiegen vor den anderen Grünphasen ermöglichen, ohne dass umständliche Haken mit zwei Ampelphasen








Die Fußgängerbrücke bietet ausreichend Platz, um auch Fahrfahrenden das Passieren im Schritttempo zu erlauben.

gefahren werden müssen. Um den Kfz-Verkehr nicht unnötig auszubremsen, können diese zusätzlichen Ampeln als Bedarfsampeln ausgeführt werden.

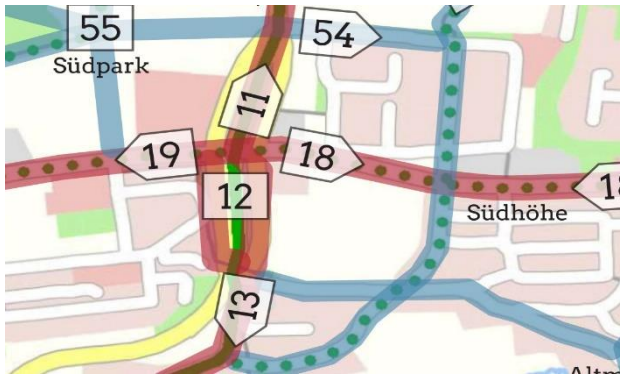
- Der gemäß Bebauungsplan Nr. 40 der Landeshauptstadt Dresden (Entwurf des Gestaltungsplans vom August 2019) ist ein **Übergang vom Südpark zur Böllstraße** geplant. Im Rahmen der Ausführungsplanung und Umsetzung sollte ebenfalls der Radverkehr berücksichtigt werden. Somit wird zwischen Räcknitz/Zschertnitz und dem Südpark eine zusätzliche Verkehrsbeziehung erschlossen. Wichtig ist hierbei, dass der Radverkehr eine beidseitige Anbindung an die Bergstraße erhält.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Entflechtung brisanter Gefahrenstellen (insb. Im Bereich der Bushaltestellen) • Reduzierung des Radverkehrs durch Forcierung von Entlastungsrouten
	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau von Haltestellen ohne Beeinträchtigung des Linienverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen – keine Parkplätze vorhanden

12

Kreuzung Südhöhe/Berg-/Kohlenstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ II und IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	541 (C)
<p>Ziel: punktuelle Verbesserung der Verkehrsführung sowie Anpassung an die neuen Radwege an der Kohlenstraße und Possendorfer Straße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – TU Dresden – Kaitz – Bannewitz – Dippoldiswalde • Coschütz/Gittersee – Südhöhe – Zschernitz – Strehlen • Coschütz/Gittersee – Vitzthum-Gymnasium • Plauen – Südhöhe – Mockritz/Kaitz/Gostritz 	

Problembeschreibung

Der Übergang von der Kohlenstraße in die Südhöhe liegt auf einer Brücke über die B 170 und besteht aus zwei Ampelkreuzungen. Im Bereich der Kreuzungen sind für alle Verkehrsbeziehungen Radwege eingerichtet worden, die nicht nur ziemlich schmal sind, sondern einige Probleme bieten:

- Keine [Rotmarkierungen](#) in den Kreuzungsbereichen → Immerhin gab es hier im Jahr 2019 einen tödlichen Fahrradunfall!
- Kein klarer Umgang mit der Benutzungspflicht: Während diese in der Südhöhe inzwischen aufgehoben ist ([Fußweg mit „Rad frei“](#)), existiert sie auf dem kurzen Radstreifen von der Kohlenstraße kommend noch. Auf den beiden Brückenabschnitten hängt



*Hier passierte der tödliche Radunfall als Folge einer Beinahe-Kollision mit einem Rechtsabbieger. Rotmarkierungen und große Symbole wären das Mindeste, um die von rechts aus dem Wohngebiet kommenden Radler*innen besser zu schützen.*

wiederum gar kein blaues Schild, d.h. hier liegt faktisch ein Benutzungsverbot für den Radverkehr vor! Die Autofahrer sehen hingegen nur rote Radwege und hupen Radler*innen auf der Fahrbahn konsequent weg, was zu vielen gefährlichen Situationen führt.

- Keine sinnvolle Weiterführung des Radwegs in die Kohlenstraße
- Unklare Weiterführung des Radwegs in die Südhöhe, wo Radler*innen, die mit mehr als Schrittgeschwindigkeit unterwegs sein wollen, direkt hinter der Kreuzung unvermittelt auf die Fahrbahn wechseln müssen.
- Keine sinnvolle Weiterführung des Radwegs in die Possendorfer Straße: Ein [Fußweg mit „Rad frei“](#), noch dazu im Zweirichtungsverkehr, ist der Hauptroute nach Bannewitz und Dippoldiswalde einfach nicht angemessen.
- Gar nicht wirklich genutzt wird hingegen die für teures Geld erbaute Fuß- und Radbrücke weiter unten über die Innsbrucker Straße. Deren Anbindung von der Kohlenstraße aus leider zu wünschen übrig lässt, da hier abschnittsweise der enge Burkersdorfer Weg im [Mischverkehr mit Tempo 30](#) mitgenutzt werden muss.



Von der Bergstraße oder dem geforderten Zweirichtungsradsradweg an der Kohlenstraße kommend soll die Fuß-/Radbrücke direkt über eine Wiese angebunden werden.

Lösungsidee

Mit geringfügigen Eingriffen kann die Bestandsinfrastruktur so verbessert werden, dass leidlich attraktive (wenn auch punktuell sehr schmale) Radwege für alle Verkehrsbeziehungen entstehen. Dazu gehören:

- eine eindeutige [Benutzungspflicht](#) und lückenlose [Rotmarkierungen](#) in allen Bereichen der Kreuzungsanlagen,
- eine deutlich vergrößerte [Aufstellfläche](#) von der Südhöhe bzw. Bergstraße kommend (zulasten eines TU-Freigrundstücks), um die Kohlenstraße Richtung Süden zu überqueren und auf den [Zweirichtungsradsradweg](#) entlang der Kohlenstraße (siehe [Maßnahme 19](#)) oder in Richtung der Fuß- und Radbrücke am Burkersdorfer Weg weiterzufahren,



Von der Bergstraße kommend würde der Radverkehr geradeaus in das Wohngebiet geleitet. Von links (Südhöhe) kommend müsste der Radverkehr hier ebenfalls die Straße zum Zweirichtungsradsradweg entlang der Kohlenstraße queren.






- der Rückbau der kurzen Ein-/Ausfädelungen an der Fahrbahn der Kohlenstraße,
- die Fortführung des benutzungspflichtigen Radwegs in die Südhöhe über die Busbucht der ostwärtigen Haltestelle der Li. 63 (siehe [Maßnahme 18](#)), sowie
- eine direkte Anbindung der Fuß-/Radbrücke über die Innsbrucker Straße von der Kohlenstraße kommend entlang der heutigen Trampelspur hinter den Altglascontainern, ohne mehrfache Haken über den Burkersdorfer Weg schlagen zu müssen, in Form eines [gemeinsamen Fuß- und Radwegs](#),



Hier sollte geradeaus (dem Radler in der Wiese folgend) eine direkte Anbindung der Fuß-/Radbrücke angelegt werden, die den südwardigen Radverkehr in Richtung Kaitz aufnimmt.

- die Ausschilderung des südwardigen Radverkehrs über die Fuß-/Radbrücke, wobei das [Zusatzschild „Rad frei“](#) entgegen der Fahrtrichtung in der Possendorfer Straße hängen bleiben sollte für den Über-Eck-Verkehr aus der Südhöhe nach Kaitz.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • kaum direkte Grundstücksanlieger vorhanden • minimale Grundstücksabtretung durch TU Dresden nötig, wobei dazu nur ein Maschendrahtzaun versetzt werden müsste
	<ul style="list-style-type: none"> • bessere Anbindung der Fuß-/Radbrücke von der Kreuzung Südhöhe aus
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Radler*innen mehr, die plötzlich auf die Fahrbahn wechseln (müssen)
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen

13 Possendorfer Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ II	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Einrichtung von Schutzstreifen am nördlichen Hang sowie von Fahrradsymbolen im Ortskern Kaitz</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – TU Dresden – Kaitz – Bannewitz – Dippoldiswalde • Plauen – Südhöhe – Kaitz 	

Problembeschreibung

Über die Possendorfer Straße wird die überörtliche Radroute von Dresden nach Bannewitz und Dippoldiswalde geführt – laut [Radverkehrskonzept](#) eine der ganz wenigen „Typ-II-Verbindungen“ im Stadtbezirk Plauen.

- Der **steile Nordabschnitt** der Straße (nördlich des Franzwegs) ist als zweispurige Hauptstraße mit Tempo 50 angelegt, wird aber von Autos mehrheitlich, vom Bus ausschließlich in Fahrtrichtung bergauf befahren, da er oben zur Einbahnstraße wird. Auf dem Richtungstreifen bergauf wird großteils geparkt – hier parken gerne auch mal LKWs, die bergauf Radelnde mit nahezu Schrittgeschwindigkeit auf die Gegenfahrbahn zwingen. Aber auch bergab sind Radfahrende nicht sicher, da illegal im unbefestigten Seitenstreifen geparkt wird. Direkt hinter der nicht einsehbaren Rechtskurve parken Autos, sodass eine massive Gefahr durch [Dooring](#)- und Parkvorgänge entsteht. Die Autos werden erst im letzten Moment hinter Büschen sichtbar – und das bei bergab locker 30 km/h durch die Radler. Auch im unteren Teil werden die bergab Radelnden massiv gefährdet durch den



Der steile Nordabschnitt in Blickrichtung talwärts – von der Südhöhe hinab nach Kaitz. Fahrräder müssen hier in beiden Richtungen auf die Fahrbahn.

Gegenverkehr, der wegen der bergauf parkenden Autos auf ihre Fahrbahn ausweichen muss. Die gesetzlich vorgeschriebenen Begegnungsabstände werden hier zwangsläufig drastisch unterschritten – und das bei einer Begegungsgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h (Auto mit 50 bergauf, Rad mit 30 bergab)!

- Der **mittlere Abschnitt** der Straße (zwischen Franzweg und Boderitzer Straße) führt eben durch den Ortskern Kaitz. Hier ist bereits [Tempo 30](#) angeordnet. In Fahrtrichtung Süd sind Parkbuchten eingerichtet, die eine [Dooring](#)-Gefahr für die Radfahrenden darstellen. Der Bus fährt hier in beiden Richtungen im 20-min-Takt.



*Wenn der Bus am Fuß des Berges um die Ecke zieht, weicht er wegen der parkenden Autos komplett auf die Gegenfahrbahn aus. Schnelle Radler*innen bergab haben das Nachsehen.*

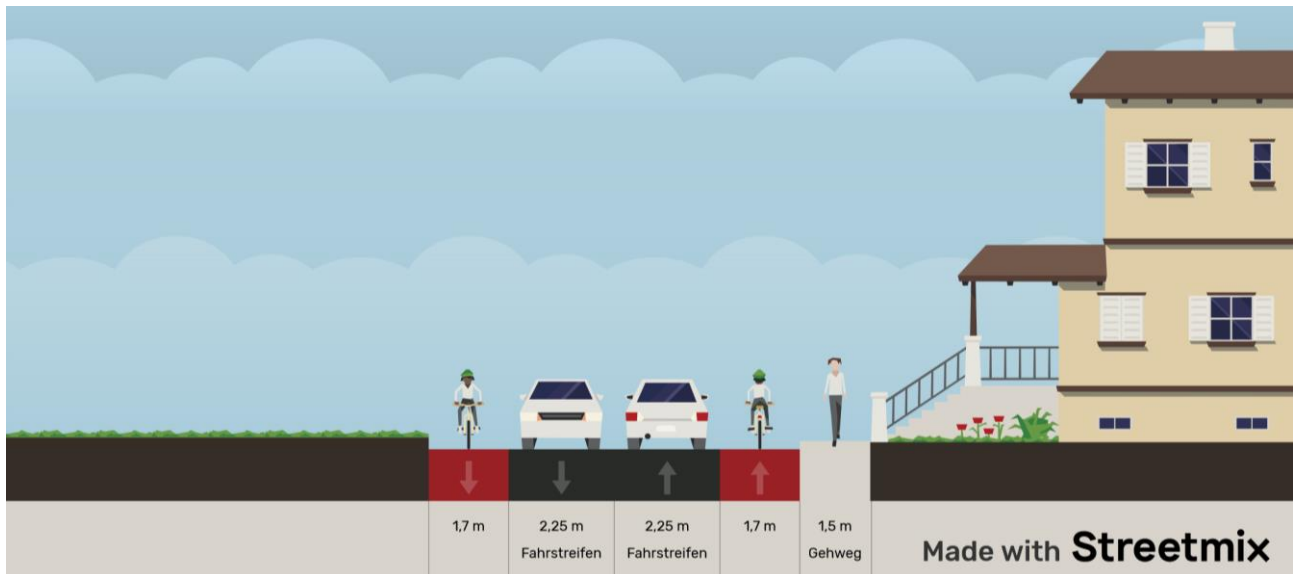
- Der **steile Südabschnitt** der Straße (südlich der Boderitzer Straße) ist als schmale Sackgasse ohne Gehwege angelegt und bindet nur wenige Häuser an. Seine primäre Funktion ist die einer Fahrradroute, was sich bislang nicht in der Ausschilderung ausdrückt.

Lösungsidee

Im Fokus der Überarbeitungen steht der **Nordabschnitt**:

- Dort ist der **Gehweg** bergauf zu schmal, um für den Radverkehr freigegeben zu werden, und sollte unverändert erhalten bleiben.
- Die heutige **Fahrbahn** hat zwischen 6,50 und 6,70 m Breite, in der Kurve an der Einmündung des Kaitzer Weinbergs bis zu 8,00 m. Nördlich/westlich der Straße gibt es jedoch durchgehend einen unbefestigten, zwischen 1,40 m und 2,20 m breiten Randstreifen auf städtischem Grund, der auf vielen Abschnitten zum illegalen Parken genutzt wird. Wir schlagen deshalb vor, diesen **Randstreifen zu befestigen und der Fahrbahn zuzuschlagen**.
- Auf der dann in allen Abschnitten mind. 7,90 m breiten Fahrbahn können in beiden Fahrtrichtungen **Schutzstreifen mit mind. 1,70 m Breite** angelegt werden. Sie sichern den langsamen Radverkehr bergauf genauso wie die schnellen Radler bergab und sollten aufgrund der besonderen Gefahrensituation in der Steigung **durchgängig rot markiert** werden. Aufgrund der Schutzstreifen entfallen die legalen und illegalen Parkmöglichkeiten direkt entlang der Straße, was entlang der Steigungsstrecke ein unverzichtbarer Beitrag für die Sicherheit des Radverkehrs auf dieser wichtigen Haupttroute ist.

- Die **neue Kernfahrbahn** verbleibt mit dem gesetzlichen Mindestmaß von 4,50 m. Dies erachten wir als unproblematisch, da der Verkehr sowieso weitgehend bergauf stattfindet und Begegnungssituationen zwischen Kraftfahrzeugen eher selten sind.



Geforderter Querschnitt für den nördlichen Bergabschnitt, auf dem talwärts nur extrem wenige Autos verkehren. Die Gehwegbreite wäre unverändert und variiert etwas.

- Am **unteren Ende des Steigungsabschnitts** sollte der **Schutzstreifen** bergauf direkt hinter der Einmündung des Franzwegs und somit der Bushaltestelle Altkaitz beginnen. Bergab müsste der **Schutzstreifen** bereits vor der Kurve (gegenüber der Hausnummer 21) enden, weil dann auf seinem Planum ein Gehweg beginnt. Hier ist für eine sichere Einfädelung der Radelnden in die Kernfahrbahn mithilfe einer geeigneten Markierung zu sorgen.
- Am **oberen Ende der Possendorfer Straße** wird der Radverkehr stadteinwärts durch die Innsbrucker Straße auf einem **gemeinsamen Geh-/Radweg** weitergeführt, bzw. stadtauswärts über die bestehende Fuß- und Radbrücke (siehe [Maßnahme 12](#)). Kurz unterhalb der Meraner Straße wird die Fahrbahn breit genug, um den Querschnitt mit beiden Schutzstreifen beginnen zu lassen – hier kann die Kernfahrbahn im Einbahnverkehr noch schmaler gehalten werden. Eine sichere Querung ist für den talwärtigen Verkehr rot auf der Straße zu markieren.



Direkt nach dieser Engstelle muss eine gut markierte Querung auf die Fahrbahn, damit die talwärtigen Radler*innen nach rechts auf den beginnenden Schutzstreifen wechseln. Ohne parkende Autos wäre die Sicht frei genug.

Im **mittleren Abschnitt** ist keine separate Radverkehrsanlage möglich und dank Tempo 30 und ebenem Streckenverlauf auch nicht unbedingt nötig. Da es sich um eine wichtige Hauptroute handelt – die eigentlich einen Radschnellweg-Ausbau verdient hätte, sollte die Allgegenwärtigkeit des Radverkehrs

jedoch durch [Fahrradsymbole auf der Fahrbahn](#) verdeutlicht werden, die ausreichend Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos halten. Auch ein Überholverbot für Zweiräder wäre auf diesem kurzen Abschnitt zu überprüfen. Zudem gilt es, die komplexe Kreuzungssituation mit dem Ost-West-Radverkehr entlang der Straßen [Altkaitz](#) und [Mittelsteg](#) zu beachten (siehe [Maßnahme 31](#)).






Der **Südabschnitt** sollte als [Fahrradstraße](#) (frei für Anlieger) ausgeschildert werden, um anderen Verkehrsteilnehmer*innen den Vorrang des Radverkehrs auf dieser Route zu verdeutlichen.

Die **Einmündung von der Boderitzer auf die Possendorfer Straße** ist trotz abbiegender Vorfahrt per se eine übersichtliche Kreuzung. Wegen der zahlreichen querenden Radler sollte die Beschränkung auf Tempo 30 jedoch ca. 50 m weiter in die Boderitzer Straße vorgezogen werden und nicht erst nach der Kreuzung beginnen (Fahrtrichtung West/Nord). Auch sollte hier ein Warnschild auf querende Radler*innen hinweisen.

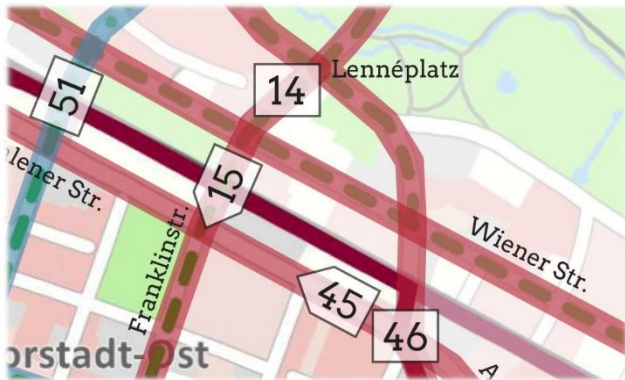


Unübersichtliche Einmündung von der Boderitzer Straße (von rechts) auf die Possendorfer Straße

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Mehr Platz auf dem Fußweg, weil keine Radfahrer*innen illegal den Gehweg benutzen, weil sie sich auf der Straße nicht sicher fühlen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Gefahrensituationen mit dem Gegenverkehr im steilen Nordabschnitt mehr
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Gefahrensituationen mit dem Gegenverkehr im steilen Nordabschnitt mehr Minimale Verlangsamung im Mittelabschnitt durch Überholverbot für Zweiräder
	<ul style="list-style-type: none"> Entfall von ca. 35 (teils illegalen) Stellplätzen entlang der Straße Eine Anlage ordentlicher, vermieteter Anwohner-Stellplätze gegenüber der Einmündung des Südhangs wäre denkbar.

14 Gellertstraße und Lennéplatz



Hauptroute

im RVK:

Typ III

ähnliche RVK-Maßnahmen:

648, 938, 939

Ziel: Schaffung einer sicheren Linksabbiegemöglichkeit von der Gellert- in die Parkstraße und von Aufstellflächen an der Kreuzung Wiener-/Gellert-/Franklinstraße sowie die Anpassung der dortigen Ampelschaltung

wichtig für die Relationen:

- Innenstadt/Johannstadt – Lennéplatz – Südvorstadt-Ost – Zschertnitz – Mockritz
- Innenstadt/Johannstadt – Strehlen – Prohlis
- Innenstadt/Johannstadt – Strehlen – Mockritz – Gostritz – Bannewitz

Problembeschreibung

Die Strecke vom Straßburger Platz/Großen Garten über die Lennéstraße zum Lennéplatz und dann Richtung Südvorstadt-Ost, Zschertnitz, Mockritz und dem TU-Campus ist eine wichtige Verbindung für den Radverkehr in Dresden. Sie stellt zudem eine zentrale Anbindung von und nach Zschertnitz dar. In den Kreuzungsbereichen Lennéplatz und Wiener/Gellert-/Franklinstraße erschweren Problemstellen den Radverkehr.

Der **Lennéplatz** ist durch seine Größe und verkehrstechnische Bedeutung als Kreuzungspunkt verschiedener Bus- und Straßenbahnlinien sowie seine hohe Verkehrsbelastung von über 25.000 Kfz/Tag gekennzeichnet. Für Radfahrer*innen ist die Verkehrsführung geradeaus i.R. in alle Richtungen akzeptabel. Kritischer ist jedoch die fehlende Linksabbiegemöglichkeit von der Gellertstraße kommend in die Parkstraße. Um die Anbindung als Hauptroute von Zschertnitz ins Stadtzentrum verkehrssicher zu gestalten, muss hier dringend Abhilfe geschaffen werden, wie es das [Radverkehrskonzept der Stadt Dresden](#) in der Maßnahme 939 ebenfalls fordert. Umso erschreckender ist es, dass die Stadtverwaltung diese Maßnahme bereits mit einem „negativen Prüfergebnis“ ad acta gelegt hat (siehe [Themenstadtplan](#))! Damit konterkariert sie ihre eigenen Planungen aus dem Radverkehrskonzept, die

ebenfalls die Verbindung von Zschertnitz ins Stadtzentrum linksabbiegend über den Lennéplatz und die Parkstraße führt.

Der **Kreuzungsbereich Wiener-/Gellert-/Franklinstraße** ist vor einigen Jahrzehnten neugestaltet worden und weist eine Fahrradinfrastruktur nach damaligem Stand auf. Kritisch zu sehen ist die geringe Breite des Fuß- und Radweges, der heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Noch dringenderen Veränderungsbedarf besitzt die Ampelanlage von der Gellertstraße kommend zur Querung der Wiener Straße. Die Ampelschaltung ist momentan so, dass Radfahrer*innen, die aus der Lennéstraße kommen, immer auf eine gerade auf Rot umschaltende Ampel treffen und trotz Betätigung der Grünanforderung 1:30 min warten müssen. Der Autoverkehr in Nord-Süd-Richtung bekommt eine „grüne Welle“, der Radverkehr hingegen eine Bedarfsampel plus „roter Welle“. Da faktisch keine Aufstellfläche in diesem Bereich vorhanden ist, behindern wartende Radfahrer*innen Fußgänger*innen sowie Radfahrer*innen, die nach rechts auf die Wiener Straße abbiegen wollen.

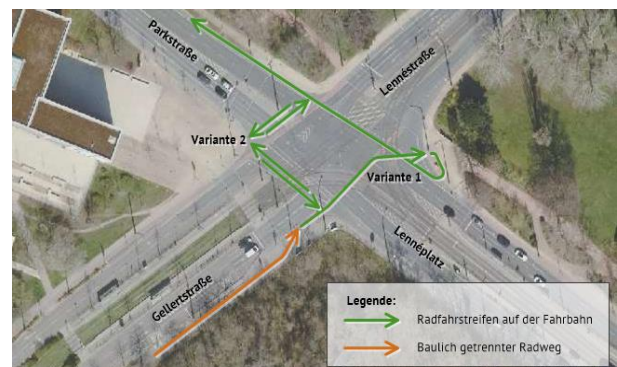


Kreuzung Gellertstraße, Wiener Straße und Franklinstraße

Der weitere Verlauf des Radwegs auf der gegenüberliegenden Straßenseite (Wiener Straße/Franklinstraße) ist ebenso ungünstig. Auch hier behindern an der Ampel zur Querung der Franklinstraße wartende Radfahrer*innen in Fahrtrichtung Ost, die nun von der Gellertstraße herkommenden Radfahrer*innen in Fahrtrichtung Süd, da keine Aufstellfläche vorhanden ist. Auch dieser Kreuzungsbereich wird im [Radverkehrskonzept der Stadt Dresden](#) als Maßnahme 648 thematisiert, ist bislang aber noch unbearbeitet.

Lösungsidee

Am **Lennéplatz** erscheinen für die Problematik der fehlenden Linksabbiegemöglichkeit von der Gellertstraße in die Parkstraße zwei Varianten als realisierbar. **Variante 1** würde die Radfahrer*innen zunächst geradeaus über die Kreuzung führen und sie dann die Lennéstraße überqueren lassen. Dazu müsste am Straßenrand eine Aufstellfläche geschaffen werden, die es sowohl mehreren Radfahrer*innen (auch mit Anhänger) ermöglicht zu warten, als auch Fußgänger*innen eine ungestörte Passage sichert. Herausfordernd ist dabei allerdings das geringe Platzangebot, da für die Rechtsabbieger (Lennéplatz in die Lennéstraße) der Winkel nicht zu spitz werden darf bzw. sie die wartenden Radfahrer*innen nicht gefährden sollen. Gleichzeitig limitiert der beginnende Große Garten mit seiner Wegführung die Schaffung eines größeren Bereichs auf dem Fußweg. Problematisch bei dieser Variante ist zudem, dass die Radfahrer*innen die



Lösungsvorschläge Lennéplatz

Aufstellfläche wegen der momentanen Verkehrsführung nur dann erreichen, wenn sie einen Bogen fahren.






Variante 2 würde vorsehen, bei der Ampelanlage über die Gellertstraße einen [Zweirichtungsradweg](#) anzulegen, so dass die Radfahrer*innen auf diesem die gegenüberliegende Seite vor dem Gymnasium Bürgerwiese erreichen können. Während die Aufstellfläche vor der Querung knapp aber hinreichend ist, stellt sich die Situation auf dem Vorplatz des Gymnasiums Bürgerwiese als ideal dar. Dort ist genügend Platz vorhanden und es wäre ebenfalls kein Ausbau nötig. Für die Querung der Parkstraße müsste ebenfalls ein Zweirichtungsradweg eingerichtet werden. Auf diese Weise können die Radfahrer*innen den Radweg Parkstraße sicher und regelkonform erreichen.

Im **Kreuzungsbereich Wiener/Gellert-/Franklinstraße** sollte die Ampelschaltung der Querung der Wiener Straße von der Gellertstraße kommend an Radfahrer*innen angepasst werden bzw. mindestens auf die Grünanforderung durch Radfahrer*innen reagieren. Das Problem der dort fehlenden Aufstellfläche ist nur zu beheben, indem auf das angrenzende Flurstück 282/8 zurückgegriffen wird. Dieses gehört (vermutlich) dem Studentenwerk Dresden, so dass eine Lösung realisierbar erscheint.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite Wiener Straße/Franklinstraße ist eine grundsätzlichere Lösung anzustreben. Entsprechend des zunehmenden Radverkehrs und der geringeren Auslastung durch Kfz in der Franklinstraße (ca. 3.000 pro Tag pro Fahrtrichtung) ist beidseitig je eine Fahrspur wegzunehmen und stattdessen ein [Radfahrstreifen](#) einzurichten (siehe [Maßnahme 15](#)). Dieser Radweg sollte dann direkt im Kreuzungsbereich beginnen. Damit würde sich das Problem der fehlenden Aufstellfläche wartender Radfahrer*innen, die von der Wiener Straße kommen und die Franklinstraße überqueren wollen, lösen, weil der Nord-Süd-Radverkehr direkt von der Gellertstraße kommend auf die asphaltierte Fahrbahn gelenkt wird.

Außerdem soll die oben beschriebene Lichtsignalanlage an der Kreuzung Wiener-/Gellert-/Franklinstraße nicht nur auf "Bedarf" (also explizite Anforderung durch Drücken eines Knopfes) Grün für Radfahrer*innen geben, sondern als Teil eines festen Umlaufes.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Durch Anlage von Aufstellflächen weniger Platzkonflikte in Kreuzungsbereichen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Veränderte Ampelschaltung sowie erhöhte Vorsicht abbiegender Fahrzeuge bei Zweirichtungsradwegen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen

15 Franklinstraße – Am Beutlerpark – Max-Liebermann-Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	648, 649, 650
<p>Ziel: Einrichtung einer Fahrradstraße bzw. von Radfahrstreifen im heute vierspurigen Abschnitt der Franklinstraße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Innenstadt/Johannstadt – Lennéplatz – Südvorstadt-Ost – Zschertnitz – Mockritz 	

Problembeschreibung

Die Achse Lennéplatz – Franklinstraße – Am Beutlerpark – Max-Liebermann-Straße ist die Verbindung zum Zelleschen Weg und darüber hinaus via Heinrich-Greif-Straße und Münzmeisterstraße der Anschluss nach Zschertnitz und Mockritz (Fortsetzung in [Maßnahme 16](#)). Das [Radverkehrskonzept](#) hat diese Verbindung als **Hauptroute nach Zschertnitz** ausgewählt. Dieser Routenwahl können wir uns anschließen, da entlang dieser Strecke der Anwohnerverkehr dominiert und weitgehend Tempo 30 herrscht. Sie stellt eine gute Alternative zur stark befahrenen und nur unter enormem Aufwand fahrradgerecht ausbaubaren Ackermannstraße bzw. Paradiesstraße dar (entlang der Straßenbahn 11).

Auf dem **kurzen Abschnitt zwischen Wiener und Strehlemer Straße** gibt es [gemischte Fuß- und Radwege](#), welche die empfohlenen Untergrenzen etwas unterschreiten, wenn man den Schutzraum zur PKW-Fahrbahn hin berücksichtigt. Gleichzeitig ist die vierspurige PKW-Fahrbahn massiv überdimensioniert und entstammt Ausbauplänen aus den 1990er-Jahren, deren Sinn sich mangels Fortführung längst erübrigt hat. Für die ca. 6.300 pro Tag verkehrenden Autos würde eine zweispurige Verkehrsführung absolut ausreichen – auf der Strehlemer Straße fahren zum Beispiel abschnittsweise bis zu 10.000 Autos, ohne



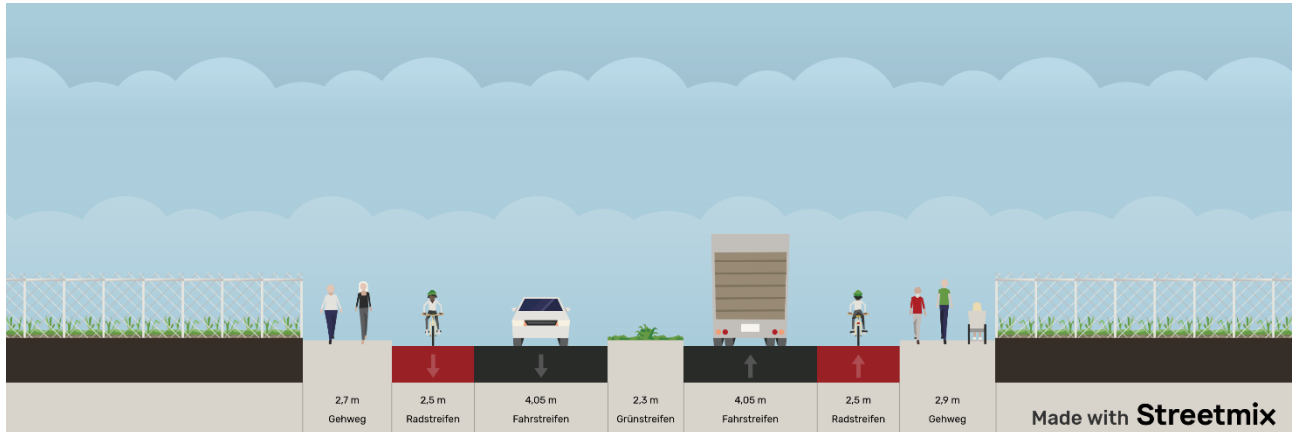
Kreuzung Franklinstraße und Strehlemer Straße

dass es zu Verkehrsbehinderungen kommt. Kurz vor der Kreuzung mit der Strehleener Straße wurde vor einigen Jahren bereits eine Fahrspur gesperrt, um die unfallträchtige Kreuzung (ohne nachhaltigen Erfolg) zu entschärfen, sodass der südwärtige Autoverkehr sowieso nur eine Spur benutzt. Auch gibt es aus der Gellertstraße nur einen Richtungstreifen in die Franklinstraße.

Weiter südwärts führt die **Route zwischen Strehleener Straße und Zellescher Weg** durchweg durch [Tempo-30-Zonen](#) mit [Rechts-vor-Links](#), beidseitigem [Straßenrandparken](#) und enorm breiten Querschnitt, sodass der Radverkehr großzügigen Abstand zu den Parkern halten kann. Allerdings gibt es latenten Durchgangsverkehr, vor allem als „Schleichroute“ zwischen Strehleener und Reichenbachstraße. Mangels Ausschilderung und Vorrang an den Nebenstraßenkreuzungen wird der Charakter als wichtige Radroute nicht deutlich.

Lösungsidee

Der **nördliche Abschnitt der Franklinstraße** zwischen Wiener und Strehleener Straße ist von vier auf zwei PKW-Fahrspuren zu reduzieren. Stattdessen kann dort pro Richtung ein **mind. 2,50 m breiter Radfahrstreifen** angelegt werden, ohne am baulichen Querschnitt der Straße etwas zu ändern. Es handelt sich nur um kostengünstige Markierungs- und Beschilderungsarbeiten! An der Kreuzung mit der Wiener Straße (siehe auch [Maßnahme 14](#)) muss die zweite Linksabbiegespur in Richtung Hauptbahnhof entfallen. Alle diese Maßnahmen sind mit dem vorhandenen Kfz-Verkehr verträglich.



Lösungsidee Straßenquerschnitt Franklinstraße zwischen Wiener und Strehleener Straße





Die **Querung der Strehleener Straße** kann weiterhin ohne Ampel erfolgen, sollte aber mit leicht wahrnehmbaren [Rotmarkierungen](#) ausgestattet werden, die den Autoverkehr optisch ausbremsen und nebenbei auch die Auto-mit-Auto-Unfälle an dieser Stelle reduzieren könnten. Für eine gute Möglichkeit zum [Linksabbiegen](#) von allen in alle Richtungen ist im Kontext der [Maßnahme 45](#) zu sorgen.

Südlich der Strehleener Straße sollte die Route zur **durchgängigen Fahrradstraße** umgewidmet werden, wobei ein Befahren für den Anliegerverkehr zugelassen werden kann. Die Fahrradstraße erhält Vorrang an den Kreuzungen Schnorrstraße, Am Beutlerpark, Egon-Erwin-Kisch-Straße und Leonhard-Frank-Straße. Die [Wegnahme von Parkplätzen](#) wäre nur im Ausnahmefall nötig, da die Straßenbreite meist

hinreichend ist. Im Gefälleabschnitt entlang des Beutlerparks ist die Parknachfrage jedoch so gering, dass über ein Parkverbot nachzudenken wäre, um bergab die [Dooringgefahr](#) zu mindern.

Eine gute **Querung des Zelleschen Wegs** muss im Zuge der [Maßnahme 22](#) eingeplant werden.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des PKW-Durchgangsverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> • Nördliche Franklinstraße: eigenständige Fußwege ohne Radverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine signifikanten Beeinträchtigungen • Für die Verbindung von Strehleener und Reichenbachstraße können andere Straßen genutzt werden
P	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Wegfall überflüssiger Parkplätze im Bereich Beutlerpark

16 Heinrich-Greif-Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	652
<p>Ziel: Umwidmung zu einer Fahrradstraße unter weitgehender Vermeidung von Durchgangsverkehr, ergänzend Erneuerung der Fahrbahn</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Innenstadt/Johannstadt – Lennéplatz – Südvorstadt-Ost – Zschertnitz – Mockritz – Südvorstadt-West – Vitzthum-Gymnasium 	

Problembeschreibung

Die Achse Lennéplatz – Franklinstraße – Am Beutlerpark – Heinrich-Greif-Straße stellt die direkte Verbindung von der Innenstadt nach Zschertnitz und weiter nach Mockritz dar (Abschnitt Franklinstraße – Am Beutlerpark siehe [Maßnahme 15](#), Fortsetzung nach Mockritz siehe [Maßnahme 16](#)). Das [Radverkehrskonzept](#) hat diese Verbindung als **Hauptroute nach Zschertnitz** ausgewählt. Dieser Routenwahl können wir uns anschließen, da entlang dieser Strecke der Anwohnerverkehr dominiert und weitgehend Tempo 30 herrscht. Sie stellt eine gute Alternative zur stark befahrenen und nur unter enormem Aufwand fahrradgerecht ausbaubaren Ackermannstraße bzw. Paradiesstraße entlang der Straßenbahnlinie 11 dar.

Die Heinrich-Greif-Straße weist eine für Radfahrende nicht unerhebliche Steigung auf und besitzt einen Straßenbelag aus Betonplatten mit zunehmender Brüchigkeit. Diese Konstellation könnte mitverantwortlich sein für den tödlichen Unfall, der sich dort 2020 im steilsten Abschnitt ereignet hat, wenn auch unter ungeklärten Umständen. Auf der hangaufwärts führenden Straßenseite ist das Parken durch ein [eingeschränktes Halteverbot](#) durchgehend verboten, auf der hangabwärts führenden Straßenseite hingegen in weiten Teilen erlaubt.

Die Straßenbreite bietet trotz einseitigem Parkverbot nicht genügend Platz für die sichere Begegnung von Radfahrenden und Pkw im beidseitigem Mischverkehr. Bei einer gegebene Fahrbahnbreite von ca.

6,80 m im mittleren Abschnitt besteht neben den parkenden Pkw keine Möglichkeit, den Radverkehr zu überholen, ohne dass Pkw- oder Radfahrer*innen die gebotenen Mindestabstände zueinander bzw. zum ruhenden Verkehr unterschreiten. Die hangabwärts parkenden Pkw stellen für die bergab schnellen Radfahrenden eine erhebliche [Dooring](#)-Gefahr dar. Bei feuchter, nasser oder glatter Fahrbahn sowie in beengten Fahrbahnsituationen (parkende Pkw, Gegenverkehr und Überholvorgänge in Kombination) erhöhen brüchige Fahrbahnstellen die Gefährdung der Fahrradfahrenden zusätzlich.

Trotz des Charakters als Erschließungsstraße ohne Hauptsammelfunktion ist die Heinrich-Greif-Straße als [Vorfahrtsstraße mit Tempo 50](#) ausgewiesen. Durch eine fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung werden Gefahrensituationen durch Pkw mit Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h verschärft. Auch zieht diese Verkehrsregelung einigen Durchgangs-Schleichverkehr an, der einer attraktiven Nutzung als Fahrradrouten entgegensteht.






Lösungsidee

- Die Heinrich-Greif-Straße wird auf gesamter Länge zur [Fahrradstraße](#) in Kombination mit „Anlieger frei“ deklariert. Das schließt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 implizit ein. An den Nebenstraßeneinmündungen bleibt die Vorrangregelung erhalten.
- Für Kfz wird der Abschnitt zwischen der Einmündung zur Kindertagesstätte Zschertnitzer Schwalbennest und der Zufahrt zum Parkplatz gegenüber dem KONSUM-Markt zur Einbahnstraße umfunktioniert. Es ist jene Fahrtrichtung zu wählen, die weniger Kfz-Durchgangsverkehr verursacht. Für den Radverkehr bleiben beide Fahrtrichtungen freigegeben.
- Der Fahrbahnbelag wird vollständig erneuert, sodass eine durchgehende Oberfläche ohne Bruchstellen entsteht.
- Die östliche, hangabwärts führende Fahrbahnseite wird mit einem [durchgehenden Parkverbot](#) versehen. Die derzeit bestehenden Parkmöglichkeiten werden auf die westliche Straßenseite verlagert. Je nach Entscheidung über die Einbahnrichtung könnte es also sein, dass die Kfz in Fahrtrichtung links parken. Eine Art Notgebahn neben dem westlichen Bordstein ist bereits vorhanden. In den Abschnitten mit Zweirichtungs-Kfz-Verkehr wird das Parken beidseitig untersagt.
- Am nördlichen Ende ist eine gute Anbindung an den [Zelleschen Weg](#) sowie die [Max-Liebermann-Straße](#) in Richtung Innenstadt zu schaffen. Der Radverkehr darf hier also nicht nur rechts abbiegen, sondern ist auch geradeaus über die zukünftigen Straßenbahngleise zu führen, um auf der anderen Straßenseite nach links in den Radweg in Richtung TU-Campus bzw. Max-Liebermann-Straße einzubiegen.
- Am südlichen Ende an der [Räcknitzhöhe](#) ist die Ampelkreuzung dergestalt zu markieren, dass eine bevorrechtigte Aufstellfläche für Radfahrer*innen in Richtung Süden entsteht. Diese können sowohl nach rechts als auch links abbiegen, wobei sie erst nach dem Überqueren der Kfz-Fahrbahn in den [Zweirichtungsradweg](#) in Ost-West-Richtung einmünden (siehe [Maßnahme 26](#)). Die Fortsetzung nach Mockritz erfolgt ebenfalls als Linksabbiegen über die Straßenbahngleise, danach über eine Rampe zur Michelangelostraße (siehe [Maßnahme 17](#)). In der Gegenrichtung

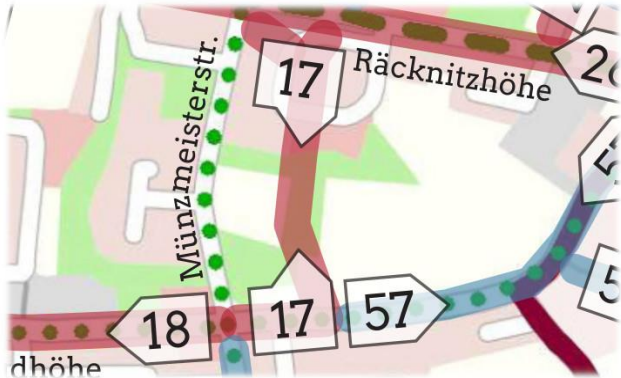
sind adäquate, rot markierte [Radverkehrsfurten](#) aus beiden Richtungen des Zweirichtungsradwegs in Richtung Heinrich-Greif-Straße zu markieren.

- An der Kreuzung mit der Ost-West-Nebenroute vom Volkspark Räcknitz zur Paradies- und Caspar-David-Friedrich-Straße (siehe [Maßnahme 56](#)) wird das entstehende „Radroutenkreuz“ durch entsprechende [Aufpflasterung](#) und/oder [Bodenmarkierungen](#) hervorgehoben.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall des Kfz-Durchgangsverkehrs • Lärmreduktion durch verbesserten Straßenbelag und reduzierte Höchstgeschwindigkeit • Erreichbarkeit der Kita (von Norden) und Einzelhandels-Parkplätze (von Süden) bleibt für Ein- und Ausfahrt gewährleistet
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgangsverkehr muss auf die Paradiesstraße ausweichen, wo wiederum der bremsende Radverkehr weitgehend verschwindet • Verlangsamung des Tempos für den verbleibenden Anliegerverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • Weitgehender Erhalt der (selten vollständig ausgelasteten) Straßenrandstellplätze unter Verlagerung auf die andere Fahrbahnseite

17 Michelangelostraße bis Südhöhe



Hauptroute	im RVK: Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Schaffung einer Hauptroute in Nord-Süd-Richtung durch das Wohnquartier Michelangelostraße</p>		<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kleinpestitz/Mockritz – Innenstadt • Coschütz, Plauen – Großer Garten, Strehlen • Vitzthum-Gymnasium – südwestliche Stadtteile 	

Problembeschreibung

Mit der [Räcknitzhöhe](#) und der [Südhöhe](#) verlaufen zwei wichtige Ost-West-Radrouten durch den Stadtteil Zschertnitz. Für die Verknüpfung und Vernetzung dieser Haupttrouten sind sowohl die [Caspar-David-Friedrich-Straße](#) als auch die Münzmeisterstraße im Abschnitt zwischen Südhöhe und Räcknitzhöhe ungeeignet.

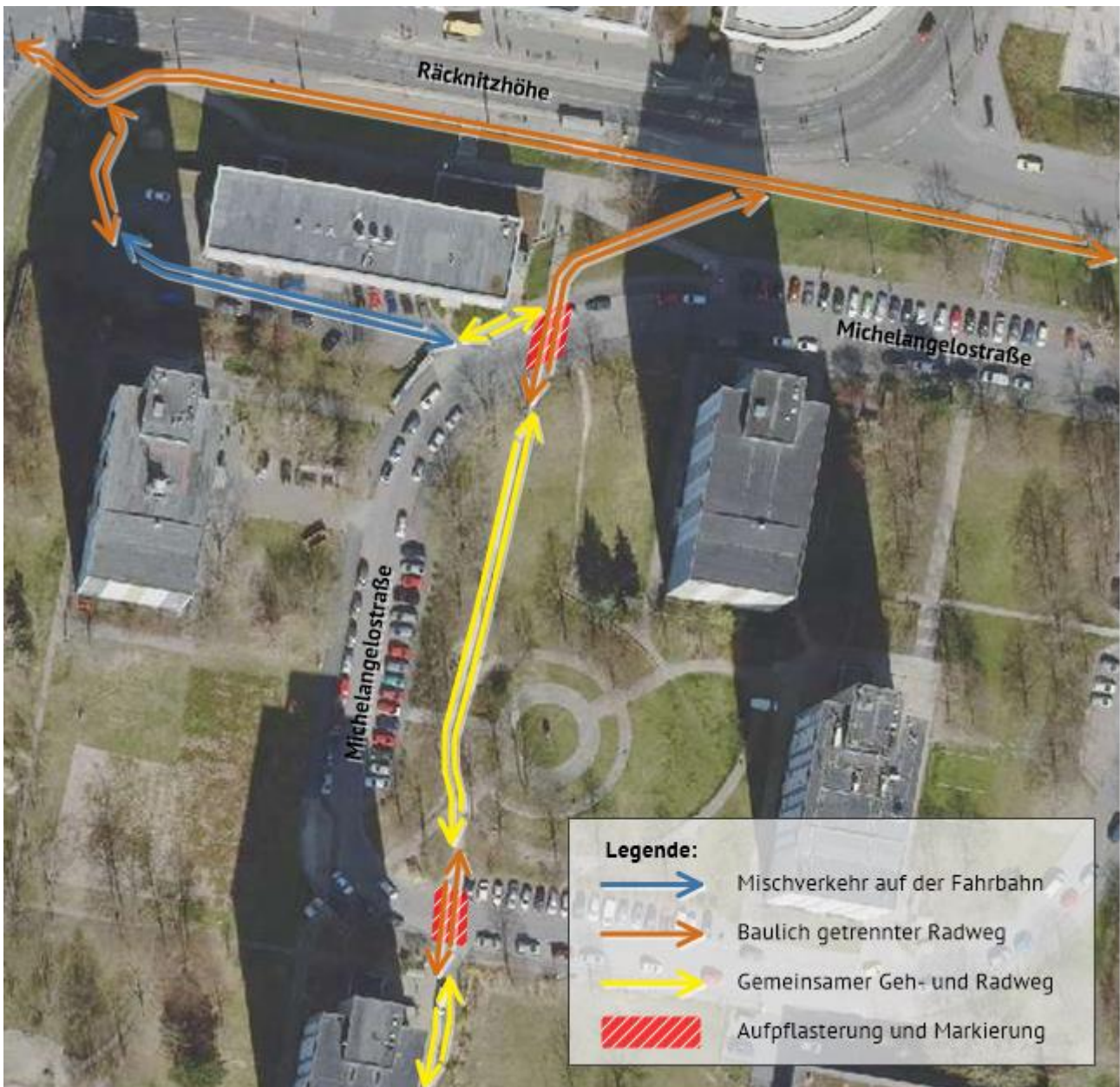
Während die [Münzmeisterstraße südlich der Südhöhe](#) die Möglichkeit zur Erschließung als Nebenroute bietet, ist dies im Abschnitt zwischen der Südhöhe und der Räcknitzhöhe nicht ohne unverhältnismäßigen Aufwand möglich. Hier bietet die Radverkehrsführung im [Mischverkehr](#) auf der Fahrbahn aufgrund der großen Steigung keine hinreichende Sicherheit für die Radfahrer*innen – allenthalben wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf [Tempo 30](#) denkbar, wobei diese jedoch zu spürbaren Einschränkungen des Kraftverkehrs führen könnte. Durch bestehende Flurstücksgrenzen, Zäune und Böschungen sowie den Verlauf der Tramgleise bietet die Münzmeisterstraße hier auch keine Perspektive zur Errichtung eines eigenständigen Radwegs, die ohne grundlegende bauliche Neuordnung der gesamten Verkehrsanlage auskommt. Letztlich erscheint auch die Mitnutzung des bestehenden Gehwegs durch den Radverkehr nicht als probate Option, da die Gehwegbreite von nicht einmal 2,00 m nicht für einen [gemeinsamen Geh- und Radweg](#) in [Zweirichtungsverkehr](#) im Sinne einer [Hauptroute](#) ausreichend wäre.

Obwohl im [Radverkehrskonzept 2017](#) die Münzmeisterstraße als Typ IV-Verbindung vorgesehen ist, wurde dort die Schwierigkeit dieser Problemstelle nicht erkannt und letztlich keine Maßnahmenanforderung formuliert.

Lösungsidee

Anstatt die Vernetzung der Hauptrouten über die Caspar-David-Friedrich-Straße und die Münzmeisterstraße herzustellen, wird über das Wohnquartier Michelangelostraße eine Route im Nebenverkehrsnetz gewählt, die den Ausbau zu einer Hauptroute ohne Beeinträchtigung des motorisierten Verkehrs ermöglicht. Damit würde die Michelangelostraße die Funktion einer Schlüsselmaßnahme zur Errichtung eines Fahrraddrehkreuzes in Zschernitz erhalten. Konkret fordern wir die Umsetzung folgender Einzelmaßnahmen:

1. Im Auge des kreisförmigen Verkehrs der **Michelangelostraße** wird ein Teil des Gehwegnetzes zu einem [gemeinsamen Geh- und Radweg](#) für den [Zweirichtungsverkehr](#) in Nord-Süd-Richtung ertüchtigt. Um den Radverkehr in der Qualität einer Hauptroute zu ermöglichen, sollte eine Mindestbreite von 3,50 m angestrebt werden.
2. Die Querungen des Radwegs mit der Michelangelostraße erhalten Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Diese Vorrangregelung wird mittels [Aufpflasterungen](#) und farblichen Markierungen der querenden Radwege untersetzt.
3. Zur Anbindung an den westlichen Abschnitt der **Räcknitzhöhe** und die **Heinrich-Greif-Straße** wird der Radverkehr von der nördlichen Querung der Michelangelostraße zunächst für wenige Meter über den bestehenden Gehweg geführt. Dazu ist dieser als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) im [Zweirichtungsverkehr](#) auszuweisen. Anschließend wird der Radverkehr entlang der Rückseite der Gebäude der Räcknitzhöhe 50/52 (Sparkasse und Volkssolidarität) über den Parkplatz geführt. Dazu muss mit dem Eigentümer des Flurstücks über ein Wegerecht verhandelt und übereingekommen werden. Abschließend wird an der Böschung eine Fahrradrampe errichtet, die in die Tramquerung des [Zweirichtungsradweg](#) der Räcknitzhöhe mündet. Somit wird ebenfalls eine Anbindung an die Heinrich-Greif-Straße hergestellt. Für ggf. gefälltetes Gehölz muss selbstverständlich eine Kompensation mittels Neupflanzungen erfolgen.
4. Der **östliche Abschnitt der Räcknitzhöhe** wird angebunden, indem von der nördlichen Querung der Michelangelostraße aus in östliche Richtung eine Fahrradrampe entlang der Böschung bis zum [Zweirichtungsradweg](#) entlang der Räcknitzhöhe errichtet wird.
5. Ab der **südlichen Querung der Michelangelostraße** wird der vorhandene Gehweg, der in Nord-Süd-Richtung am Wohnblock Michelangelostraße 7 vorbeiführt, für den Radverkehr in beide Richtungen [freigegeben](#). In der Verlängerung wird der Radverkehr bis zur Südhöhe über den Garagenhof und der zugehörigen Zufahrt der Garagengemeinschaft Münzmeisterstraße e. V. geführt. Für diesen gesamten Abschnitt müssen wiederum Verhandlungen über das öffentliche Wegerecht mit den Eigentümern geführt werden. Ergänzend sollte in diesem Abschnitt die Errichtung einer Wegebeleuchtung angestrebt werden, um die gefahrenlose Wegenutzung bei Nacht und eingeschränkter Sicht zu ermöglichen.



Skizzierter Verlauf der Radroute durch das Wohngebiet im Auge der Michelangelostraße

6. Die Anbindung an den **westlichen Abschnitt der Südhöhe** und den **südlichen Abschnitt der Münzmeisterstraße** wird hergestellt, indem zwischen Münzmeisterstraße und der Zufahrt zum Garagengemeinschaft Münzmeisterstraße e. V. Fahrrad-/Schutzstreifen eingerichtet werden. Auf der nördlichen Straßenseite wird von der Einmündung der Garagenhofzufahrt bis zur Kreuzung Südhöhe/Münzmeisterstraße ein durchgehender rot markierter **Fahrradstreifen** errichtet, indem die im Kreuzungsbereich befindlichen Überbleibsel eines Fahrradstreifens saniert und bis zur Garagenzufahrt verlängert werden. Für Radfahrer*innen, die in Richtung Süden in die Münzmeisterstraße abbiegen wollen, wird ein Aufstellbereich vor der Kfz-Haltelinie eingerichtet und abmarkiert. Auf der südlichen Straßenseite wird auf derselben Länge ein **Schutzstreifen** abmarkiert, die im Bereich der Garagenhofzufahrt endet. Um Radfahrer*innen den gefahrenfreien Abbiegevorgang von der Südhöhe in Richtung Michelangelostraße zu ermöglichen, wird in

diesem Abschnitt ein Streckenverbot [Tempo 30](#) sowie ein Überholverbot eingerichtet. Im Abbiegebereich werden zusätzliche Markierungen auf der Fahrbahn aufgebracht, die den Radler*innen die empfohlene Streckenführung anzeigen und gleichzeitig die Kfz-Führer*innen vorwarnen.



Entlang der Michelangelostraße sind bereits Wege vorhanden, die zu einer Radroute ausgebaut werden könnten.



Die Verkehrssituation im östlichen Ausläufer der Südhöhe bietet genügend Raum, um die rudimentären Überbleibsel einer Radverkehrsanlage auf einen angemessenen Stand auszubauen.

Auswirkungen auf andere



- Klare Radwegführung anstelle halblegaler Mitnutzung von Gehwegen



- Gemeinsame Nutzung von Gehwegen



- Keine Auswirkungen



- Keine Auswirkungen



- Entfall von Parkplätzen in vernachlässigbarem Umfang



Skizzierte Anbindung der Radroute von der Michelangelostraße an die Südhöhe

18 Südhöhe (westlich Münzmeisterstraße)



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Wiedereinrichtung der separaten Radwege, aber mit ausreichender Breite und entschärften Gefahrenstellen an Bushaltestellen und Grundstückseinfahrten</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Oberplauen – Zschertnitz – Strehlen • Coschütz/Oberplauen – Vitzthum-Gymnasium 	

Problembeschreibung

Der Verkehrszug Südhöhe wurde in den 1990er Jahren saniert, wobei getrennte Fuß- und Radwege auf beiden Seiten angelegt wurden. In der Zwischenzeit wurde der benutzungspflichtige Radweg jedoch durch einen [Fußweg mit „Rad frei“](#) ersetzt, weil die Radwegbreiten die heutigen Mindestbreiten unterschreiten. Die Rotpflasterung auf dem ehemaligen Radweg blieb jedoch erhalten. Dies hat keineswegs zu einer Verbesserung, sondern erst recht ins Chaos geführt. Heute wird teilweise auf dem Fußweg, teilweise auf der Fahrbahn geradelt – mit der Konsequenz, dass niemand weiß, was eigentlich richtig ist und wo er am sichersten unterwegs ist:



*Trotz der Rotpflasterung werden Radler*innen, die schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren wollen, auf die Kfz-Fahrbahn verwiesen. Eine sichere Einmündung in die Fahrbahn gibt es nicht.*

- Autofahrer*innen hupen Radler*innen an, wenn sie regelkonform auf der Fahrbahn fahren. Mit 10.000 Kfz/Tag ist der Autoverkehr deutlich dichter als auf vielen anderen Straßen mit [Mischverkehr und Tempo 50](#).

- Sogar die Polizei spricht Radler*innen an, sie sollen „doch bitte auf dem Radweg fahren“, obwohl es einen solchen gar nicht (mehr) gibt und der [freigegebene Fußweg](#) nur in Schrittgeschwindigkeit genutzt werden darf.
- Fußgänger*innen schimpfen über Radler*innen auf dem Fußweg trotz Zusatzschild „Rad frei“.
- Radfahrer*innen schimpfen über Fußgänger*innen auf dem rotmarkierten Teil des Fußwegs, obwohl die Farbmarkierungen im aktuellen Zustand keine Relevanz mehr haben.
- Anwohner*innen erleben unverändert gefährliche Situationen mit Radler*innen, die auf dem rot markierten Streifen radeln, der in Fahrtrichtung Ost mehrfach haarscharf an Grundstücksausfahrten vorbeiführt. Hier besteht keinerlei Sichtfenster.
- Wartende an den Bushaltestellen konkurrieren mit Radler*innen um den knappen Platz vor/hinter den Wartehäuschen.



*Die alte Radspur führt viel zu nahe an den Grundstücksausfahrten vorbei. Autofahrer*innen müssen sich quasi blind vortasten!*



An der Haltestelle Südhöhe wurde der alte Radweg hinter die Haltestelle und damit direkt an die Einfahrten gequetscht. Ohne die nicht mehr zeitgemäßen Busbuchten gäbe es jedoch gar kein Platzproblem! Busse können heute auch auf der Fahrbahn halten.

Mit ca. 10.000 Kfz/Tag ist die Verkehrsdichte auf der Südhöhe laut ERA2010 eindeutig zu hoch für eine Führung im [Mischverkehr mit Tempo 50](#). Es fehlen somit regelkonforme Radverkehrsanlagen.

An den Einmündungen von Nebenstraßen fehlen teilweise Rotmarkierungen für den Radverkehr.

An beiden Enden der hier betrachteten Strecke ist zudem die Weiterführung des Radwegs problematisch (siehe auch [Maßnahme 12](#), [Maßnahme 17](#) und [Maßnahme 57](#)).

Lösungsidee

Der Verkehr auf der Südhöhe ist intensiv genug, um eine **Wiedereinrichtung der separaten Radstreifen** anzustreben – mit substanziellen Verbesserungen, aber ohne eine vollständige, teure Neuordnung des gesamten Verkehrsraums. Mithilfe zahlreicher punktueller Veränderungen ließe sich eine angenehm fahrbare Hauptroute für den Alltagsverkehr schaffen, die allen Verkehrsteilnehmer*innen den nötigen Raum zugesteht und keine Fragen mehr offenlässt, wer wohin gehört.

Unsere **Vorzugslösung** besteht aus folgenden Einzelmaßnahmen – zunächst in **Fahrtrichtung Ost**:

- Von der Kreuzung Bergstraße ([Maßnahme 12](#)) kommend: Kreuzung Rad-/Fußverkehr entschärfen, d.h. Radweg nach links und Fußweg nach rechts verlegen

- Bushaltestelle Südhöhe (Li. 63 ostwärts): Busbucht auflösen und Busse auf der Fahrbahn halten lassen, wie es bei zeitgemäßen Bauprojekten heute regelmäßig umgesetzt wird; alle 10 min müsste der Autoverkehr kurz warten. Der Radverkehr würde links vom Wartehäuschen geführt, um den schmalen Raum rechts davon für wartende Fahrgäste und Fußgänger*innen zu reservieren und gefährliche Konflikte an den Grundstückszufahrten (u.a. „Kita Robolino“) zu entschärfen.
- Entlang des freien Felds: angenehm fahrbarer Abschnitt, der sanft nach rechts verbreitert werden könnte. Hier ist der Fußverkehr allgemein gering; ein [gemischter Rad-/Fußweg](#) wäre akzeptabel.
- Querung Trienter Straße: rot markierte [Radwegfurt](#) verbreitern und auf die heutige Fläche der Busbucht führen.
- Busbucht Ludwig-Renn-Allee auflösen und Busse auf der Fahrbahn halten lassen; Radweg auf der Fläche der heutigen Busbucht anlegen.
- Querung Tirmannstraße: [Radwegfurt](#) rot markieren!
- Folgender Abschnitt: [Radweg](#) zulasten des Grünstreifens verbreitern, wobei faktisch ein Neubau mit rechtsgeneigter Oberfläche nötig wird, um den Höhenunterschied zur PKW-Fahrbahn an den Grundstückszufahrten zu überwinden. Hier ist ein sinnvoller Abstand zu den Zäunen/Hecken vorhanden.
- [Temporeduktion auf 30 km/h](#) ca. 100-150 m vor der Kreuzung mit der Münzmeisterstraße, um das Risiko für linksabbiegende Radfahrer*innen auf der engen Kreuzung zu begrenzen – und aufgrund der Grundschule, deren zwei Teile direkt im Kreuzungsbereich liegen, sodass die Schüler*innen häufig die Südhöhe queren. Dieselbe Forderung stellen wir auch für die anderen drei auf diese Kreuzung zulaufenden Straßen auf!
- Bushaltestelle Münzmeisterstraße: Markierung eines nur für Busse befahrbaren [Radfahrstreifens](#) unterhalb des Bordsteins; stattdessen den angedeuteten Linksabbiegerstreifen Richtung Räcknitzhöhe aufgeben, da sowieso kaum zwei Kfz nebeneinanderpassen.
- Querung [Münzmeisterstraße](#): Rotmarkierung einführen, danach weiter als [Maßnahme 17](#).



*An den Haltestellen wäre genügend Platz für einen Radweg links der Wartehäuschen, wenn die Busbucht aufgelöst würde. Dann kommen sich Radler*innen und Anwohner*innen, die zwischen den Hecken hervortreten, nicht mehr in die Quere.*



Nach der Tirmannstraße böte der Grünstreifen etwas Ausbaufäche für eine Radverkehrsführung mit genügend Abstand zu den Ausfahrten.

In **Fahrtrichtung West** schlagen wir folgende Gestaltung vor:

- Querung [Münzmeisterstraße](#): Rotmarkierung einführen (von [Maßnahme 17](#) kommend)
- Folgender Abschnitt: Schmale Radwegbreite ist akzeptabel, da zum Überholen punktuell auf den mäßig genutzten Gehweg ausgewichen werden kann
- Einfahrt Lidl-Parkplatz: große Radsymbole für ein-/ausfahrende Kfz auf dem Radweg nötig
- Bushaltestelle Ludwig-Renn-Allee: Ersatz des Rechtsabbiegestreifen durch einen [Radfahrstreifen](#), um den schmalen Raum oberhalb des Bordsteins für Wartehäuschen, wartende Fahrgäste und Fußgänger*innen zu reservieren. Die Busse halten dann auf dem Radfahrstreifen, sodass der Radverkehr alle 10 min kurz warten muss.
- Querung Ludwig-Renn-Allee: Verlegung der rot zu markierenden [Radwegfurt](#) in Verlängerung des Rechtsabbiegerstreifens
- Folgender Abschnitt: [Radweg](#) zulasten des Grünstreifens sanft nach links verbreitern.
- Einfahrt Bowling-Arena/Tankstelle: große Radsymbole für ein-/ausfahrende Kfz auf dem Radweg
- Bushaltestelle Südhöhe: bestehende Radwegführung an dieser Stelle schmal, aber akzeptabel, danach weiter als [Maßnahme 12](#).



Mindestens als gemischter Fuß- und Radweg wäre die westwärtige Spur in weiten Abschnitten ohne Baumaßnahmen nutzbar.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Konflikte an den vielen Grundstückszufahrten entlang der Südseite
	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Platz insb. im Bereich der Bushaltestellen • Klarere Trennung zwischen Fuß- und Radwegen
	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Konflikte zwischen Radverkehr und wartenden Fahrgästen
	<ul style="list-style-type: none"> • Marginale Verzögerungen durch Entfall der Busbuchten sowie einzelner Abbiegestreifen • Tempo 30 im engen, von Radfahrer*innen und Grundschüler*innen bevölkerten Kreuzungsbereich mit der Münzmeisterstraße
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Auswirkungen

19 Kohlenstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Einrichtung eines Zweirichtungsradweges südlich der Straße bis zur Kreuzung mit der Cunnersdorfer Straße</p>		<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Oberplauen – Zschertnitz – Strehlen • Coschütz/Oberplauen – Vitzthum-Gymnasium • Coschütz – Südpark (- TU-Campus) • Plauen – Mockritz – Gostritz 		

Problembeschreibung

Die Kohlenstraße wird, insbesondere zu Berufsverkehrszeiten, als innerstädtische Querverbindung und als Zufahrt zur Innenstadt (über die Bergstraße) durch den Kfz-Verkehr stark in Anspruch genommen. Die DVB-Buslinien 63 und 66 nutzen die Straße auf der ganzen Länge und verkehren tagsüber in Summe 18 x je Stunde unter Berücksichtigung beider Fahrtrichtungen. Die Straße ist insbesondere in dem leicht kurvigen Abschnitt zwischen Brendelweg und der Zufahrt zum Wasserwerk Coschütz relativ schmal (unmittelbar nach dem Brendelweg Richtung Osten nur 5,50 m, später zwischen 6 und 6,50m).

Die Stadtverwaltung weist Verkehrsstärken zwischen 8.500 und 12.500 PKW pro Tag aus – und somit mindestens 1.000 in der Spitzenstunde. Bei dieser Belastung kommen nach den [geltenden Regelwerken](#) nur eigenständige Radverkehrsanlagen in Frage – und nicht etwa [Mischverkehr mit Tempo 50](#), wie auf der Kohlenstraße der Fall. Es besteht also dringender Handlungsbedarf, denn ein gefahrloses Befahren der Kohlenstraße ist für Radfahrende über die gesamte Strecke nicht möglich, da Radfahrer*innen permanent mit nicht ausreichendem Seitenabstand überholt werden. Nach Fertigstellung des [Südparks](#) ist davon auszugehen, dass der Radverkehr auf der Kohlenstraße noch zunehmen wird, da Erholungssuchende den Südpark mit dem Fahrrad ansteuern.

In weiten Abschnitten gibt es südlich der Kohlenstraße Fußwege, die teils eher Trampelpfaden gleichen. Diese können heute weder bequem noch legal mit dem Fahrrad befahren werden.

Lösungsidee:

Das Anlegen von [Radfahrstreifen](#) oder [Schutzstreifen](#) auf beiden Seiten der PKW-Fahrbahn würde in weiten Teilen einen kompletten Neubau der Kohlenstraße bedeuten. Deshalb schlagen wir stattdessen vor, südlich der Fahrbahn einen breiten, benutzungspflichtigen [Zweirichtungsradweg](#) anzulegen, der auch als Gehweg genutzt wird. So können einerseits die PKW-Fahrbahn unverändert bleiben und andererseits die vorhandenen, aber maroden Gehwege zu einem für Fuß- und Radverkehr attraktiven Verkehrsanlage ausgebaut werden.

Der 1,6 km lange Radweg würde meistens in gebührendem Abstand von der PKW-Fahrbahn entlang von Grünstreifen geführt werden, sodass eine angenehme Nutzung auch für Familien und Schüler*innen möglich wäre. Abschnittsweise gibt es auf der Südseite kaum Straßeneinmündungen. Vor allem im Bereich des Wohngebiets gegenüber des Kauflands müssen die Einmündungen allerdings besonders gesichert werden, damit der PKW-Verkehr den Radverkehr in beiden Richtungen frühzeitig wahrnimmt.

Abschnitt Karlsruher Straße - Cunnersdorfer Straße:

Der hier bereits vorhandene Radweg Richtung Südhöhe ist in einem schlechtem baulichen Zustand. Er ist aufgrund seiner geringen Breite nicht mehr [benutzungspflichtig](#), sondern als Fußweg mit Zusatzschild „Rad frei“ ausgewiesen und somit offiziell nur mit Schrittgeschwindigkeit nutzbar. Der Radweg ist zu ertüchtigen und unter Nutzung des Straßenraumes auf 2 Meter zu verbreitern, wobei auch ein Umbau zu einem Radfahrstreifen in Frage käme. Die Überquerung der Cunnersdorfer Straße ist mit einer Rotmarkierung abzusichern.

Von der Südhöhe kommend müssen Radfahrende, die den südlich der Kohlenstraße gelegenen Zweirichtungsradweg genutzt haben, nunmehr die Kreuzung Kohlenstraße/Cunnersdorfer Straße diagonal überqueren, da eine Fortführung des Zweirichtungsradweges bis zur Karlsruher Straße südseitig aufgrund des fehlenden Platzes nicht möglich ist. Eine Querung der sehr kompakten Kreuzung in zwei Zügen scheidet aus, weil es am Platz für entsprechende Aufstellflächen fehlt. Für eine direkte, diagonale Querung ist an dieser Kreuzung eine Ampelschaltung zu etablieren, die bei Annäherung eines Fahrrades automatisch die Ampel für alle Kraftfahrzeuge aus allen 4 Annäherungsrichtungen auf „Rot“ schaltet, solange bis 1-3 Radfahrende die Kreuzung sicher überquert haben.



Die Kreuzung Kohlenstraße /Cunnersdorfer Straße wird durch Radfahrende diagonal überquert

Im weiteren Straßenverlauf westwärts ist ein [Radfahrstreifen](#) mit einer Breite von 2 Metern rechts am Fahrbahnrand zu markieren. Die separate Linksabbiegespur in die [Karlsruher Straße](#) kann stattdessen entfallen, da an dieser Stelle weder viele Rechtsabbieger noch viel Gegenverkehr vorkommen. Vielmehr biegt heute fast nur die Buslinie 63 nach rechts ab, muss dabei aber so weit nach links ausholen, dass sie sowieso beide Abbiegespuren gleichzeitig befährt. Für Radfahrer*innen, die nach links in die Karlsruher Straße einbiegen wollen, ist links vorne eine vorgezogene [Aufstellfläche](#) mit Rotmarkierung vorzusehen.



Beginn des Zweirichtungsweges Richtung Osten

Abschnitt Cunnersdorfer Straße - Brendelweg:

Ab dieser Kreuzung beginnt in Ostrichtung ein [Zweirichtungsweg](#)- und Fußweg mit einer Breite von 3,00 m (an Engstellen mindestens 2,50 m) südlich der Kohlenstraße. Radfahrende, die von der Karlsruher Straße kommen, fahren in Westrichtung direkt auf den Zweirichtungsweg auf. Von Osten kommende Radfahrer*innen müssen am Ende des [Zweirichtungsweges](#) nunmehr die Cunnersdorfer Straße diagonal überqueren (s.o.). Zwischen der Cunnersdorfer Straße und dem Brendelweg ist ausreichend Platz auf dem Gehsteig und nachfolgend im Bereich der DVB-Haltestelle „Cunnersdorfer Straße“ vorhanden, um den [Zweirichtungsweg](#) auf städtischem Grund einzurichten. Es ist lediglich eine Litfaßsäule zu entfernen sowie das heute geduldete, aber illegale Parken einzelner PKW zu unterbinden. Im Bereich der DVB- Haltestelle kann der Zweirichtungsweg entweder vor oder hinter dem Wartehäuschen geführt werden, da die dortige Haltestelle nicht sehr intensiv genutzt wird. In beiden Fällen muss das Wartehäuschen etwas versetzt werden.



Die Nutzung von 2 Privatgrundstücken und der Wegfall der Müllcontainer ist erforderlich, um den Zweirichtungsradweg einrichten zu können

Abschnitt Brendelweg – Dorfhainer Straße:

Für die Fortführung des Zweirichtungsradweges ist ein Grundstückserwerb bezüglich eines dort anliegenden Gartengrundstückes und bezüglich des Betriebsgeländes einer Spedition erforderlich. Dies erscheint mit entsprechenden Entschädigungen realistisch, da insbesondere die Spedition das Grundstück nicht in vollem Umfang nutzt.

Sollte der Grundstückserwerb scheitern, so ist zu prüfen, ob der [Zweirichtungsradweg](#) übergangsweise im Straßenraum fortgeführt wird. Es wäre dann die Errichtung eines Hochbordes auf der Fahrbahn mit einer Breite von 2,50 Metern auf einer Strecke von ca. 70 Metern erforderlich, um den Radfahrenden die zügige und sichere Passage dieses Abschnittes zu ermöglichen. Für Kraftfahrzeuge würde eine Engstelle entstehen, die nicht gleichzeitig in beiden Richtungen befahren werden kann.

Im weiteren Verlauf muss der Stellplatz der Glas- und Papiercontainer verlegt werden, um den [Zweirichtungsradweg](#) weiterführen zu können. In der Fortsetzung wird der bestehende, geschotterte bzw. erdgebundene Fußweg ausgebaut. Dieser ist baulich in einem schlechten Zustand und erneuerungsbedürftig, liegt aber auf einem DREWAG-Grundstück, sodass entsprechende Nutzungsrechte mit dem städtischen Tochterunternehmen zu vereinbaren sind. Die Grundstückszufahrten sind durch breite Rotmarkierungen mit Symbolen und Schildern für Zweirichtungsverkehr abzusichern. An der schlecht einsehbaren Zufahrt zum Wasserwerk ist für den

querenden Kraftverkehr ein Stopp-Schild anzubringen, während die vorhandene Umlaufsperrung für Fußgänger*innen ersatzlos entfällt.

Auf den letzten Metern westlich der Dorfhainer Straße existiert bereits ein ausreichend breiter Pflasterweg auf städtischem Grund, in den der Radweg einmünden kann.



Der Plattenweg vor dem Wasserwerk wird ertüchtigt und nimmt den Zweirichtungsradweg auf

Abschnitt Dorfhainer Straße – Döbraer Straße:

An der Straße verläuft ein Bürgersteig, der 2,70 m breit ist. Diese Breite reicht nicht aus, um einen Zweirichtungsradweg direkt am Bordsteinrand zu integrieren. Ein solcher Zweirichtungsradweg kann jedoch ohne Schwierigkeiten in der Grünanlage zwischen Kohlenstraße und Röthenbacher Straße errichtet werden. Die Überquerung der Dorfhainer und Döbraer Straße ist mit [Rotmarkierungen](#), Symbolen und Schildern für Zweirichtungsverkehr abzusichern.



In dieser Grünanlage wird der Zweirichtungsradweg zwischen Röthenbacher und Karlsruher Straße geführt

Abschnitt Döbraer Straße – Höckendorfer Weg:

Die Weiterführung des Zweirichtungsradweges erfolgt unter Nutzung eines vorhandenen Plattenweges südlich der Kohlenstraße. Dieser ist im Augenblick nur 2 Meter breit und von der Oberfläche her sanierungsbedürftig. Er ist unter Nutzung der Böschung zur Kohlenstraße auf 3,00 Meter zu verbreitern, um sicherzustellen, dass sich auf dem Zweirichtungsradweg auch Fußgänger*innen gefahrlos bewegen können. Dafür müssten einzelne Kleingehölze entfernt werden, wobei genügend Platz für Ausgleichspflanzungen in der unmittelbaren Umgebung besteht.

Abschnitt Höckendorfer Weg – Südhöhe:

Gegenwärtig ist ein gepflasterter Weg mit einer Breite von 3 m vorhanden. Ein [Zweirichtungsradweg](#), der auch durch die Fußgänger genutzt werden kann, ist bei dieser Breite ohne Schwierigkeiten einzurichten. Die Überquerung des Höckendorfer Weges ist so zu gestalten, dass der Straßenraum durch Radfahrende ohne Verschwenkung überquert werden kann. Dies erfordert bauliche Veränderungen (Bordsteinabsenkung, geringfügige Verbreiterung des Gehweges), die jedoch erforderlich sind, um dem Radverkehr eine sichere Querung der Einmündung zu ermöglichen. Die Querung ist mit einer Rotmarkierung abzusichern.






Die Kreuzung mit Bergstraße/Südhöhe/Innsbrucker Straße wird in [Maßnahme 12](#) beschrieben. Dort kann Richtung Innenstadt über die [Bergstraße](#), Richtung Zscherntitz/Strehlen über die [Südhöhe](#) und Richtung Kaitz/Mockritz/Bannewitz über die [Possendorfer Straße](#) weitergefahren werden.

Überquerung der Kohlenstraße:

Nördlich der Kohlenstraße liegen zahlreiche Ziele, die Radfahrer*innen erreichen müssen (zwei Supermärkte, eine Schule, Wohnviertel, Kleingartenanlage). Der Südpark wird zahlreiche Erholungssuchende anziehen, die mit dem Rad auf der Kohlenstraße ankommen. Eine Überquerung der Kohlenstraße ist auch notwendig, um die nördlich beginnende Radnebenroute, die über den Sadisdorfer Weg zum Plauenschen Ring geführt wird, zu erreichen.

Für eine gefahrlose Überquerung der Kohlenstraße ab der Kreuzung Hantzschstraße bis zur Kreuzung Höckendorfer Weg sind mindestens vier [Querungshilfen](#) zu errichten, um Radfahrer*innen ein gefahrloses Überqueren des Straßenraumes zu ermöglichen. Das Ein- und Ausfädeln in den südlichen Zweirichtungsradweg sollte durch klare Markierungen für Radfahrende verdeutlicht werden.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Geringfügige Inanspruchnahme von 2 Privatgrundstücken • Nutzung des DREWAG-Grundstücks vom Wasserwerk Coschütz auf ca. 500 m Länge, wobei dort heute bereits ein öffentlicher Fußweg verläuft
	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen der Cunnersdorfer Straße und dem Höckendorfer Weg nutzen Fußgänger*innen gemeinsam mit Radfahrenden den Zwei-Richtungs-Radweg
	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Beeinträchtigung durch Radfahrer*innen im Straßenraum
	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Beeinträchtigung durch Radfahrer*innen im Straßenraum
	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall einzelner (illegaler) Parkplätze im Bereich der Hst. Cunnersdorfer Straße

20 Nossener Brücke



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	671, 677
<p>Ziel: Einrichtung durchgehender Hochbordradwege für den Zweirichtungsverkehr sowie einer sicheren Kreuzung am Ebertplatz</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gorbitz/Cotta – Löbtau – Südvorstadt/ TU-Campus – Strehlen – Reick/Prohlis • (am Ebertplatz auch: Löbtau – Innenstadt) 	

Problembeschreibung

Der Straßenzug „Nossener Brücke“ beginnt in Löbtau am Ebertplatz, wo die Freiburger Straße auf der Bismarckbrücke über die Weißeritz führt. Er führt über die weitläufigen Gleisanlagen und mündet in der Südvorstadt in die [Nürnberger Straße](#). Diese Achse wird in starkem Umfang von Radfahrer*innen genutzt und sollte den Charakter einer [Radvorrangroute](#) einnehmen. Auch wegen der angrenzenden Universität nimmt die Nutzung durch Radfahrer*innen stetig zu, worüber die zurückliegenden Corona-Semester nicht hinwegtäuschen sollen.

Grundsätzlich ist die Verkehrsführung über die Nossener Brücke angenehm, weil sie weitgehend vom Kfz-Verkehr abgetrennt und durch Leitplanken geschützt wird. Im [städtischen Radverkehrskonzept](#) ist in Bezug auf die Nossener Brücke festgestellt worden, dass sich der Radwegbelag (Betonpflaster) in einem schlechten Zustand befindet und Anbindungen an Fabrikstraße sowie westliche Oederaner Straße fehlen.

Die Mängel im Status quo sind jedoch nebensächlich geworden, da die Nossener Brücke **im Rahmen des Projekts „Stadtbahn 2020“ vollständig neu gebaut** werden soll. 2014 hatte der Stadtrat die Vorplanung beschlossen, gemeinsam mit der [Nürnberger Straße](#). Im Sommer 2021 publizierten DVB und Landeshauptstadt dann endlich die Planfeststellungsunterlagen. Dagegen regte sich starker Protest aus Teilen der Zivilgesellschaft, wobei sich die öffentliche Kritik auf den Abschnitt entlang der Nürnberger Straße konzentrierte. Dabei gerieten die Herausforderungen entlang der Nossener Brücke etwas aus dem

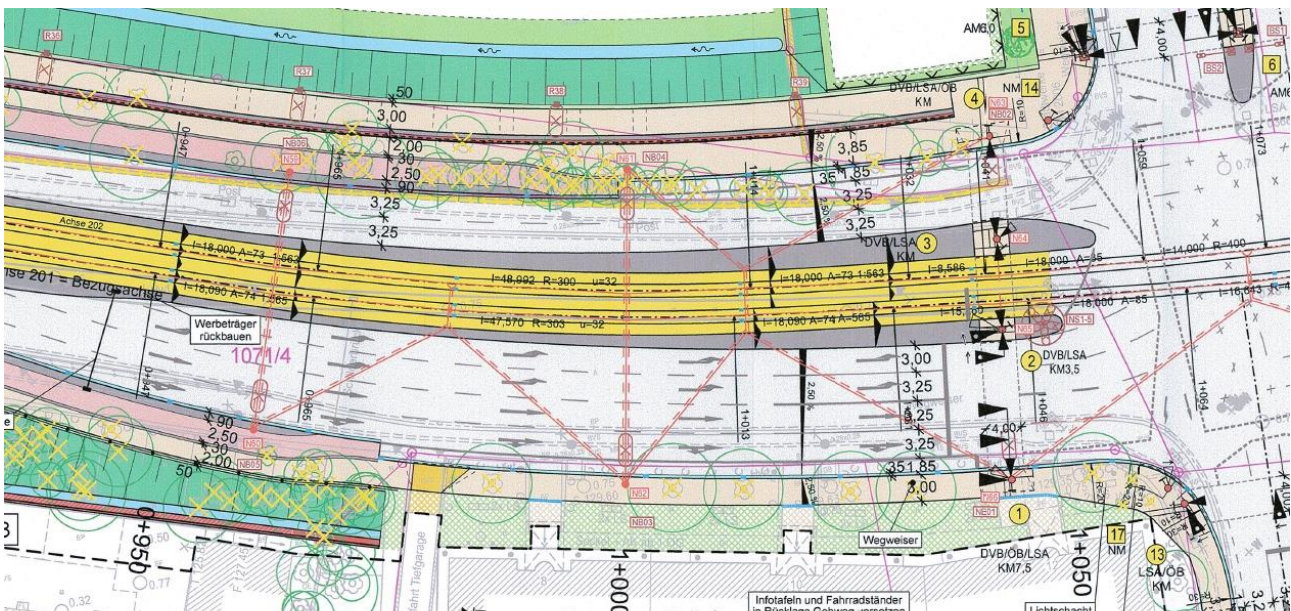
Fokus. Noch unklar ist wiederum, wie der Planfeststellungsbeschluss am Ende aussehen wird, da vermutlich zahlreiche Einwendungen (u.a. auch von unserem Projektteam) zu bearbeiten sind. Unsere Kritik bezieht sich demnach auf den Planungsstand von Sommer 2021.⁵



Von der Budapester Straße kommend würde man ungefähr an dieser Stelle erst auf den breiten, geschützten Hochbordradweg geführt.

1. In weiten Teilen ist auf der Nossener Brücke ein **2,50 m breiter, baulich vom Autoverkehr durch einen Schutzraum getrennter Radweg** geplant. Diese begrüßenswerte Führungsform wird an allen Kreuzungspunkten verlassen und in einen **zu schmalen Radfahrstreifen** überführt:

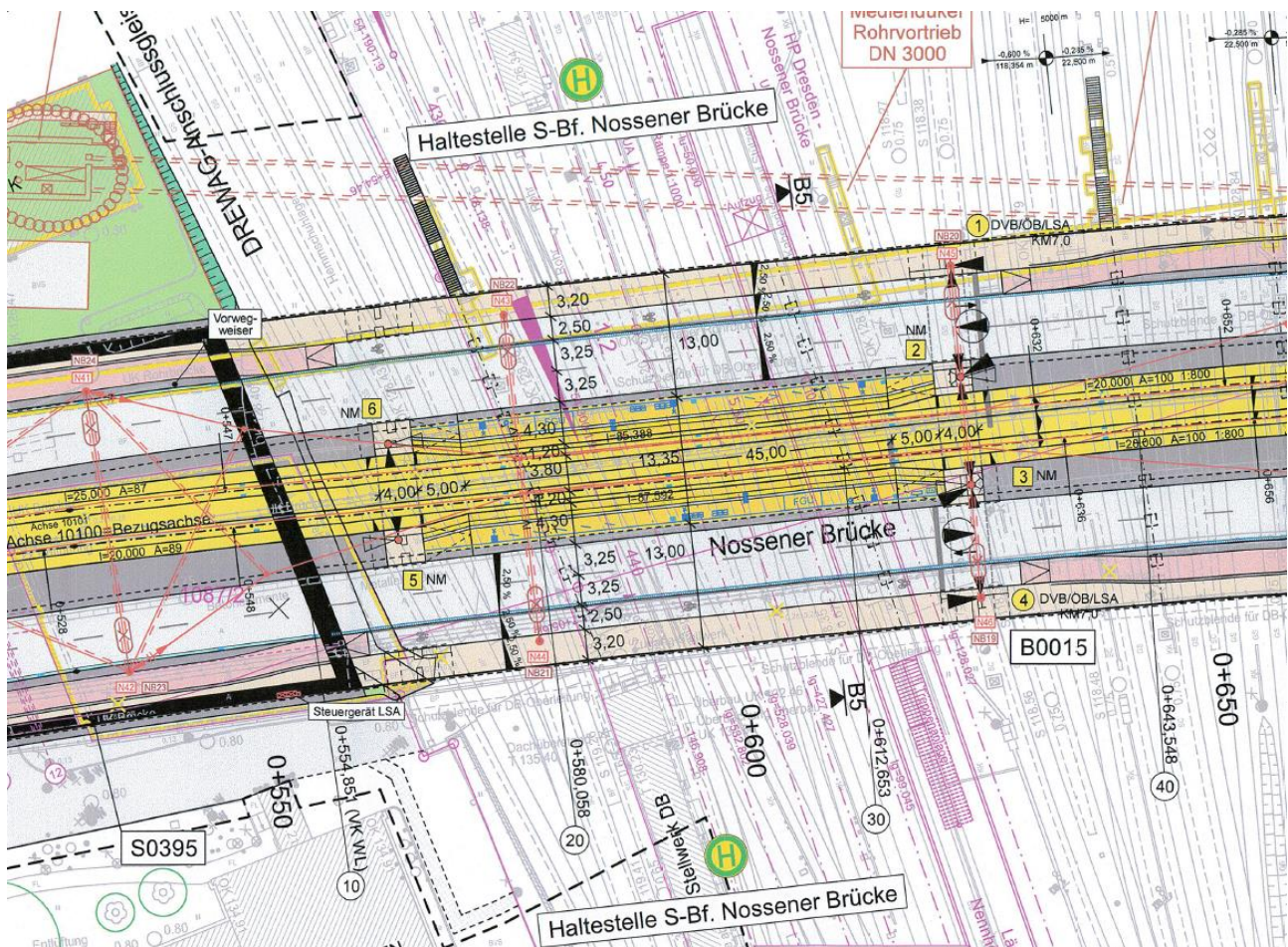
- Vor der Chemnitzer Straße (in Fahrtrichtung Ost) endet der bauliche Radweg ca. 70 m vor dem Knotenpunkt. Stattdessen wird der Gehweg von 2,00 m plötzlich auf 3,00 m verbreitert, obwohl nahezu null Fußgänger*innen das Gebäude Nossener Brücke 8 über die dort liegenden Eingänge verlassen oder betreten.
- Nach der Budapester Straße (in Fahrtrichtung West) beginnt der bauliche Radweg erst ca. 50 m hinter der Kreuzung. Gleichzeitig wird dort der Gehweg um 1,85 m schmaler, obwohl im betrachteten Abschnitt keinerlei Ziele für den Fußverkehr liegen. Mit anderen Worten erscheint der sehr breite Gehweg im ersten Abschnitt überflüssig.



Besonders im gefährlichen Kreuzungsbereich werden plötzlich der Schutz des Radverkehrs sowie die Option auf Zweirichtungsradwege aufgegeben. Wenn schon alle Bäume gefällt werden, sollte hier eine andere Flächenaufteilung möglich sein.

⁵ Leider sind die Unterlagen nicht mehr online. Die zentralen Dokumente können jedoch auf der Seite von Elke Zimmermann heruntergeladen werden: <https://ezoderwitz.wordpress.com/2021/06/03/stadtbahn-2020-planfeststellungsverfahren/>

- Parallel zur geplanten Tram-Haltestelle „S-Bahnhof Nossener Brücke“ wird der Radweg plötzlich auf Fahrbahnniveau abgesenkt. Auch fehlt hier der Schutzraum zum Kfz-Verkehr. Es ist noch nicht einmal klar, ob der S-Bahnhof von der Deutschen Bahn AG überhaupt gebaut wird.



Die attraktive Führungsform wird am geplanten S-Bahnhof unterbrochen, um mehr Warteflächen für Umsteiger*innen zwischen Tram und S-Bahn zu schaffen. Ob es denen allerdings hilft, wenn deshalb linksfahrende Radler*innen dort auf den Gehweg ausweichen?

- Entlang der Rampen in Richtung Ebertplatz - unterhalb der Löbtauer Brücke – sind Radfahrstreifen mit nur noch 2,10 m Breite vorgesehen. Auch hier wird plötzlich wieder der (kaum genutzte) Gehweg plötzlich breiter, und es sind unnötig breite Kfz-Fahrs Spuren von teilweise sogar 4,50 m vorgesehen.
2. Entgegen dem Stadtratsbeschluss von 2014 wurden die **Radwege nicht als Zweirichtungradwege konzipiert**. In der Vorzugsvariante der damaligen Vorplanung hieß es noch:⁶

⁶ Siehe Kapitel 3.2.3 der Vorplanungsunterlagen (Stadtratsvorlage V2836/14), zu finden unter: https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?_kvnor=8333

„Die Breite des Radweges wird mit 2,50 m gewählt, um die Befahrbarkeit des Radweges in beiden Richtungen zu ermöglichen. Der 0,90 m breite Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Seitenbereich dient gleichzeitig der Einordnung von Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten.“

Verkehrlich wäre eine solche Zweirichtungsführung höchst sinnvoll – auch weil das heutige Nutzungsverhalten klar unter Beweis stellt, dass der Bedarf für Linksverkehr gegeben ist. Dieser wird durch den Planfeststellungsentwurf aus dem Jahr 2021 sogar noch verstärkt, indem:

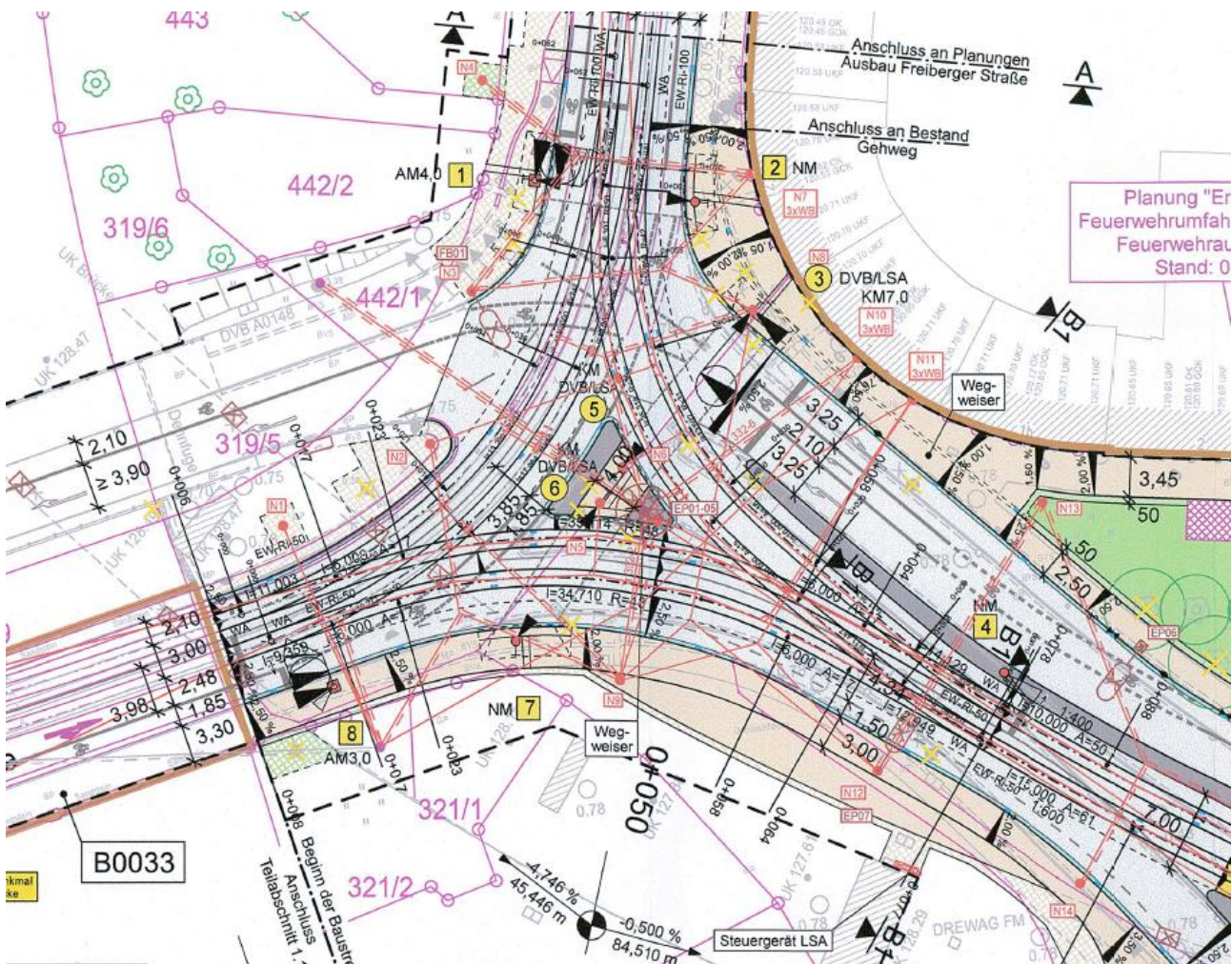
- die Rampen-Anbindung der Zwickauer Straße nur auf der Südseite direkt zur Brücke hin erfolgt, auf der Nordseite hingegen mit großem Umweg bis zur Kreuzung Budapester Straße verlegt wird;
- die Rampen-Anbindung zur [Fabrikstraße](#) (= dem zukünftigen Radschnellweg nach Freital) nur auf der Nordseite erfolgt;
- die Anbindung an die westliche Oederaner Straße und damit in Richtung der Wohngebiete in Löbtau-Süd (Bonhoefferplatz etc.) nur auf der Südseite erfolgt, obwohl das vom Stadtrat beschlossene [Radverkehrskonzept](#) hier eine direkte Verknüpfung mit der Radroute auf der Nürnberger Straße vorsieht.

Bei Umsetzung dieses Planungsstands würde die Zahl an „Geisterradlern“ auf den Gehwegen weiter zunehmen, wobei diese bei der geringen Breite von nur 2,00 m dafür nicht ausgelegt sind, sodass der Fußverkehr stark beeinträchtigt würde.

3. Am Knotenpunkt Ebertplatz/Freiberger Straße soll ein Schienendreieck entstehen, dass einige Problemstellen in sich vereint:

- Linksabbiegende Radfahrer*innen von der Nossener Brücke nach Löbtau oder von Löbtau in die Freiberger Straße müssen jeweils kurz hintereinander [acht Rillenschienen überqueren](#) müssen. Geplant ist dies teilweise in äußerst steilem Winkel, auf schmalen, gestrichelten [Radwegefurten](#) ohne weiteren Schutzraum zum Kfz-Verkehr. Die Radfahrenden haben also kaum Möglichkeiten, einen Schlenker zu fahren, um die Rillenschienen in steilerem Winkel zu queren – und wenn doch, riskieren sie, unabsichtlich in den Kfz-Verkehr zu geraten.
- Weitere subjektive Unsicherheit versprüht die [Radweiche in Mittellage](#), die von der Nossener Brücke kommend für Linksabbieger nach Löbtau und für Geradeausfahrer zum Weißeritzgrünzug angeordnet ist. Diese Verkehrsbauform ist anerkanntermaßen unbeliebt vor allem bei ungeübteren Radfahrenden – und vor allem ist sie völlig unnötig, da im Status quo ein gemeinsamer Fahrstreifen für rechts- und linksabbiegende Kfz völlig ausreicht!
- Ebenfalls ein Problem stellt die **Lichtsignalanlage am östlichen Kopf der Weißeritzbrücke** dar. Diese wird u.a. Halt zeigen, sobald eine Tram oder ein Bus von der Nossener Brücke herunterkommen – obwohl die Fahrt für rechtsabbiegende Radfahrer*innen in Richtung Südvorstadt eigentlich frei wäre. Demzufolge wird hier die Quote an Rotlichtverstößen noch höher als heute schon ausfallen. Allerdings stehen wartende Radfahrende, die nach links in die Freiberger Straße wollen, dem zahlenmäßig dominierenden Radverkehr in Richtung TU Dresden im Weg, sodass von zahlreichen Gehwegradlern auszugehen ist, die wiederum die Fußgänger*innen behindern.

- Höchst gefährlich – objektiv wie subjektiv – erscheint uns v.a. die **Fahrtbeziehung von Löbtau in die Freiburger Straße**. Verkehrsrechtlich fährt man hier geradeaus, auch wenn es sich faktisch um ein Linksabbiegen handelt. Zukünftig müssen die Radfahrer*innen bei grüner Ampel darauf vertrauen, dass sie von hinten nicht von einem Kfz, Bus oder einer 45 m langen Tram überholt werden, die jedoch rechts abbiegen wollen und dabei den Radweg in die Freiburger Straße schneiden. Gleichzeitig müssen dann die Rillenschienen spitz überquert werden – eine schiere Ansammlung von Risiken, die selbst geübten Radfahrenden einigen Schrecken einjagen dürfte.



Der Auszug aus den Planfeststellungsunterlagen zeigt den zukünftigen Schienenknoten am Ebertplatz. Nur schwach grau gestrichelt ist die Radverkehrsführung auf Schutz- und Radfahrstreifen. Aus unserer Sicht wäre eine Führung parallel zum Fußverkehr auf dieser komplexen Kreuzung deutlich verkehrssicherer!

4. Im Planungsentwurf fehlt eine direkte **Radverkehrsverbindung zwischen Weißeritzgrünzug und Fabrikstraße**. Die beiden genannten Achsen stellen jeweils enorm wichtige Radverkehrsrouten im Dresdner Westen dar und sind laut [Radverkehrskonzept](#) der Landeshauptstadt auf Höhe der Nossener Brücke zu verbinden. Aktuell ist nur eine Fußwegverbindung zwischen Fabrikstraße und Oederaner Straße geplant, die dann deutlich versetzt über die Siebenlehner Straße fortgesetzt wird – ohne Freigabe für den Radverkehr.

Lösungsidee

Anders als bei der [Nürnberger Straße](#) können die genannten Schwächen nicht ohne tieferen Eingriff in die Bauausführungsplanung behoben werden. Dennoch möchten wir unsere Lösung vorstellen, da sie insbesondere durch den Stadtratsbeschluss von 2014 legitimiert wird:

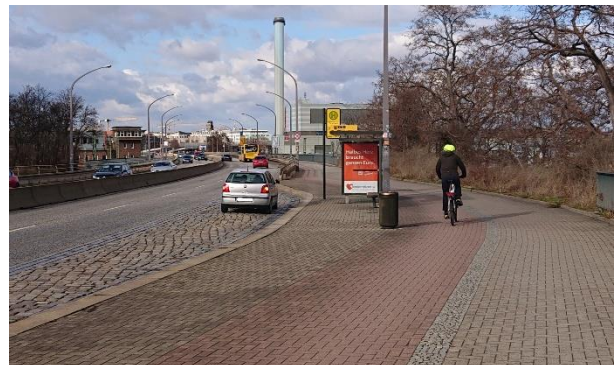
5. Zwischen Freiburger Straße und Chemnitzer/Budapester Straße sollten **auf beiden Seiten durchgehende, 2,50 m breite**

Zweirichtungsradwege entstehen. Bei dieser Breite können sich Radler*innen sowohl bequem überholen als auch gefahrlos begegnen. (Eigentlich empfiehlt die [FGSV](#)

für [Radvorrangrouten](#) sogar eine Breite von 3,00 m, aber durch die beidseitig angelegten Radwege verteilt sich das Aufkommen ja auf beide Seiten.) Für den Zweirichtungsverkehr sind zwingend **Hochbordradwege mit Schutzraum** nötig, die deshalb bis in die Kreuzungsbereiche hinein verlängert werden müssen:

- Im Bereich der Budapester/Chemnitzer Straße ist dies zulasten der wenig genutzten Gehwege problemlos umzusetzen, die auf den ersten Metern nicht breiter ausfallen müssen als im restlichen Brückenverlauf.
- Am zukünftigen S-Bahnhof Nossener Brücke ist klar, dass der Gehweg an den Fußgängerampeln gegenüber dem Regelquerschnitt verbreitert werden muss, um ausreichend Aufstellflächen zu bieten. An dieser Stelle besteht aber die Baufreiheit, um das Brückenbauwerk problemlos punktuell nach außen zu verbreitern, anstelle den Radweg zu verschmälern. Hier wären z.B. Anbauteile aus Carbonbeton denkbar, wie auch an anderen Dresdner Brücken im Einsatz. An einer so kurzen Stelle darf der vom Stadtrat beschlossene Zweirichtungsradweg nicht scheitern!
- Im Bereich Ebertplatz sind weitere versiegelte Flächen neben den Gehwegen vorhanden, sodass diese zugunsten der Radwegführung nach außen verbreitert werden können. Auch müssen die Kfz-Fahrbahnen nicht bis zu 4,50 m breit ausfallen, bzw. kann die separate Rechtsabbiegespur in die Freiburger Straße ersatzlos entfallen – heute gibt es sie auch nicht!

6. Falls die durchgehenden Zweirichtungsradwege umgesetzt werden, kann auf massive **Umplanungen der Rampenanbindungen** verzichtet werden. Andernfalls wären an Zwickauer, Oederaner und Fabrikstraße jeweils gut befahrbare Rampen auf beiden Seiten anzulegen bzw. eine direkte Querungsmöglichkeit für den Radverkehr zu schaffen. Dies würde deutlich massiver in die Gesamtplanung eingreifen als der durchgehende Hochbordradweg!



*Aufgrund der großen Breite und der z.T. fehlenden beidseitigen Anbindung der Nebenstraßen fahren heute schon viele Radler*innen im Linksverkehr – dies möchten wir legalisieren, anstatt es baulich zu unterbinden.*

7. Für einen **sicherem Knotenpunkt Ebertplatz/Freiberger Straße** fordern wir eine Führung des Radverkehrs in allen Richtungen komplett im Seitenraum auf eigenen baulichen Radwegen – quasi „so wie früher“, nur breiter und mit besserer Oberflächenqualität.



Seit einigen Jahren ist am Ebertplatz das direkte Linksabbiegen markiert. Wenn die Kreuzung mit vielen zusätzlichen Schienen übersäht wird, sollte stattdessen der alte Radweg oberhalb des Bordsteins reaktiviert werden – natürlich als breiterer Neubau!

- Die Straßenquerungen sind parallel zu den Fußgängerfurten so auszulegen, dass die Schienen nur mit Winkeln stumpfer als 45° gekreuzt werden. Geringfügige Geschwindigkeitsverluste für den Radverkehr sind eindeutig besser hinnehmbar als die unsichere Verkehrsführung im Planfeststellungsentwurf. Die vielzähligen Straßenbahnschienen erfordern hier dringend ein Umdenken.
- Für linksabbiegende Radfahrer*innen sind eigenständige, großzügige Aufstellflächen vorzusehen, sodass rechtsabbiegende Radfahrer*innen ohne Halt an der Ampel an den wartenden Linksabbiegern vorbeifahren können.
- Von der Weißeritzbrücke kommend würde der Radweg direkt an der Auto-LSA (Baugrenze zum bereits fertigen Abschnitt 1.1) aufs Hochbord geführt und ab dort deutlich verbreitert. Nach rechts sind massive Platzreserven auf städtischen Grundstücken unterhalb der Löbtauer Brücke vorhanden, die heute sowieso bereits mit Großpflaster versiegelt sind und von vielen Fußgänger*innen als Abkürzung genutzt werden. Im weiteren Verlauf in Richtung Nossener Brücke kann ein 2,50 m breiter Hochbordradweg zulasten der mit 4,50 m unnötig breiten Kfz-Fahrbahn angelegt werden.
- In Fahrtrichtung West sollte die [Radweiche in Mittellage](#) ebenfalls durch einen Hochbordradweg ersetzt werden. Hier ist massiv Platzreserve vorhanden, da die separate Rechtsabbiegerspur in die Freiberger Straße völlig unnötig ist.
- Auf der nördlichen Seite der Weißeritzbrücke sollte der heutige Hochbord-Zweirichtungsradweg erhalten bleiben, weil er eine wichtige Verbindung auf der West-Ost-Route von der Lübecker Straße zum Weißeritzgrünzug darstellt. Der mit 2,10 m Breite geplante Radfahrstreifen kann hier dem Hochbordradweg noch zusätzlich zugeschlagen werden.

8. Als direkte, in beiden Richtungen befahrbare **Radverbindung zwischen Weißeritzgrünzug und Fabrikstraße** könnte z.B. zwischen Freiberger und Oederaner Straße der sowieso unter Punkt 1 geforderte [Zweirichtungs-Hochbordradweg](#) genutzt werden. Von der Einmündung der Oederaner Straße (Nord) in die Nossener Brücke wäre die Rampe dann direkt in Richtung Fabrikstraße zu führen, also etwas verändert als bisher geplant, und als [gemischter Rad- und Fußweg](#) für Zweirichtungsverkehr auszuführen.

Auswirkungen auf andere



- Keine Auswirkungen



- Keine Geisterradler mehr auf den Gehwegen



- Keine Auswirkungen → Zugang zur Hst. S-Bahnhof Nossener Brücke bleibt gesichert



- Keine Auswirkungen



- Keine Auswirkungen

21 Nürnberger Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	661, 664
Ziel: Einrichtung von breiten, geschützten Radfahrstreifen als „Protected Bike Lane“ im Zuge des Straßenneubaus			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> Gorbitz/Cotta – Löbtau – Südvorstadt/ TU-Campus – Strehlen – Reick/Prohlis 	

Problembeschreibung

Die Nürnberger Straße ist eine große Hauptverkehrsader im Süden von Dresden. Sie verbindet die Stadtteile Löbtau, Südvorstadt und Strehlen und wird in starkem Umfang von Radfahrer*innen genutzt. Auch wegen der angrenzenden Universität nimmt die Nutzung durch Radfahrer*innen stetig zu, worüber die zurückliegenden Corona-Semester nicht hinwegtäuschen sollen.

Im [städtischen Radverkehrskonzept](#) ist in Bezug auf die Nürnberger Straße bereits festgestellt worden, dass sich der Radwegbelag in einem schlechten Zustand befindet, die Radwege zu schmal ausgebaut sind und Querungsstellen fehlen. Die Mängel im Status quo sind jedoch nebensächlich geworden, da die Nürnberger Straße **im Rahmen des Projekts „Stadtbahn 2020“ vollständig neu gebaut** werden soll. Dies erfolgt in zwei Abschnitten:

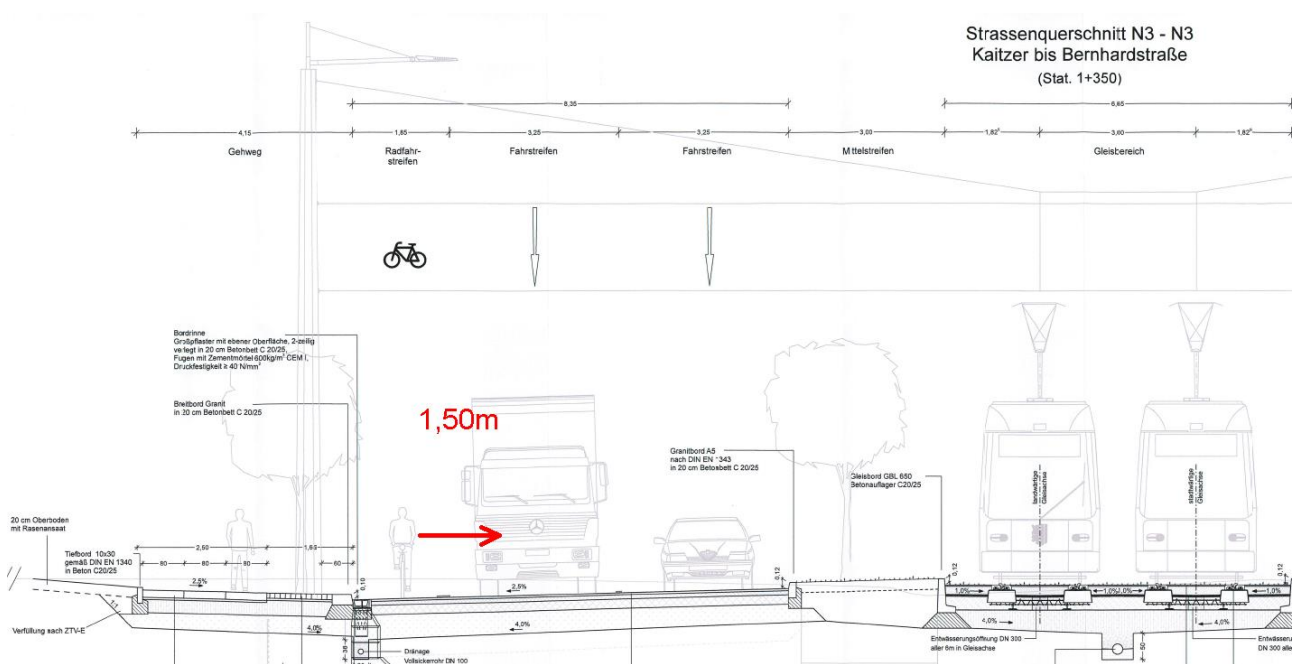
1. Für den **Westabschnitt** zwischen Budapester/Chemnitzer Straße über das Nürnberger Ei bis zur Hübnerstraße hatte der Stadtrat 2014 die Vorplanung beschlossen, gemeinsam mit der [Nossener Brücke](#). Im Sommer 2021 publizierten DVB und Landeshauptstadt dann endlich die Planfeststellungsunterlagen.⁷ Dagegen regte sich starker Protest aus Teilen der Zivilgesellschaft, wobei eine Petition des ADFC keinen Erfolg hatte. Im Petitionsausschuss stellte die Stadtverwaltung einen kleinen Kompromiss zugunsten des Radverkehrs in Aussicht, d.h. unsere Problem-

⁷ Leider sind die Unterlagen nicht mehr online. Die zentralen Dokumente können jedoch auf der Seite von Elke Zimmermann heruntergeladen werden: <https://ezoderwitz.wordpress.com/2021/06/03/stadtbahn-2020-planfeststellungsverfahren/>

beschreibung bezieht sich hier auf den Planungs- und Diskussionsstand Ende 2021.⁸ Noch unklar ist wiederum, wie der Planfeststellungsbeschluss am Ende aussehen wird, da vermutlich zahlreiche Einwendungen (u.a. auch von unserem Projektteam) zu bearbeiten sind.

2. Für den **Ostabschnitt** von der Hübnerstraße über den Nürnberger Platz bis zum Fritz-Förster-Platz hatte der Stadtrat 2016 die Vorplanung beschlossen, gemeinsam mit dem [Zelleschen Weg](#). Hier wurden noch keine Planfeststellungsunterlagen publiziert, d.h. unsere Problembeschreibung bezieht sich hier auf den vorläufigen Planungsstand 2016.⁹

Nach den Planunterlagen für beide Abschnitte sollen die Radwege auf das Fahrbahnniveau herabgesetzt werden, d.h. zukünftig als **Radfahrstreifen** ausgeführt werden. Paradoxe Weise soll der im [Radverkehrskonzept](#) 2017 festgestellte Mangel der zu schmalen Radwege jedoch nicht behoben werden, denn die Planunterlagen sehen die Anwendung der **Mindestbreite von nur 1,85 m** vor. Wenn man weiß, dass in diese Breite bereits der 25 cm dicke Breitstrich sowie das ca. 40 cm breite Schnittgerinne („Gosse“) einbezogen werden, bleiben nur noch 1,20 m befahrbare Radspur übrig – fast sogar weniger als heute!



Eindrucksvoll zeigen die Planfeststellungsunterlagen, wie der Überholabstand von mindestens (!) 1,50 m auf der neuen Straße nicht eingehalten werden kann – hier im Abschnitt zwischen Kaitzer und Bernhardstraße (Südseite, Fahrtrichtung Ost). Wie sollen sich hier erst Radler*innen untereinander überholen können?

Auch der Kompromissvorschlag der Stadtverwaltung von Ende 2021 erhöht die nutzbare Breite der Radspur nur auf schlappe 1,45 m. Dies wird nicht reichen, um ein **Überholen von Radfahrer*innen in einem Mindestabstand von 1,50m** zu ermöglichen. PKWs und LKWs auf der rechten Fahrspur werden

⁸ <https://gruene-fraktion-dresden.de/pressemitteilung/petitionsausschuss-lehnt-petition-zur-nuernberger-strasse-ab/>

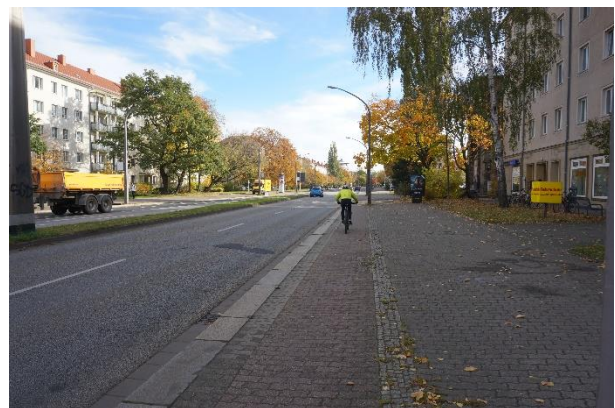
⁹ https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?_kvonr=10309&voselect=4935

niemals den Radfahrenden hinterherzuckeln, nur weil der Überholabstand nicht reicht. Hier wurde also eine Infrastruktur geplant, die den Regelbruch bereits einkalkuliert!

Erst recht erscheint es undenkbar, dass sich Radfahrende in der Hauptverkehrszeit **verkehrssicher überholen können**. Heute ist das noch möglich, indem man kurz nach rechts auf den überdimensionierten, gering genutzten Gehweg ausweicht. Stattdessen müsste zum Überholen zukünftig auf die stark befahrene Straße ausgewichen werden, was auch für die Autofahrer*innen eine unangenehme Situation ist. Für die Radfahrenden ist es angesichts des gerade zu Stoßzeiten enormen Verkehrsaufkommens (Rad und Kfz gleichermaßen) schlicht inakzeptabel, über 1,2 km nicht sicher überholen zu können. Während der Kfz-Verkehr wie selbstverständlich zwei vollwertige Fahrspuren erhält, obwohl dessen Geschwindigkeitsunterschiede eher gering ausfallen, muss sich der Radverkehr mit einer schmalen Einzelspur zufriedengeben – auch wenn der eine gerne mit 30 km/h radelt, der andere nur 10-15 km/h. Vielleicht liegt diese Diskrepanz daran, dass die Radverkehrsbelastung bei der Planerstellung gar nicht gezählt wurde ... wobei Zählwerte von 2011 oder sowieso weder die heutige noch die zukünftige Radverkehrsbelastung abbilden können. Mit anderen Worten zementiert die geplante Verkehrsinfrastruktur, die frühestens gegen Ende der 2020er Jahre fertiggestellt wird, die autozentrierte Verkehrspolitik der 2000er Jahre, allen Floskeln von der „Gleichberechtigung der Verkehrsmittel“ zum Trotz.

Unverständlich ist für uns, warum der **Busverkehr** – ja, die Linie 61 soll parallel zur Tram weiterhin im 10-Minuten-Takt verkehren! – an der **Haltestelle Bernhardstraße** direkt auf den Radfahrstreifen geführt wird. Zu Stoßzeiten muss sich der Bus dann mühsam zwischen den Radlerpulk quetschen, mit hohem Risiko, mal ein Fahrrad zu übersehen. Für die subjektive Sicherheitswahrnehmung sind solche Bauvarianten Gift, wie man jeden Tag z.B. am [Hauptbahnhof unter den Brücken](#) beobachten kann. Wer da einmal in letzter Sekunde scharf bremsen musste, weil der Bus direkt vor ihm nach rechts über die Radspur zieht, der steigt beim nächsten Mal vielleicht nicht mehr aufs Fahrrad.

Anhand der Planunterlagen ist ferner erkennbar, dass der **Ausbau der Hohen Straße als Radvorrangroute** nicht berücksichtigt worden ist. Das Anlegen einer Vollkreuzung an der Hohen Straße – d.h. mit Linksabbiege-Streifen in allen Richtungen – widerspricht diametral dem von der Stadtverwaltung kommunizierten Plan, die Hohe Straße primär dem Radverkehr zu widmen. Dies kann nur funktionieren, wenn der Kfz-Verkehr in die Wohnviertel nicht gleichzeitig auf die Hohe



*Weder der Radweg oberhalb des Bordsteins noch mehr Platz zum Überholen der Radfahrer*innen untereinander wird nach dem Umbau der Straße vorhanden sein.*



Einmündungsbereich mit der Hohen Straße – nach dem derzeitigen Stand der Planungsunterlagen wird die Übersicht in diesem Bereich für Fahrradfahrende nicht wirklich verbessert.

Straße geleitet wird. Aktuell ist unklar, ob die Stadtverwaltung noch in der Lage ist, die bereits eingereichten Planfeststellungsunterlagen an diesem Punkt zu korrigieren.

Völlig unberücksichtigt wurden in den Planungen **auch Abstellmöglichkeiten für Post-, Umzugs- oder Pflegedienstfahrzeuge** u. v. m., was die Sorge mit sich bringt, dass die Mitarbeiter der entsprechenden Berufsgruppen aufgrund Zeitmangels auf den fahrbahnebenen Radfahrstreifen ihre Fahrzeuge „nur mal kurz“ abzustellen. Heute parken sie meist auf den überbreiten Gehwegen, was ebenfalls verboten, aber faktisch wenig gefährlich ist. Auf dem Radfahrstreifen wiederum würde ein Zuparken ein immenses Risiko für den Radverkehr bedeuten, wie mehrere tödliche Verkehrsunfälle in letzter Zeit in verschiedenen deutschen Städten unter traurigen Beweis gestellt haben. Den Verzicht auf einen baulichen Schutz gegen Zuparken empfinden wir deshalb als fahrlässig.

Lösungsidee

Wir Plauener GRÜNE begrüßen explizit den Bau der Stadtbahn 2020 sowie das Fokussieren auf die ÖPNV-Beschleunigung. Doch wenn der Straßenneubau schon eine immense Breite einnimmt und dafür viele Bäume und Grünflächen geopfert werden, dann setzen wir uns ganz klar dafür ein, dass die zweite Priorität nicht auf Verbesserungen und Status-quo-Erhalt für den Autoverkehr, sondern auf den dringend nötigen Verbesserungen für den klimafreundlichen Radverkehr gelegt wird – im Einklang mit dem [Radverkehrskonzept](#) der Landeshauptstadt. Die Nürnberger Straße muss zwingend den **Qualitätsstandard einer Radvorrangroute** erfüllen, denn sie ist eine der wichtigsten Fahrradachsen im ganzen Dresdner Süden!

Wäre die Planung noch weniger weit vorangeschritten, wären unsere **idealen Forderungen** gewesen:

- 2,50 m breite, geschützte [Hochbordradwege](#) entlang der ganzen Nürnberger Straße (entsprechend den FGSV-Empfehlungen für Radvorrangrouten), um die größtmögliche Sicherheit für die Radfahrer*innen auf dieser stark befahrenen Straße zu bieten und ein gefahrloses Überholen der Radler*innen untereinander zu ermöglichen, ohne Fußgänger*innen zu gefährden.
- Zwei schmalere PKW-Fahrbahnen à 3,00 statt 3,25 m (plus Kurvenzuschlägen am Nürnberger Ei).
- Verringerung der Alleestreifenbreite neben den Tramgleisen von je 3,00 auf 2,75 m.
- Verringerung der Gehwegbreite an der Innenseite des Nürnberger Eis, da dieser Gehweg keinerlei Erschließungsfunktion hat und kaum genutzt wird – insb. nicht von mobilitätseingeschränkten Menschen, für die breite Gehwege besonders wichtig wären.

Eine solche Ideallösung hätte wesentliche Verbesserungen für den Radverkehr ohne spürbare Beeinträchtigungen für andere Verkehrsmittel mit sich gebracht. In Anbetracht des Fortschritts des Planfeststellungsverfahrens im Zuge des Projekts Stadtbahn 2020 erscheint die vorgenannte Lösung kaum noch umsetzbar, ohne mit massiven Verzögerungen in den Planungsprozess einzugreifen. Deshalb haben wir nach einer **pragmatischen Lösung** gesucht, für die weder Bordsteine, Laternen, Fahrleitungsmasten noch Entwässerungsanlagen umgeplant werden müssten. Unser Wunsch für einen **radverkehrsfreundlichen Regelquerschnitt** ließe sich deshalb einfacher auf Basis der bestehenden, langwierigen Planungsarbeiten umsetzen:

- Der **Radfahrstreifen** wird von 1,85 m **auf 2,35 m verbreitert**, sodass sich zwei Radelnde gut untereinander überholen können, selbst wenn mal ein Fahrradanhänger im Spiel ist. Damit fehlen zwar 15 cm zum FGSV-Standard für Radvorrangrouten, aber durch den zusätzlichen Schutzraum würde das wieder ausgeglichen.
- Daneben wird ein **50 cm breiter Schutzraum** angelegt und mit Schutzbaken ausgestattet. Diese verhindern effektiv die Mitnutzung des Radfahrstreifens durch fahrende oder haltende Kfz. Für eine der wichtigsten Radrouten im Dresdner Süden würde somit eine „Protected Bike Lane“ geschaffen – was in Berlin geht, muss auch in Dresden möglich sein!
- Für den Kfz-Verkehr verbleibt eine **5,50 m überbreite Fahrbahn**, die zwei PKWs problemlos das Überholen und Nebeneinanderfahren ermöglicht. Dies entspricht exakt der am [Zelleschen Weg](#) geplanten Fahrbahnbreite. Zwar liegt dort die Kfz-Verkehrsstärke um ca. 15% niedriger, aber die neue Stadtbahn sowie der bessere Radweg werden (und sollen!) eine entsprechende Verlagerungswirkung ermöglichen.



Der von uns geforderte Regelquerschnitt wird hier zwischen Kaitzer und Bernhardstraße gezeigt, wobei aus Platzgründen nur die Südseite dargestellt wird. Die Nordseite wäre symmetrisch ausgeführt. Verändert wird nur die Fahrbahnaufteilung zwischen den Bordsteinen, aber plötzlich können sich Radelnde sicher überholen!

An der **Bushaltestelle Bernhardstraße** sollte die Radspur unbedingt als Hochbordradweg über das Haltestellenkap geführt werden, d.h. der Bus hält links von der Radspur (vgl. Lösungen am S-Bahnhof Strehlen, am Wasaplatz u.v.m.). Hier kann der Radweg kurzzeitig schmal ausgeführt werden, sodass haltende Busse vom Kfz-Verkehr links noch überholt werden können. Der Radverkehr muss warten,

wenn ein Bus hält – nicht anders als bei der offiziell geplanten Lösung, aber er kann nicht aus Versehen vom Bus überfahren werden!

- Im Bereich des **Nürnberger Eis** fährt die Straßenbahn dann auf der PKW-Fahrbahn, sodass eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (statt der geplanten 7,00 m) vermutlich nicht unterschritten werden kann. In diesem Abschnitt wäre ein schmaler Radfahrstreifen von 1,85 m akzeptabel (plus 50 cm Schutzraum), weil davor/danach flexibel überholt werden kann.
- Der **Ostabschnitt** von Hübnerstraße über den Nürnberger Platz bis zum Fritz-Förster-Platz sollte wieder mit 2,35 m Radwegbreite angelegt werden. Hier zeigt die Vorplanung diverse Breitenreserven bei Fahrspuren, Grünstreifen und dem südlichen Gehweg, die im Rahmen der Planfeststellung genutzt werden sollten, um den Radverkehr zu einer Radvorrangroute zu entwickeln. Statt des Schutzraums wäre auch eine Anlage von [Hochbordradwegen](#) zu begrüßen!

Mit diesem Lösungsansatz würde eine sichere Trennung von Kfz-, Fahrrad- und Fußverkehr und zugleich die Möglichkeit zum Überholen der Radfahrer*innen untereinander erreicht!








Skizze der erforderlichen Linksabbiegebeziehungen zwischen Nürnberger Straße und Hoher Straße. Rechtsabbiegebeziehungen werden zugunsten der Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

Die **Kreuzung mit der Hohen Straße** als Radvorrangroute in Form einer [Fahrradstraße](#) ist durch besondere bauliche Lösungen zu würdigen. Für dieses Kreuz aus zwei Radvorrangrouten ist neben dem Verkehrsfluss auf den Routen selbst auch der Verkehrsfluss bei allen denkbaren Abbiegebeziehungen sicherzustellen. Hier ist die Auslegung der Lichtsignalanlage so vollziehen, dass den kreuzenden Radfahrer*innen das sichere Queren der Nürnberger Straße in einem Zug ermöglicht wird. Die Phasen der Lichtsignalanlage sind mit den Zyklen der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Nürnberger

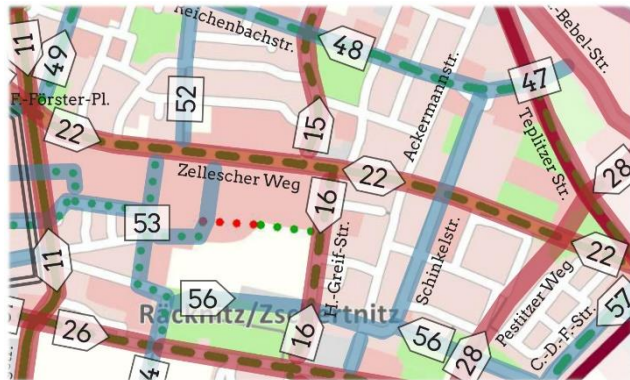
Straße/Chemnitzer Straße/Budapester Straße so zu synchronisieren, dass Rückstaus in die jeweils anderen Kreuzungsbereiche sowie in die künftigen Straßenbahnhaltestellen hinein vermieden werden und eine grüne Welle für den Radverkehr erreicht wird. Aufgrund der zukünftig nachgeordneten Bedeutung der Hohen Straße für den Kfz-Verkehr, sollte diese als **gegenläufige Einbahnstraße mit ausschließlichem Rechtsabbiegen** in die Nürnberger Straße hinein angelegt werden (siehe auch [Maßnahme 1](#)). Dies ist baulich zu untersetzen, indem die geplanten Grünstreifen in der Fahrbahnmitte nur für den Radverkehr unterbrochen werden. Zudem sind an allen vier Ecken geeignete Aufstellflächen für indirekt linksabbiegende Radler*innen einzurichten.

Auch an der **Einmündung der Bernhardstraße** wünschen sich viele Teilnehmer*innen unserer Online-Umfrage eine bessere Querung für den Radverkehr. Die Bernhardstraße ist eine gute Nebenroute u.a. zur Anbindung des Tschirnhaus-Gymnasiums, aber die heutige Fußgängerampel kann nur durch illegales Befahren des Gehwegs erreicht werden. Dies sollte auf der Südseite vor dem Frida-Markt durch eine Ausschilderung als „[Gehweg Rad frei](#)“ geheilt werden. Auf der Nordseite muss man auch zukünftig nach links zur Fußgängerampel abbiegen, während der Autoverkehr nicht mit einem solchen Fahrmanöver rechnet. Da die nördliche Einmündung der Bernhardstraße durch den Straßenverschwenk nach dem Umbau noch unübersichtlicher wird, schlagen wir hier eine **Einbahnstraße mit Radfreigabe in Gegenrichtung** vor. Autofahrende sollten nur von der Eisenstückstraße zur Nürnberger Straße fahren dürfen, sodass sich geradeausfahrende Radler*innen kurz vor der Nürnberger Straße gefahrlos nach links zur Fußgängerampel einordnen können. Der von Osten kommende Autoverkehr kann auch an Liebigstraße und Kaitzer Straße ins Wohnviertel abbiegen.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Kein illegales Halten auf dem Radweg möglich
	<ul style="list-style-type: none"> Keine illegalen Überholvorgänge über den Fußweg, weil der Radweg selbst breit genug ausfällt
	<ul style="list-style-type: none"> Einfacheres, schnelleres Halten der Busse (Li. 61, 333) an der Bernhardstraße Ein-/Aussteiger an der Bernhardstraße müssen auf den Radverkehr achten, der natürlich zu warten hat (genauso wie heute)
	<ul style="list-style-type: none"> Ggf. leichte Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit durch schmalere Fahrbahn → Rasen wird reduziert Kein Linksabbiegen in die und aus der Hohen Straße → alternative Zufahrt ins Wohnviertel über Liebig-, Chemnitzer/Bayreuther und Budapester/Altenzeller Straße Kein Rechtsabbiegen in die Bernhardstr. → alternative Zufahrt über Liebig-/Kaitzer Str.
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen → sowieso keine Parkplätze vorhanden!

22 Zellescher Weg



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	650, 651, 653
<p>Ziel: Radwegbreiten entsprechend einer Radvorrangroute sowie mehr hochwertige Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prohlis/Reick – Strehlen – TU-Campus – Löbtau/Plauen • Striesen – Großer Garten – Strehlen – TU-Campus – Löbtau/Plauen • Binnenverkehr zwischen TU und SLUB • Querende Routen von der Innenstadt nach Räcknitz/Zschertnitz 	

Problembeschreibung

Der Zellesche Weg stellt eine der West-Ost-Hauptachsen im Dresdner Verkehrsnetz dar. Mit seiner Verbindung zur [Nürnberger Straße](#) und [Nossener Brücke](#) Richtung Westen und der Dohnaer Straße Richtung Osten ist ein intensiv genutzter, wichtiger Verkehrsweg im Dresdner Süden für den ÖPNV, MIV und Radfahrende. Die Bedeutung wird mit dem Ausbau der Stadtbahn 2020 noch weiter zunehmen. Besonders hoch wird er in Zeiten des Hochschulbetriebes frequentiert, wenn beidseitig, aber insbesondere auf der rechten, südlichen Fuß- und Radwegseite ein erhebliches Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen besteht. Die Studierenden sowie Mitarbeiter*innen der TU sind hier zwischen den zahlreichen Gebäuden der TU-Dresden (Hörsaalzentrum, Neue Mensa, SLUB, Dreipunkt ...) unterwegs. Viele Radfahrende nutzen die Radwege in beide Richtungen, was nur auf einem sehr kurzen Abschnitt vor der Neuen Mensa erlaubt ist. Dieses „Geisterradeln“ wird oft durch fehlende Querungsmöglichkeiten verursacht.

Das [städtischen Radverkehrskonzept](#) stellte ebenfalls fest, dass sich der Radwegbelag in einem schlechten Zustand befindet, die Radwege zu schmal ausgebaut sind, Querungsstellen fehlen und unerlaubtes Linksfahren häufig vorkommt. Die Mängel im Status quo sind jedoch nebensächlich geworden, da der Zellesche Weg **im Rahmen des Projekts „Stadtbahn 2020“ vollständig neu gebaut**

werden soll. Der Stadtrat hatte 2016 die Vorplanung beschlossen, wobei sich die finalen Planfeststellungsunterlagen offenbar weiterhin in Bearbeitung befinden. Unsere Problembeschreibung bezieht sich deshalb auf den vorläufigen Planungsstand 2016.¹⁰

Auf Initiative der GRÜNEN Stadtratsfraktion konnte für die **Südseite zwischen Fritz-Förster-Platz und Ackermann-/Paradiesstraße** (Tramlinie 11) eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden. So heißt es im Stadtratsbeschluss:

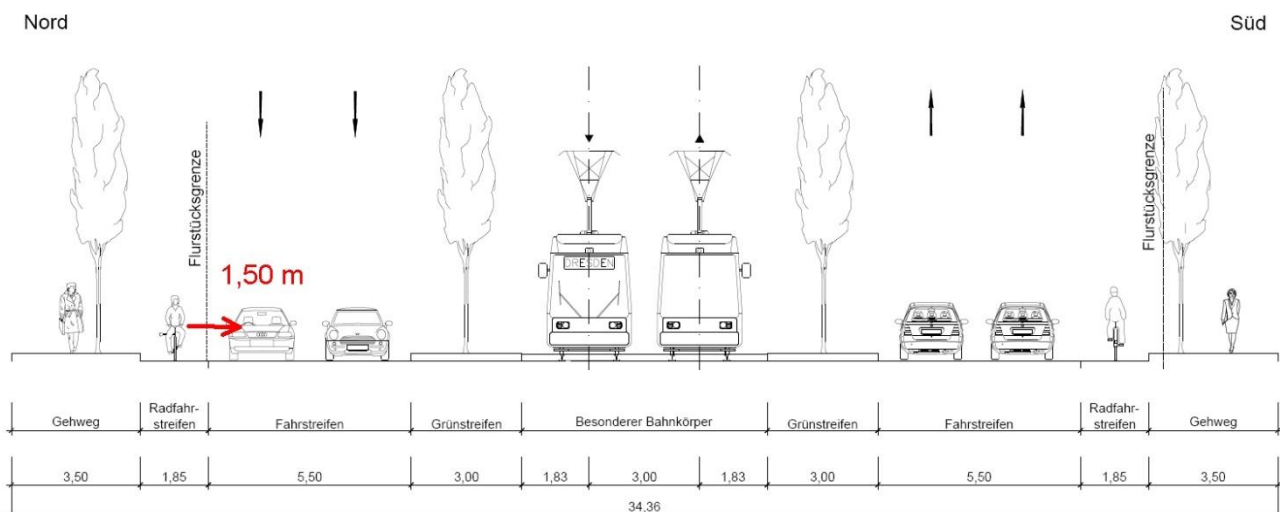
Zwischen der Ackermannstraße und dem Fritz-Förster-Platz wird zudem der nördliche Einrichtungsfahrradstreifen mit einer Breite von 2,00 m statt 1,85 m und auf der südlichen Seite der Zweirichtungsrادweg mit einer Breite von 2,50 m statt 2,00 m (zzgl. Sicherheitszuschlag) geplant.

Dieser Zweirichtungsrادweg kann insb. die vielen Radfahrten von/zur SLUB in beiden Fahrtrichtungen aufnehmen. Um den nötigen Platz für diesen breiten Radweg sowie die separate Stadtbahntrasse zu schaffen, wird der Kfz-Verkehr auf zwei überbreiten Fahrspuren à 5,50 m geführt.

Für uns bleiben jedoch **wesentliche Kritikpunkte am Vorplanungsbeschluss** bestehen:

1. Auf der gesamten Nordseite sowie auf der Südseite zwischen Paradiesstraße und Teplitzer Straße sind **zu schmale Radfahrstreifen** mit einer Breite von nur 1,85 m bis 2,00 m geplant. Schutzräume zum Kfz-Verkehr sind keine vorhanden. Wegen der überbreiten Kfz-Fahrspur von „nur“ 5,50 m ist davon auszugehen, dass nebeneinander fahrende PKW sehr eng am Radfahrstreifen entlangfahren und den Mindestüberholabstand von 1,50 m ständig deutlich unterschreiten:

Regelquerschnitt 3 - Bereich Zellescher Weg Ost M.1:100



Regelquerschnitt zwischen Ackermann/Paradiesstraße und Teplitzer Straße aus der Vorplanung 2016: Wenn nun statt einem PKW ein LKW oder ein überbreiter SUV kommt, fährt dieser dann wirklich in Fahrbahnmittle, um den Überholabstand einzuhalten?

¹⁰ https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?_kvonr=10309&voselect=4935

2. Ein **Überholen von Radfahrenden** untereinander wird damit erst recht vereitelt (siehe auch Problembeschreibung zur [Nürnberger Straße](#)). Dieser geringe, mit Mindestmaßen ausgestattete und den Regelbruch provozierende Ausbaustandard wird der Bedeutung dieser Route, die für uns eindeutig als [Radvorrangroute](#) zu werten ist, nicht gerecht!
3. Unverständlich ist für uns, warum der **Busverkehr** – ja, die Linie 61 soll parallel zur Tram weiterhin im 10-Minuten-Takt verkehren! – an der **Haltestellen SLUB (Nordseite) und Zellescher Weg** (beidseitig) direkt auf den Radfahrstreifen geführt wird. Zu Stoßzeiten muss sich der Bus dann mühsam zwischen den Radlerpulk quetschen, mit hohem Risiko, mal ein Fahrrad zu übersehen. Für die subjektive Sicherheitswahrnehmung sind solche Bauvarianten Gift, wie man jeden Tag z.B. am [Hauptbahnhof unter den Brücken](#) beobachten kann. Wer da einmal in letzter Sekunde scharf bremsen musste, weil der Bus direkt vor ihm nach rechts über die Radspur zieht, der steigt beim nächsten Mal vielleicht nicht mehr aufs Fahrrad.



Fehlende Querungsmöglichkeit an der Einmündung der Max-Liebermann-Straße in Richtung Heinrich-Greif-Straße

4. Eine weitere Problematik stellen **fehlende Querungsmöglichkeiten** jenseits der Kreuzungsampeln dar. Diese auch vom [städtischen Radverkehrskonzept](#) erkannte Problematik geht die Vorplanung leider nur sehr halbherzig an. Mehrere Nord-Süd-Routen, wie z.B. der [Räcknitzer Marktweg](#) und seine Fortsetzung zur [Stadtgutstraße](#), die Hauptroute nach Zschertnitz durch [Max-Liebermann-Straße](#) und [Heinrich-Greif-Straße](#), die Verbindung Wundtstraße – Schinkelstraße oder die Hauptroute [von der Hildebrandtstraße zum Pestitzer Weg](#), queren den Zelleschen Weg. Heute können die Radfahrenden den Zelleschen Weg oftmals gar nicht [verkehrssicher queren](#), da es keinerlei Bordsteinabsenkungen gibt und man sich gefährlich über den Grünstreifen in der Mitte mogeln muss. In der Vorplanung von 2016 sind zwar mehr Querungen vorgesehen, aber die meisten davon nur für den Fußverkehr und ohne direkte Anbindung an die [Radfahrstreifen](#) (d.h. keine sinnvolle Linksabbiegemöglichkeit), und oftmals nicht an für den Radverkehr sinnvollen Stellen (siehe Max-Liebermann- und Heinrich-Greif-Straße, obwohl es hier sogar das [Radverkehrskonzept](#) eindeutig fordert). Leider muss man feststellen: Der querende Radverkehr wurde in der Vorplanung an den meisten Stellen kaum mitgedacht!

Lösungsidee

Für den gesamten Korridor [Nossener Brücke](#) – [Nürnberger Straße](#) – Zellescher Weg fordern wir Stadtverwaltung und DVB auf, den [FGSV](#)-Standard für [Radvorrangrouten](#) anzuwenden. Das zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen insb. zu Uni-Stoßzeiten macht die Strecke definitiv zu einer besonders wichtigen innerörtlichen Hauptroute, und genau dafür ist dieser Standard gedacht. Seit dem Vorplanungsbeschluss von 2016 hat sich die Welt hier weitergedreht, und aus unserer Sicht wären relevante Verbesserungen ohne vollständige Planänderung möglich.

Da für die Einrichtungsradwege auf der Nordseite bzw. östlich der Paradiesstraße kein Platz für zusätzliche Schutzräume vorhanden sein dürfte, streben wir **auf allen Abschnitten Hochbordradwege** anzustreben, die für Radfahrende ein höheres Sicherheitsgefühl bieten. Der Kfz-Verkehr hält automatisch einen gewissen Mindestabstand vom Bordstein, anstatt fallweise die Trennlinie der bisher geplanten [Radfahrstreifen](#) zu befahren. Zudem ermöglichen Hochbordradwege auch ein punktuell Überholen durch kurzes Ausweichen auf den Fußweg, wenn schon die Radwegbreiten nicht für ein Überholen auf dem Radweg selbst ausgelegt sind – was natürlich immer die bessere Lösung wäre!

Die **Kreuzungsbereiche** sollten so gebaut werden, dass der Straßenverkehr die Radfahrenden frühzeitig wahrnimmt und jeglicher Bordstein auf Straßenniveau abgesenkt wird. Um die zahlreichen notwendigen Maßnahmen übersichtlicher darzustellen, werden sie nun in einzelnen Abschnitten aufgeführt.

1. Fritz-Förster-Platz bis Dreipunct-Gebäude

Der Hochbordradweg ist auf der **nördlichen Seite** zwischen Fritz-Förster-Platz und Einsteinstraße als [Zweirichtungsradweg](#) zu führen (wie heute auch). Vom Dreipunct bis zur Einsteinstraße muss mindestens die vom Stadtrat beschlossene Breite von 2,00 m hergestellt werden, wobei wir uns fragen, ob nicht die Grünstreifen links und rechts der Bahn einige Zentimeter schmaler ausfallen könnten (abseits der Haltestellenbereiche). Dann wäre auch der [Radvorrangroutenstandard](#) mit 2,50 m Radwegbreite möglich.

Auf der **südlichen Seite** ist definitiv der beschlossene [Zweirichtungsradweg](#) notwendig, wobei die geplante Breite von 2,50 m akzeptabel ist. Für den 50 cm breiten Schutzraum sollte eine bauliche Trennung in Erwägung gezogen werden (anstelle nur einer Markierung), damit die dort legal links Radelnden dem Bordstein und damit dem schnellen Kfz-Gegenverkehr nicht zu nahe kommen. Im Bereich des SLUB-Eingangs schlagen wir vor, auf ein paar neu zu pflanzende Bäume zu verzichten, damit die Verkehrssituation für Radelnde und Fußgänger*innen übersichtlicher wird. Da der mit großen Bäumen bepflanzte Wall vor der SLUB zum Glück erhalten bleibt, ist die Stelle sowieso grün und verschattet. Die heute sehr enge Situation mit Fahrradständern und wartenden Menschen, die sich dort als Treffpunkt verabreden, sollte nicht mit derselben Enge wiederhergestellt werden.



Zellescher Weg auf Höhe des SLUB-Eingangs

Für den Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen nutzbare **Querungen** mit mind. 4,00 m Breite entsprechenden [Rotmarkierungen](#) sind anzulegen:

- An der **Einsteinstraße** (wie heute): Hier zeigt die Vorplanung eine Querung am Ende der neuen Tram-Haltestelle, aber ohne Einbindung des Radverkehrs!
- Auf Höhe des [Räcknitzer Marktweges](#), der eine zusätzliche, entlastende Nord-Süd-Achse darstellt, zeigen die Vorplanungsunterlagen, nur eine viel zu schmale Querung. Sie muss unbedingt direkt

in Verlängerung des Räcknitzer Marktweges angelegt werden, da der Radverkehr nur auf der Südseite im Zweirichtungsverkehr geführt wird und deshalb die Südseite vom Räcknitzer Marktweg direkt erreicht werden muss.

2. Dreipunkt-Gebäude bis Ackermann-/Paradiesstraße

Die **Hochbordradwege** sind in gleichem Ausmaß wie im vorherigen Abschnitt weiterzuführen (Nordseite bis zu 2,50 m, Südseite 2,50 m plus Schutzraum als **Zweirichtungsradweg**). Auch hier könnten die Baumreihen unseres Erachtens dafür etwas schmaler ausgeführt werden (2,75 statt 3,00 m Breite), während parallel zur Tramhaltestelle „SLUB“ genügend Freiflächen für einen leichten Verschwenk des Gehwegs nach Norden bleiben. Die Flächen vor dem Dreipunkt sind sowieso als „zusammenhängender Gehweg“ zu werten, auch wenn Sie dem Freistaat gehören.

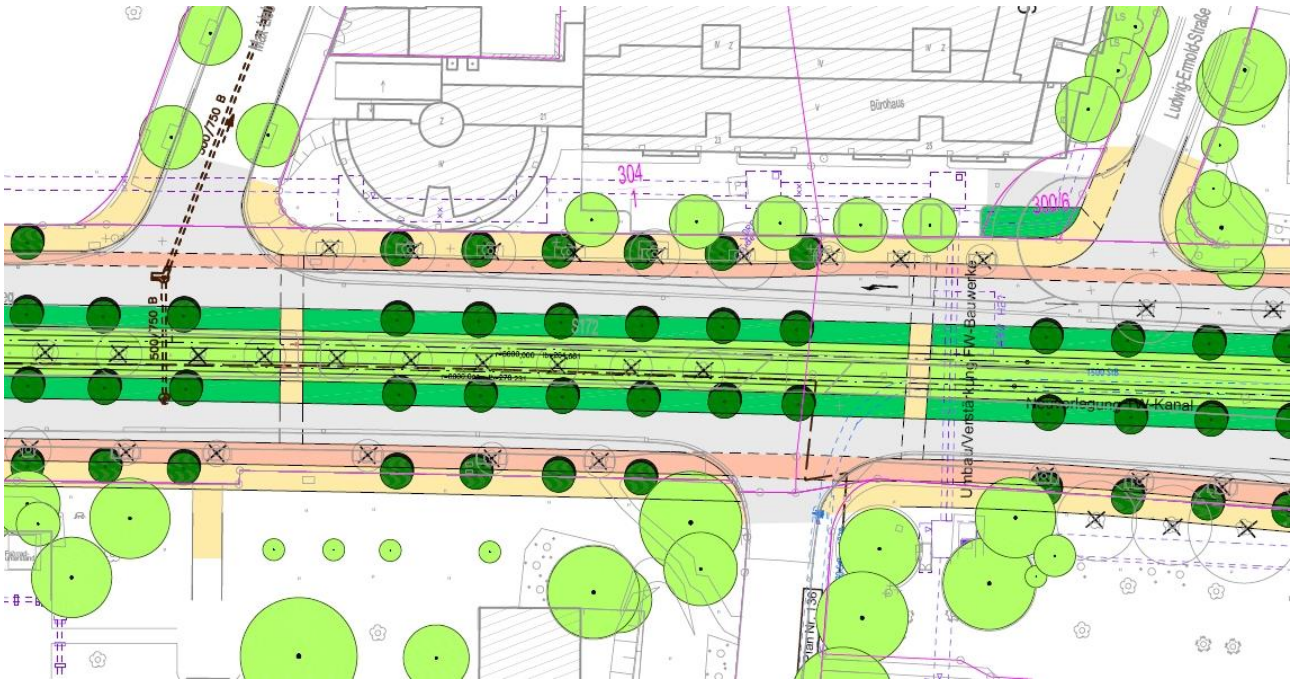
An der **nördlichen Bushaltestelle „SLUB“** sollte die Radspur unbedingt als Hochbordradweg über das Haltestellenkap geführt werden, d.h. der Bus hält links von der Radspur (vgl. Lösungen am S-Bahnhof Strehlen, am Wasaplatz u.v.m.). Bei 5,50 m Fahrbahnbreite können haltende Busse trotzdem links noch vom Kfz-Verkehr überholt werden, d.h. die Mitnutzung des Radstreifens durch die Busse ist für den Kfz-Verkehrsfluss völlig überflüssig. Der Radverkehr muss warten, wenn ein Bus hält – nicht anders als bei der offiziell geplanten Lösung, aber er kann nicht aus Versehen vom Bus überfahren werden!

Notwendig ist aber eine grundlegende Lösung für die **Querungen des Zelleschen Weges auf Höhe Max-Liebermann-Straße und Heinrich-Greif-Straße**. Die beiden Straßen treffen leicht versetzt auf den Zelleschen Weg und sind im **Radverkehrskonzept der Stadt Dresden** als wichtige Route zwischen Zschertnitz und Innenstadt eingeplant – dies greift unser Radzielnetz Plauen auf. Die Vorplanungsunterlagen stellen uns an dieser Stelle nicht zufrieden. Wie einschlägige Unfälle an genau diesen beiden Einmündungen zeigen, ist es für Kfz-Rechtsabbieger jedoch sehr irritierend, wenn Radelnde plötzlich nach links ziehen müssen, um die Querung zu erreichen. Stattdessen muss der Radverkehr direkt geradeaus den Zelleschen Weg queren können, um dann auf der anderen Seite einige Meter den Radweg nach links zu nutzen, bevor dann nach rechts Richtung Norden bzw. Süden abgebogen wird. Aus den Nebenstraßen heraus sind klar markierte Aufstellflächen zu schaffen, die dem Autoverkehr verdeutlichen, dass Fahrräder sich zum Geradeausfahren einfädeln, während Autos nur nach rechts abbiegen dürfen. Zwei breite, rot markierte Querungen mitsamt Warnlicht an den Straßenbahnschienen sind daher unverzichtbar. Faktisch müssen dafür vor allem die



Vorschlag für direkte Querungen Max-Liebermann-Straße und Heinrich-Greif-Straße

bereits in der Vorplanung vorgesehenen Querungen um einige Meter verschoben wird – mit etwas Liebe zum Detail sollte das kostenneutral möglich sein!



In den Vorplanungsunterlagen wurde die Querung der Nord-Süd-Route über Max-Liebermann- und Heinrich-Greif-Straße leider nur sehr halbherzig aufgegriffen!

3. Ackermann-/Paradiesstraße bis Teplitzer/Caspar-David-Friedrich-Straße

Auf dem östlichen Teilstück fordern wir ebenfalls durchgehende **Hochbordradwege mit idealerweise 2,50 m Breite (Radvorrangroutenstandard)**, mindestens jedoch 2,10 m statt der geplanten 1,85 m, jeweils im Einrichtungsverkehr. Da der Zellesche Weg hier von breiten Rasenflächen begleitet wird, die z.T. in städtischem, z.T. in staatlichem Besitz sind, sollten sich hier zusätzliche 1,50 m finden lassen. Auch könnte erneut eine leichte Verschmälerung der Alleestreifen links und rechts der Tram in Erwägung gezogen werden.

An den **Bushaltestellen „Zellescher Weg“** müssen Rad- und Busverkehr unbedingt räumlich getrennt werden, wie bereits an der SLUB. Auch dazu eignet sich die Hochbordführung deutlich besser als der bisher geplante **Radfahrstreifen**.






Von besonderer Bedeutung sind auch hier weitere anzulegende **Querungen**:

- **Schinkelstraße und Wundtstraße** sind eine gute Radnebenroute zur Entlastung der Paradies- und Ackermannstraße. Auf Grund der Studentenwohnheime sowie des Zugangs bzw. der Zufahrt zum Weberbau bzw. zur August-Bebel-Straße besteht hier ein zusätzlicher Querungsbedarf. Wichtig wäre, dass die am Ostende der Tramhaltestelle „Zellescher Weg“ sowieso geplante Querung für

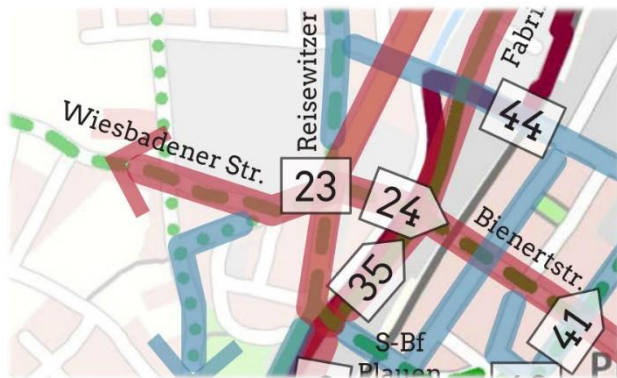
den Radverkehr angelegt und beidseitig verkehrssicher und legal an Schinkel- und Wundtstraße angebunden wird!

- [Pestitzer Weg und Hildebrandstraße](#) möchten wir zu einer Hauptroute von Zschertnitz nach Strehlen und zum Großen Garten aufwerten, als Entlastung für den für Radfahrende unattraktiven Straßenzug [Caspar-David-Friedrich-Straße](#) – Wasaplatz. Auch Radelnde vom TU-Campus in Richtung Striesen könnten die Direktanbindung zur Querallee des Großen Gartens gut nutzen. Deshalb fordern wir zwischen den flachen Studentenwohnheimen am Zelleschen Weg 41 und dem „Apfelgarten Strehlen“ eine hochwertige Querung für Rad- und Fußverkehr – mehr dazu in [Maßnahme 28!](#)

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Östlich der Ackermann-/Paradiesstraße geringfügige Zunahme an Grundstücksabtretungen, die für den Stadtbahn-Bau sowieso nötig sind → keine Privatanlieger betroffen!
	<ul style="list-style-type: none"> • bessere Querungsmöglichkeiten als heute
	<ul style="list-style-type: none"> • Einfacheres, schnelleres Halten der Busse an der SLUB und am Zelleschen Weg • Ein-/Aussteiger müssen auf den Radverkehr achten, der natürlich zu warten hat (genauso wie heute)
	<ul style="list-style-type: none"> • Deutliche Reduktion der Unfallgefahr zwischen Rad und Kfz, wenn der Radweg in Hochbordlage geführt wird!
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Auswirkungen → sowieso keine Parkplätze vorhanden!

23 Kreuzung Tharandter / Bienertstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	666
<p>Ziel: Einrichtung sicherer Querungs- und Abbiegebeziehungen zwischen Bienert-, Altfrankener, Tharandter und Reisewitzer Straße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gorbitz – Naußlitz – Plauen – Zschertnitz – Strehlen/Prohlis • Gorbitz/Löbtau-Süd/Plauen – TU-Campus bzw. Vitzthum-Gymnasium • Löbtau – Naußlitz/Dölzschchen/Freital 	

... konkrete Beschreibung wird bis Mai 2022 nachgereicht!

Aus gesundheitlichen Gründen konnten 3 von 60 Maßnahmen leider noch nicht fertiggestellt werden. Davon ist leider auch diese Maßnahme betroffen. Es wird später ein entsprechendes Update zum Download auf www.radfahren-in-plauen.de geben!

24 Bienertstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	667
<p>Ziel: durchgehende Fahrradstraße als Alternative zu Nöthnitzer Straße und Altplauen</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gorbitz – Naußlitz – Plauen – Zschertnitz – Strehlen/Prohlis • Gorbitz/Löbtau-Süd/Plauen – TU-Campus bzw. Vitzthum-Gymnasium 	

Problembeschreibung

Der **westliche Teil der Nöthnitzer Straße** zwischen Münchner Straße und dem Rathaus Plauen wurde vom [städtischen Radverkehrskonzept](#) als wichtige Radroute auserkoren. Die Straße ist mit ca. 7 m Fahrbahnbreite jedoch zu schmal, um dort regelkonforme Radverkehrsanlagen anzulegen. Aufgrund der Park-/Halteerlaubnis auf der einen Seite ist die Straße häufig nur in der Breite einer Spur befahrbar. Regelmäßig müssen Radfahrende die parkenden Fahrzeuge überholen und werden gleichzeitig von Kraftfahrzeugen gefährlich knapp überholt. Insbesondere wenn Busse der Linie 85 oder LKWs durch die Straße fahren, entstehen so gefährliche Situationen für Radfahrende. Langfristig wird die Situation durch die von der DVB geplante Buslinie 67 im 10-min-Takt sogar noch verschärft.

Im Jahr 2019 entstand eine Petition von betroffenen Anwohner*innen, die mit fast 600 Unterschriften breiten Zuspruch erhielt und eine hochwertige Radverkehrsführung durch die westliche Nöthnitzer Straße forderte.¹¹ Leider lehnten Stadtverwaltung und Stadtrat daraufhin das Einrichten durchgehender [Halteverbote](#) ab.

Problematisch an der Radverkehrsführung über die Nöthnitzer Straße ist zudem deren Fortsetzung über die **Straße „Altplauen“**, die vom [F.-C.-Weiskopf-Platz](#) in einem steigungsreichen S-Bogen unterhalb der Plauener Kirche bis zum S-Bahnhof und zum Kreisverkehr an der Tharandter Straße führt. Hier hält

¹¹ Petition P0143/19, siehe: https://ratsinfo.dresden.de/to0050.asp?_ktonr=149093

selbst das [städtische Radverkehrskonzept](#) fest, dass die Verkehrsstärke hier für [Mischverkehr](#) zu groß ist. Angesichts der seit Langem bestehenden Idee, die Buslinie 62 zwischen Johannstadt und S-Bahnhof Plauen durch eine Straßenbahnlinie 5 zu ersetzen, wird sich die Verkehrssituation in Altplauen eher noch verschärfen, da neben einer Straßenbahntrasse keinerlei Platz mehr für eigene Radwege bleiben wird – und [Radeln im Gleisbereich](#) ist äußerst unattraktiv, erst recht in [starker Steigung](#)!

Lösungsidee

Das Anliegen der Petition hatten wir Plauener GRÜNE frühzeitig aufgegriffen und Anfang 2020 einen Antrag in den Geschäftslauf gebracht, der im April 2021 in seinem wesentlichen Punkt auch vom Stadtrat beschlossen wurde: Statt der kaum lösbaren Radverkehrsführung über Nöthnitzer Straße und Altplauen soll die **Bienertstraße zu einer [Radvorrangroute](#) ausgebaut werden!** Dies hat die Verwaltung nun intensiv zu prüfen.¹²

Die **Vorteile der Bienertstraße** sind u.a.:

- Der Straßenquerschnitt der Bienertstraße inkl. Fußwegen hat die identische Breite wie die Nöthnitzer Straße. Mangels Durchgangsverkehr erlaubt diese Straße daher sichere Radverkehrsanlagen für beide Fahrtrichtungen, sofern mindestens einseitig ein [Park-/Halteverbot](#) eingerichtet wird.
- Die Bienertstraße bietet heute schon eine ideale Verbindung über die Rad-/Fußbrücke an der Weißeritz bis Löbtau-Süd/Naußlitz in der Achse Wiesbadener Straße. Im [Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt](#) wird der Abschnitt zwischen Tharandter und [Chemnitzer Straße](#) daher auch bereits



Schon heute fehlt es im S-Bogen Altplauen an Platz für sicheren Radverkehr. Mit der aus grüner Sicht wünschenswerten Straßenbahn wären die Möglichkeiten dann vollends erschöpft – wer wollte hier schon zwischen Rillenschienen radeln?



Wer in der Bienertstraße mit dem Rad genügend Sicherheitsabstand zu parkenden Autos hält, kann heute keinen Gegenverkehr mehr passieren lassen. Man sieht jedoch auch, dass die Parkkapazität tendenziell größer ist als der Bedarf.



Bei einseitigem Parken können sich Auto und Rad hingegen verkehrssicher begegnen. Dies wurde in letzter Zeit durch diverse Baustellen schon abschnittsweise „ausprobiert“.

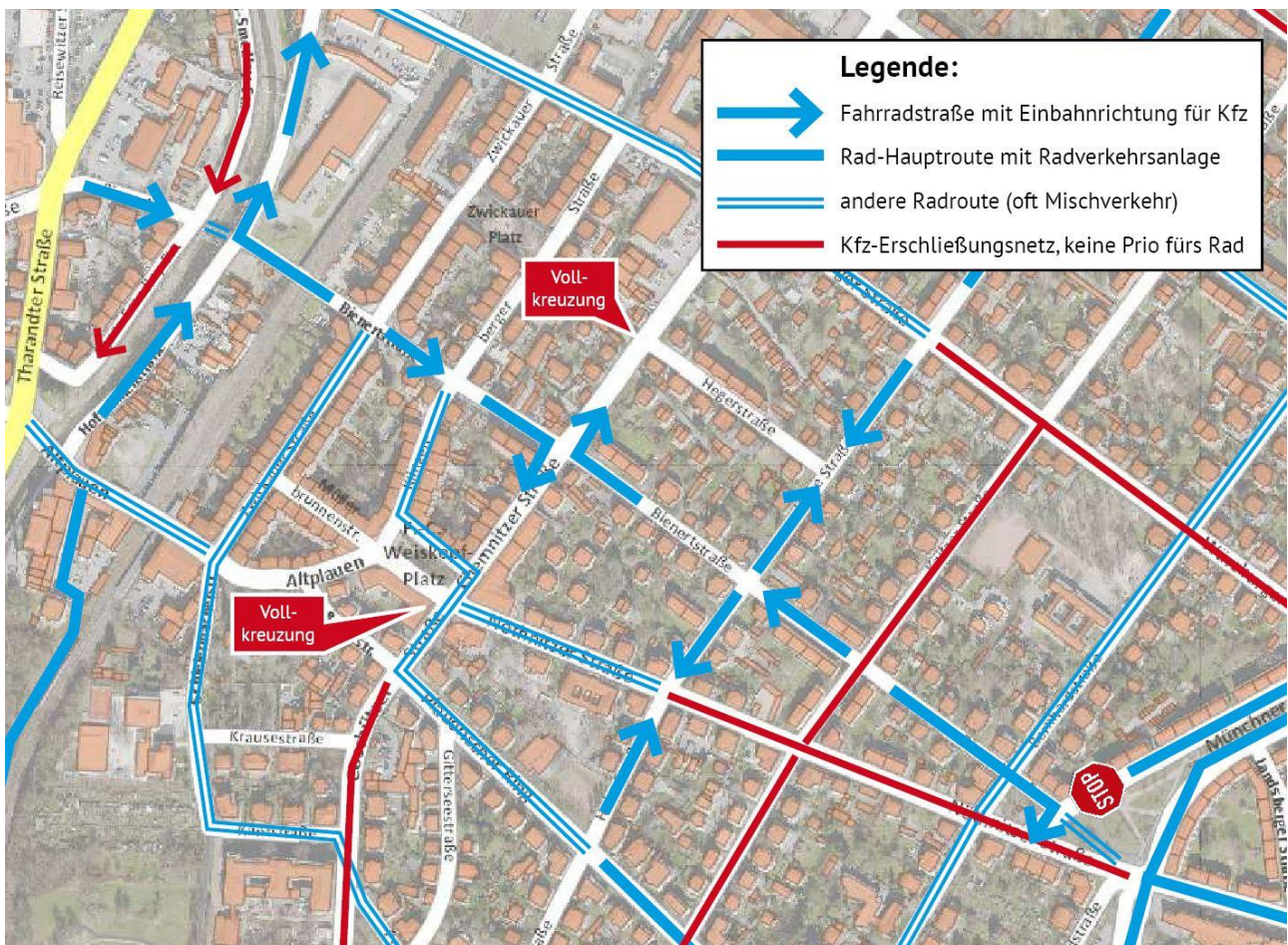
¹² Antrag und Beschluss 0041/20 sind zu finden unter: <https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?kvonr=18389> – Berichterstattung unter: <https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Darum-wollen-die-Gruenen-die-Bienertstrasse-in-Dresden-Plauen-zur-Fahrradstrasse-machen>

als Radroute klassifiziert. Insofern sind die Verlängerung und der gezielte Ausbau dieser Route bis zur Münchner Straße nur konsequent im Sinne eines Netzgedankens für den Radverkehr. Die Bienertstraße ist der dafür nötige Lückenschluss, der östlich bis Zschernitz und Leubnitz weiterführt.

- Die Höhenentwicklung von der Weißeritz bis zur Münchner Straße erfolgt auf der Bienertstraße gleichmäßiger als über die Achse Altplauen–Nöthnitzer Straße.
- Die Bienertstraße bietet eine gute Anbindung an diverse Nord-Süd-Routen an der Tharandter Straße (wobei diese Kreuzung überarbeitet werden muss – siehe [Maßnahme 23](#)), an der [Hofmühlenstraße](#) (Radschnellweg Innenstadt–Freital) sowie an der [Hohen Straße](#) (Radvorrangroute Innenstadt–Coschütz).



Die 2008 wiedereröffnete Fuß- und Radbrücke über die Weißeritz macht die Bienertstraße zu einer idealen Radvorrangroute. Im Vordergrund kreuzt der spätere Radschnellweg nach Freital auf der Hofmühlenstraße.



Durch Einbahnstraßenregelungen können alle Grundstücke erreicht werden, aber die Vorfahrtsschilder für den Radverkehr ziehen keinen Kfz-Durchgangsverkehr an. Geparkt würde sinnvollerweise in Kfz-Fahrtrichtung immer nur noch rechts.

- Mit nur marginalen Umwegen sind die [Anbindung des Weiskopf-Platzes](#) (über Chemnitzer bzw. Klingenberger Straße) sowie des S-Bahnhof Plauen (über Zwickauer bzw. Hofmühlenstraße) weiterhin gegeben.

Für eine **attraktive Radvorrangroute als Fahrradstraße** ist es jedoch notwendig, mehr Platz zu schaffen durch mindestens **einseitige Parkverbote**. Dann könnten sich Radelnde und PKWs sicher begegnen, und es könnte auch nebeneinander geradelt werden – wie es auf Fahrradstraßen explizit erlaubt ist. Um Kfz-Durchgangsverkehr auf der dann breiteren, bevorrechtigten Route zu verhindern, wäre ein **System gegenläufiger Einbahnstraßen** zu etablieren (siehe Skizze). Der direkte Kfz-Anliegerverkehr mit niedrigen Geschwindigkeiten würde somit trotzdem möglich bleiben, während der Durchgangsverkehr problemlos durch die beidseitig parallelen Straßenzüge Nöthnitzer bzw. Würzburger Straße fließen kann. Erfreulicherweise ergab Umfrage des CDU-Ortsverbands, dass die Mehrheit der Anwohner*innen diese Maßnahmen unterstützen¹³ – dies machte erst die mehrheitliche Zustimmung im Stadtrat möglich!

Damit der „Vorrang“ auch in weiten Teilen funktioniert, schlagen wir folgende **Lösungen an Kreuzungen und Einmündungen** vor:

1. An **kreuzenden Nebenstraßen** (Bernhard-, Kaitzer, Klingenberger, Agnes-Smedley-Straße) erhält die Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber dem querenden Verkehr. Dies ist durch [Gehwegvorstreckungen](#) und intensive Fahrbahnmarkierungen zu unterstreichen, wobei die Dresdner Stadtverwaltung inzwischen ein attraktives Markierungskonzept für Fahrradstraßen vorgelegt hat.
2. Im Kreuzungsbereich an der **Gleisschleife Münchner Straße** sollte ein neuer [Zweirichtungsradweg](#) durch die Grünanlage die direkte Anbindung an die [östliche Nöthnitzer Straße](#) herstellen (siehe Skizze). Eine etwas geschwungene Führung dieses Radwegs südlich der Wendeschleife erscheint möglich, ohne die dort stehenden großen Bäume reduzieren zu müssen (siehe Foto). Im Bereich der Baumwurzeln wäre z.B. eine offene Radwegdecke mit Versickerungselementen denkbar. Die Ampelkreuzung an der Passauer/Nöthnitzer

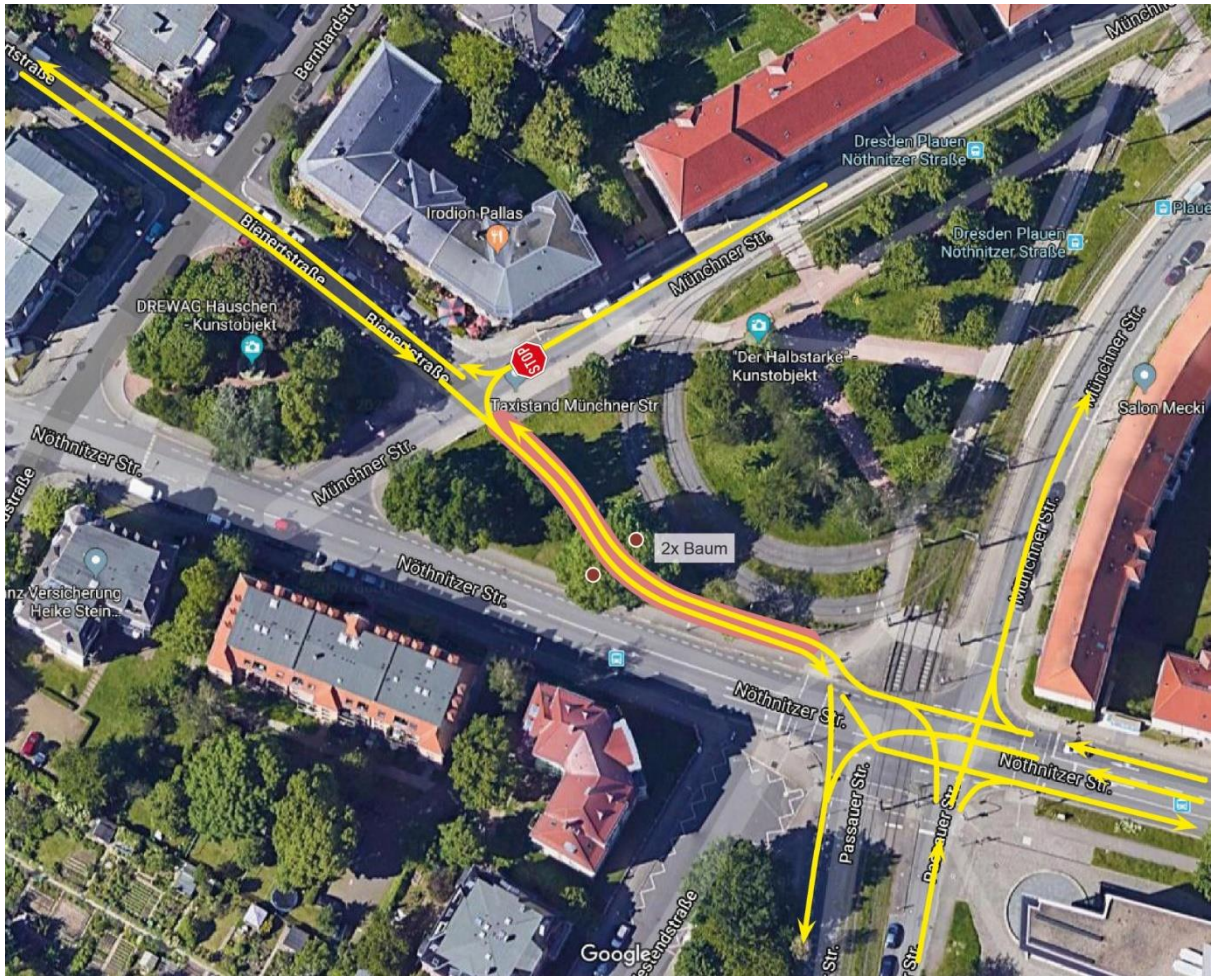


An einzelnen Ecken sind heute halbherzige Parkverbote markiert, die nicht einmal die in der StVO vorgeschriebenen 5 m Abstand vom Kreuzungspunkt abdecken. Wirklich wirksam sind nur echte, bauliche Gehwegvorstreckungen mit ausreichender Länge, wie es sie an anderen Stellen in Oberplauen durchaus schon gibt.



Der Zweirichtungsradweg könnte entweder links oder rechts am mittig fotografierten Baum vorbeiführen, um direkt auf die Bienertstraße zu treffen. Der dortige Taxistand müsste leicht umgebaut werden.

¹³ <https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Radstrasse-auf-der-Bienertstrasse-in-Dresden-Plauen-CDU-signalisiert-Unterstuetzung>



Ganz früher verlief die Bienerstraße schon einmal so, wie wir den neuen Radweg zwischen den Bäumen vorschlagen.

Straße müsste dergestalt umgebaut werden, dass der neue Radweg gut in den Richtung Osten führenden [Schutzstreifen](#) eingefädelt wird (siehe [Maßnahme 25](#)). Der von Norden kommende Verkehr auf der [Münchner Straße](#) sollte durch ein Stopp-Schild auf den Vorrang der Radroute hingewiesen werden, wobei Radelnde nach Süden in die Passauer Straße ebenfalls vom neuen Radweg profitieren würden!



Heute ist die Ecke Münchner/Bienerstraße oft massiv zugeparkt, ohne gute Sicht nach rechts in die Bienerstraße. Ein Stoppschild sollte den aus der Innenstadt kommenden Auto- und Radverkehr deutlich auf den Vorrang der neuen Radroute hinweisen.

3. Die **Kreuzung mit der Chemnitzer Straße** ist leicht seitenversetzt angelegt. Unter Ausnutzung der Einbahnstraßenregelungen sowie eines Rechtsabbiegegebots aus der Bienertstraße heraus kann hier der Kfz-Verkehr soweit verlegt werden, dass eine nur leicht schräge Querung angelegt werden kann (siehe Skizze). Aus unserer Sicht reicht hier eine breite **Rotmarkierung** mit Warnschildern und **Tempo 30** auf der Chemnitzer Straße, jedoch mit „Vorfahrt achten“ für die Radroute. Alternativ wäre eine Ampel mit automatischer Anforderung über Sensorschleifen denkbar.







In Fahrtrichtung West-Ost sähe die von uns geforderte Querung der Chemnitzer Straße ungefähr so aus: Der Radelnde ordnet sich relativ weit links ein und kann dann mit leichtem Versatz geradeaus fahren – direkt dorthin, wo gerade der Smart steht.



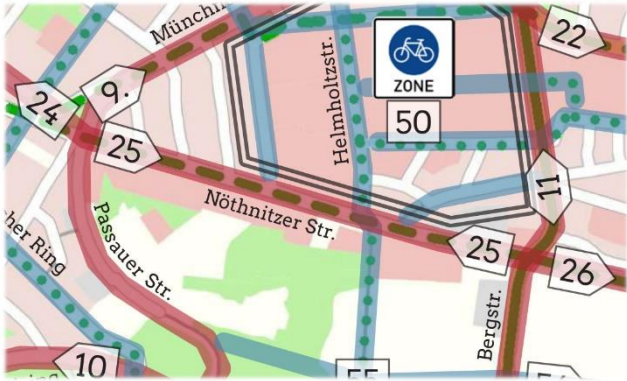
Unser konkreter Vorschlag für eine ampelfreie Querung der Chemnitzer Straße versucht den Seitenversatz der beiden Teile der Bienertstraße möglichst gering zu halten. Der Radverkehr wird schon vor der Kreuzung auf die linke Fahrbahnseite verschwenkt, während der Kfz-Anliegerverkehr rechts bleibt und nur nach rechts abbiegen darf. Zur Teilung sollten einige Poller montiert werden, sodass der Kreuzungsbereich automatisch nicht mehr zugeparkt werden kann. Auf der Chemnitzer Straße sollte Tempo 30 und Überholverbot (durchgezogene Linie) gelten.

4. An den **Radroutenkreuzen mit Hoher Straße und Hofmühlenstraße** sollte die Vorfahrt eher bei den Nord-Süd-Routen liegen. Radelnde entlang der Bienertstraße müssten ggf. kurz warten.
5. Der **Kreisverkehr an der Zwickauer Straße** könnte mit unveränderter Vorfahrtsregelung erhalten bleiben, sollte aber ebenfalls als Fahrradstraße gewidmet werden.
6. Der komplexen **Einmündung in die Tharandter Straße** haben wir eine **eigene Maßnahme** gewidmet.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung aller Grundstücke bleibt erhalten → Einbahnstraßensystem erfordert z.T. kleinere Umwege, die mit dem Auto aber schnell erledigt sind
	<ul style="list-style-type: none"> • Leichteres Queren der Bienertstraße durch bessere Sicht an Kreuzungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Behinderungen durch z.T. langsam Radelnde in der westlichen Nöthnitzer Straße sowie entlang der Straße „Altplauen“
	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Behinderungen durch z.T. langsam Radelnde in der westlichen Nöthnitzer Straße sowie entlang der Straße „Altplauen“ • Kein Durchgangsverkehr durch die Bienertstraße mehr möglich → heute extrem gering ausgeprägt
<p>P</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall von 50% der Stellplätze in der Bienertstraße (außer im kurzen Löbtauer Abschnitt, wo heute bereits nur einseitig geparkt wird) • Bevorrechtigtes Anwohnerparken, z.T. Verlagerung in Nebenstraßen mit Kapazitätsreserven → Dass es diese gibt, haben diverse Baustellen wie sich in den letzten Jahren mit abschnittswisen Straßensperrungen entlang der Bienertstraße gezeigt.

25 Östliche Nöthnitzer Straße



Hauptroute	im RVK: Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	Beschlusergängerung OR66
Ziel: Einrichtung von Schutzstreifen zwischen Bergstraße und Münchner Straße (mit Anbindung an die Bienertstraße)		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> Naußlitz/Löbtau – Plauen – TU-Südcampus – Zschertnitz – Leubnitz – Reick/Prohlis Plauen/Südvorstadt-West – Vitzthum-Gymnasium 	

Problembeschreibung

Die Nöthnitzer Straße zwischen der [Münchner Straße](#) und der [Bergstraße](#) ist eine Hauptverbindungsstraße zwischen Plauen und Zschertnitz. Sie verläuft eher hangparallel und weist eine geringe, kontinuierliche Steigung auf, sodass sie sich gut mit dem Fahrrad befahren ließe – wenn denn vernünftige Radverkehrsanlagen vorhanden wären. Aufgrund der beidseitig anliegenden Fakultäten der Universität wird der Straßenabschnitt überdurchschnittlich von Radler*innen genutzt. Sie ist ferner eine günstige Zufahrt von Plauen in Richtung Vitzthum-Gymnasium und wird daher auch von Schüler*innen sowie Kindern und Jugendlichen, die Sportangebote an der dortigen Sporthalle nutzen, befahren.

Gerade wegen des in den nächsten Jahren entstehenden Erweiterungscampus Süd der TU Dresden südlich der Nöthnitzer Straße rückt diese vom Rand immer stärker ins Zentrum des [Campusgebiets](#) und wird für Studierende immer bedeutender – im Fuß- wie Radverkehr.

Um die Sicherheit der Radfahrenden zu gewährleisten, ist eine zuverlässige und sichere Radverkehrsführung notwendig. Diese ist heute nicht gegeben, da in beiden Fahrtrichtungen kein Radweg existiert und die geringe Fahrbahnbreite in Verbindung mit starkem PKW-Verkehr, der Buslinie 85 sowie den auf der Nordseite [straßenparallel parkenden Autos](#) (auf einem ehemaligen Radweg!) für zahlreiche Gefährdungssituationen für Radfahrende sorgt. Perspektivisch soll die Buslinie 85 sogar zu

einer 60er-Linie im 10-Minuten-Takt aufgewertet werden, was das Gefahrenpotenzial weiter erhöhen wird.

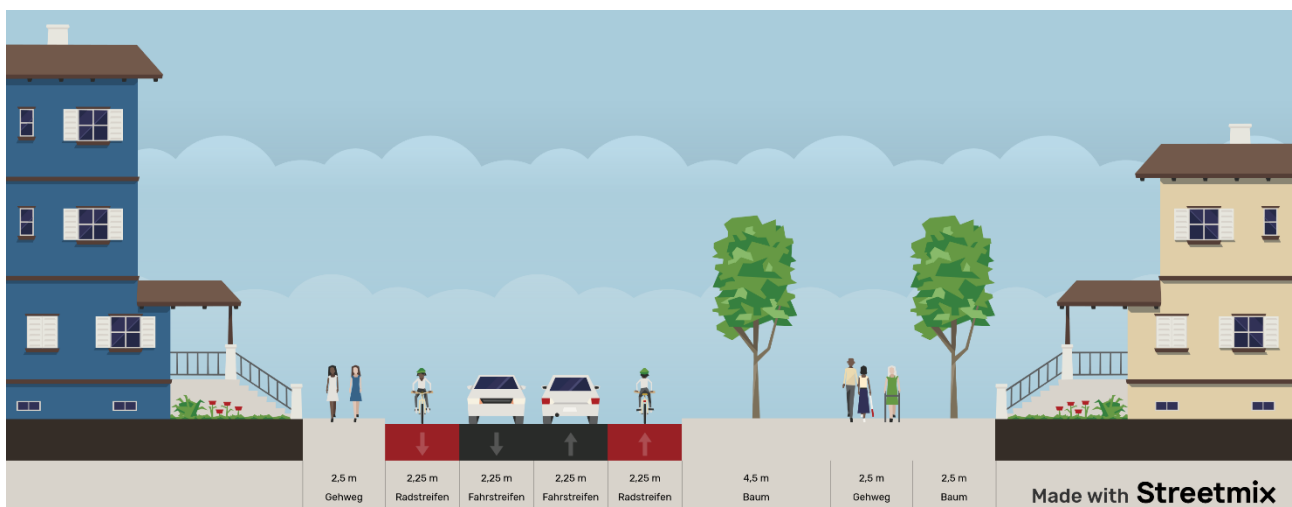
Trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens von bis zu 6.000 Kfz pro Tag ist der Abschnitt für Radfahrer*innen völlig unzureichend gesichert. Sie teilen sich die schmale Fahrbahn mit den Kraftfahrzeugen. In Fahrtrichtung West (bergauf) sind einige, aber nicht alle Abschnitte des [Fußwegs für den Radverkehr freigegeben](#) – dieses Flickwerk darf jedoch nur in Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Ab der Helmholzstraße in Richtung Bergstraße fehlt zudem der Gehweg auf der rechten Seite. Eine zusätzliche Gefahr geht dort von den Glascontainern aus, die direkt am Fahrbahnrand stehen, sodass haltende Autos den Verkehr blockieren und Glasscherben auf der Fahrbahn liegen.

Lösungsidee

In den kommenden Jahren steht sowieso ein grundlegender Neubau dieses Straßenabschnitts an, sodass die Stadtverwaltung bereits mehrere Planvarianten entwickelt hat. Eine öffentliche Informationsveranstaltung wurde wegen der Corona-Pandemie mehrfach verschoben.

Wir plädieren im Zuge des Neubaus explizit für **2,25 m breite Schutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten**, um ausreichend Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Zudem ermöglichen breite Radstreifen auch das einfachere Überholen der Radfahrenden untereinander, was bei hohem Aufkommen vor allem in der Steigung unvermeidbar ist. Damit die Autos nicht permanent auf den Schutzstreifen fahren und optisch eingebremst werden, sind diese durchgängig rot zu markieren (wie z.B. auf der Wernerstraße in Löbtau schon umgesetzt).

Die **Kernfahrbahn** soll auf das gesetzliche Untermaß von 4,50 m verschmälert werden, umso, zusammen mit den die Schutzstreifen, eine Fahrbahnbreite von 9 m effektiv und sinnvoll auszunutzen. Diese entstünde u.a. durch die Auflösung des Parkstreifens (siehe unten). Der heute als Parkstreifen ausgeschilderte, gepflasterte „Ex-Radweg“ kann also nicht unverändert weitergenutzt werden, sondern



Unser idealer Querschnitt für die neu zu bauende Nöthnitzer Straße in Höhe Hausnummer 25 – in Blickrichtung Bergstraße: Breite, rot markierte Schutzstreifen bremsen den Kfz-Verkehr, wobei Busse und LKW den Schutzstreifen bei Gegenverkehr mitbenutzen müssen. Dies ist allemal besser als ein schmaler Schutzstreifen, wo viele denken, sie könnten scharf an der gestrichelten Linie vorbei überholen!

würde durch einen asphaltierten, durchgehend rot markierten [Schutzstreifen](#) auf Fahrbahnniveau ersetzt. Mit den vorgeschlagenen Fahrbahnbreiten entstünde dann auf der Südseite ausreichend Platz für einen zweiten Schutzstreifen, wobei ca. 50 cm vom heute ca. 5 m breiten Grünstreifen einbezogen werden müssten. Dies sollte ohne Beeinträchtigung der Baumreihe möglich sein.

Da auch das Fußverkehrsaufkommen im Bereich der TU Dresden hoch ist und im Bereich durch geplante Neubauten noch zunehmen wird, müssen **breite Fußwege erhalten** bleiben – ohne diese für den Radverkehr mitzunutzen! Die zusätzliche Fortführung des Gehwegs auf der Südseite bis zur Bergstraße erscheint wiederum unvermeidbar im Zuge der Erschließung des Südcampus auf dieser Straßenseite.

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Vorzugslösung müsste der auf der Nordseite ausgeschilderte [Parkstreifen aufgelöst](#) werden. Beim Ausbau der heutigen Straße wurde dieser bereits als Radfahrstreifen in Fahrtrichtung West angelegt und erst nachträglich zum Parkstreifen umgewidmet, wie nicht nur die rote Pflasterung, sondern auch die grauslichen Ein- und Ausfädelungen an der Bergstraße bzw. Münchner Straße belegen. Die Notwendigkeit eines Radstreifens war also bereits vor langer Zeit erkannt worden, aber im Nachhinein dem hohen Parkdruck im TU-Gebiet zum Opfer gefallen.



Sicht in Richtung Bergstraße mit baustellenbedingt gesperrtem Parkstreifen (Ex-Radweg) auf der Nordseite (links im Bild). Der freigegebene Fußweg auf der rechten Bildseite mündet direkt auf der Fahrbahn.

Zwischen Bergstraße und Georg-Schumann-Straße parken auf diesem Randstreifen fast ausschließlich TU-Angehörige, d. h. abends und am Wochenende werden diese Parkstreifen fast überhaupt nicht genutzt. Weil im Zuge des Südcampus ohnehin TU-Parkhäuser entlang der Nöthnitzer Straße geplant sind, können die Flächen endlich wieder für einen sicheren Radverkehr genutzt werden. Anstelle der heutigen, einseitigen Pflasterung schlagen wir diese der asphaltierten Fahrbahn zu.

Zwischen Georg-Schumann-Straße und Münchner Straße wird der Parkstreifen sowohl von TU-Angehörigen sowie Mitarbeitenden der südlich gelegenen Forschungsinstitute, die eigentlich eigene Stellplätze anbieten, als auch von Anwohner*innen genutzt. Innerhalb des Wohnquartiers im Dreieck Nöthnitzer/Münchner/Georg-Schumann-Straße stellen die straßenparallelen Stellplätze entlang der Nöthnitzer Straße jedoch nur einen kleinen Bruchteil der insgesamt vorhandenen Stellplätze dar. Teilweise vermietet die dort zuständige Wohnungsgenossenschaft "Glückauf" Süd auch Stellplätze auf ihren Grundstücken. Daher ist der Entfall der straßenparallelen Stellplätze in der Abwägung zwischen Verkehrssicherheit, Durchlassfähigkeit und Stellplatzsituation akzeptabel – gerade auch weil diese Fläche ursprünglich sowieso als Radstreifen vorgesehen war. Ohne diesen Eingriff in den Status quo wäre eine Radverkehrsanlagen nur möglich, indem man die auf der Südseite stehenden Baumreihen ersatzlos fällt – und dies wird insbesondere auch von Anwohnern abgelehnt, wie eine frühere Bürgerveranstaltung der Verwaltung gezeigt hatte. Eine Regulierung des Parkdrucks durch eine Anwohnerparkregelung erscheint sinnvoll, wobei bei Bedarf auch Abschnitte der Helmholtzstraße einbezogen werden können, wo es keine direkten Anwohner*innen gibt.






Um das **Linksabbiegen der Radelnden** in die nördlich zur Nöthnitzer Straße gelegenen Straßen (z. B. Helmholtzstraße, Georg-Schumann-Straße usw.) zu gewährleisten, sind in Fahrtrichtung Ost rechts neben der Fahrbahn Aufstellflächen anzulegen. Der hierfür notwendige Platz ist zwischen den einzelnen Bäumen der Baumreihe vorhanden. Das Fällen von Bäumen soll dadurch vermieden werden.

Am **westlichen Ende der Nöthnitzer Straße** wird der Schutzstreifen in den Kreuzungsbereich der [Münchner Straße](#) eingebunden, der in diesem Zuge ebenfalls mit umgestaltet werden soll. Eine Fortführung des Schutzstreifens in die [Bienerstraße](#) bzw. in die Münchner Straße stellt dann die bislang mangelnde Überleitung für Radfahrer*innen sicher und wird das Radfahraufkommen nachhaltig steigern (Details siehe [Maßnahme 24](#)).

Am **östlichen Ende** wird der Schutzstreifen ebenfalls in den Kreuzungsbereich der [Bergstraße](#) eingebunden, wobei hier diverse Linksabbiegemöglichkeiten nachzurüsten sind. Durch die weiterführende Maßnahme [Räcknitzhöhe](#) wird dann eine sinnvolle Radverbindung nach Zscherwitz entstehen, die bereits jetzt schon durch die Schüler des Vitzthum-Gymnasium rege genutzt wird.

An den **Bushaltestellen** Helmholtzstraße, Regensburger Straße und Nöthnitzer Straße (nur in Richtung Löbtau) sollte der Schutzstreifen unverändert fortgeführt werden, sodass ihn der Bus zum Anhalten benutzen kann. Dies kann z.B. durch eine Unterbrechung der roten Markierung gekennzeichnet werden. Für [bessere Haltestellenbauformen](#) erscheint der Straßenquerschnitt insgesamt leider zu schmal.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Lärm und Abgase der an- und abfahrenden Fahrzeuge • Abstellflächen für Feuerwehr und Rettungsdienst im Notfall
	<ul style="list-style-type: none"> • besseres Überqueren der Straße durch bessere Sichtverhältnisse • durchgängiger und beidseitiger Gehweg ohne Freigabe für den Radverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Behinderung durch langsam fahrende Radfahrer*innen
	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Aufstauen durch vorausfahrende Radfahrer*innen beim Begegnungsverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung aller straßenparallelen Stellplätze in die geplanten TU-Parkhäuser sowie in Anwohnerparkgebiete in den Nebenstraßen

26 Räcknitzhöhe



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	654
Ziel: Errichtung eines Zweirichtungsradwegs auf ganzer Länge der Räcknitzhöhe		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Plauen – TU-Südcampus – Zschertnitz – Strehlen/Leubnitz/ Prohlis • Plauen – Vitzthum-Gymnasium 		

Problembeschreibung

Die Räcknitzhöhe ist eine wichtige Ost-West-Verbindung durch Räcknitz/Zschertnitz. Für unser Radzielnetz Plauen, aber auch für das [Radverkehrskonzept der Stadtverwaltung](#) stellt sie eine durchgehende Route von Gorbitz/Naußlitz über Löbtau-Süd, Plauen, Zschertnitz und Leubnitz-Neuostra bis in den Bereich Reick/Prohlis dar. Wichtige Erschließungsfunktionen hat sie überdies für das Vitzthum-Gymnasium Richtung Osten und für den TU-Südcampus Richtung Westen.

Radfahrer*innen müssen sich heute die Fahrbahn mit dem motorisierten Individualverkehr sowie den Bussen der Linie 85 teilen. Der Westabschnitt hat bei [Tempo 50](#) einen geringen Querschnitt mit sehr vielen quer parkenden Pkw, die teilweise weit in die Fahrbahn hineinragen. Aufgrund nicht bestehender Sichtachsen besteht das Risiko, dass ausparkende Kfz jederzeit mit Radler*innen zusammenstoßen könnten, sodass hier die Angst immer mitfährt.

Besonders kritisch ist der Abschnitt auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle Räcknitzhöhe, da hier erhöhte Sturzgefahr beim spitzwinkligen Überfahren der Gleise besteht. Geländer auf dem Bordstein erhöhen die Verletzungsgefahr für stürzende Radfahrer*innen zusätzlich. Der Ostabschnitt der Räcknitzhöhe ist bei [Tempo 30](#) und [Rechts vor Links](#) deutlich breiter. Allerdings wird hier beidseitig am Fahrbahnrand geparkt, sodass hier wiederum eine permanente [Dooring](#)-Gefahr besteht. Durch die höhere Steigung kommt es hier häufiger vor, dass Radfahrer*innen unmittelbar vor Bussen und Pkw herfahren und sich bedrängt fühlen.



Während auf Höhe der Kleingartenanlage am westlichen Ausläufer Räcknitzhöhe noch beengte Straßenverhältnisse vorherrschen...



... ist im Bereich des Moreauwegs bereits ausreichend Platz für die Neuerrichtung einer Radverkehrsanlage vorhanden.

Insgesamt bietet die Fahrbahn der Räcknitzhöhe nicht genügend Platz, um alle fahrenden Verkehrsteilnehmer*innen nebeneinander zu führen. In allen Abschnitten sind enge Überholmanöver und viel [Dooring](#) an der Tagesordnung. Mit den Plänen zur Verdopplung des ÖPNV durch die avisierte Premium-Buslinie 67 wird das Gedränge auf dieser Straße in der Zukunft noch zunehmen. Letztlich gibt es für die Schüler*innen des Vitzthum-Gymnasiums aufgrund der fehlend Radverkehrsinfrastruktur keine sichere Möglichkeit, mit dem Fahrrad über die Räcknitzhöhe zur Schule zu gelangen.

Um dieser Route die Qualität einer [Hauptroute](#) sowie einer [Typ-III-Route](#) gemäß Radverkehrskonzept zu verleihen, sind punktuelle Maßnahmen wie die abschnittsweise [für den Radverkehr freigegebenen Gehwege](#) (z.B. im Bereich Alträcknitz) und der Straßenbahnhaltstelle schlichtweg nicht ausreichend. Hier ist eine grundhafte Betrachtung der Verkehrsordnung zwingend erforderlich.

Lösungsidee

Glücklicherweise ist die bauliche Situation neben der Fahrbahn jedoch nicht so eng wie beispielsweise in der [Caspar-David-Friedrich-Straße](#), denn vor allem südlich der Fahrbahn sind nahezu im gesamten Verlauf Freiflächen vorhanden. Dadurch besteht die Möglichkeit, den Radverkehr vom motorisierten Verkehr abzugrenzen, ohne dass die Fahrbahn verbreitert und erneuert werden muss. Auch ist kein Eingriff in den ruhenden Verkehr erforderlich, wenn diese Freiflächen für den Radverkehr genutzt würden. Auf dieser Straßenseite gibt es zudem auf 1,4 km Länge sehr wenige Querungen, namentlich den Nassauer Weg, die Münzmeisterstraße, die Michelangelostraße und den Rubensweg.

Daher fordern wir auf beinahe der gesamten Länge der Räcknitzhöhe die **Errichtung eines [Zweirichtungsradwegs](#) abseits der Fahrbahn**, der als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) ausgeführt wird. Es sollte eine durchgängige Mindestbreite von 3,00 m sichergestellt werden – wo immer möglich mindestens 3,50 m. Die Gesamtmaßnahme sollte mit folgenden Einzelmaßnahmen umgesetzt werden:

1. Die **westliche Anbindung der Räcknitzhöhe** an [Bergstraße](#) und [Nöthnitzer Straße](#) bleibt über die bereits bestehenden [Fahrrad-](#) und [Schutzstreifen](#) bestehen. Auf dem ca. 60 m kurzen Stück östlich des heutigen Beginns/Endes der Radspuren wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, weil hier die Fahrbahn selbst für Schutzstreifen zu schmal ist. Auch auf dem nur einseitig vorhandenen Gehweg ist keine Platzreserve. In beiden Richtungen wird [Tempo 20](#)

[oder 30](#) in Verbindung mit einem **Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen** sowie des Achtungsschildes „querender Radverkehr“ angeordnet, um die Gefahr für Radfahrer*innen zu reduzieren. Im Bereich der Einmündung des Kleingarten-Parkplatzes wird eine Querung für den westwärtigen Radverkehr über die Fahrbahn vorgesehen, die mit einer rot markierten [Radverkehrsfurt](#) gekennzeichnet wird. Anschließend führt der Zweirichtungsradweg auf der südlichen Seite der Räcknitzhöhe weiter.

- Der **Parkplatzbereich der Kleingartenanlage**, der auf städtischem Grund liegt, kann nicht in der heutigen Form bestehen bleiben. Er liegt gegenüber der Straße zu hoch, sodass dieses Terrain ungefähr auf Straßenniveau abgesenkt und mit einer neuen Böschung an der südlichen Kante abgeschlossen werden müsste. Ein Neubau unter Beibehaltung einer ähnlichen Zahl an Stellplätzen wäre jedoch möglich, sodass die Fahrzeuge nun quer zur Fahrtrichtung unmittelbar an der Fahrbahn abgestellt werden. Dies entspräche exakt der Parkplatzsituation vor dem Kleingartenverein „Fernblick e.V.“, der weiter östlich zwischen Moreauweg und Nassauer Weg liegt. Hinter dem neuen Parkstreifen verläuft der erste Abschnitt des neuen [Zweirichtungsradwegs](#) bis zum [Moreauweg](#) und dann weiter zum Nassauer Weg.



Skizzierter Streckenverlauf von der Bergstraße über die Räcknitzhöhe bis zum beginnenden Zweirichtungsradweg auf Höhe der Kleingartenanlage. Eventuell könnte der Zweirichtungsradweg sogar noch weiter nach Westen verlängert werden, sodass sich der blau markierte Abschnitt mit Mischverkehr auf 50% der dargestellten Länge verkürzen würde!

- An der **Einmündung des Nassauer Wegs**, konkret im Bereich des Grundstücks Nassauer Weg 2 sowie der Mülltonnen-abstellfläche und Kfz-Stellflächen der Räcknitzhöhe 34/36, [entfallen die Parkplätze](#) (etwa 20 an der Zahl), damit der [Zweirichtungsradweg](#) nicht ohne sicheren Abstand zu den parkenden Kfz geführt wird. Sollen die Parkplätze erhalten bleiben, wäre alternativ in Erwägung zu ziehen, mit dem Eigentümer des Grundstücks Nassauer Weg 2 über die Abtretung eines schmales



An der Einmündung des Nassauer Wegs ist zunächst ein Querschnitt herzustellen, um die Errichtung eines Radwegs zu ermöglichen.

Grundstückstreifens in Breite des Radwegs in Verhandlung zu treten, ebenso mit dem Eigentümer des Wohnblocks über die Abstellflächen der Mülltonnen und nebenstehender Pkw. Bei Wahl dieser Alternative sollten jedoch beidseitig neben der Einmündung in den Nassauer Weg mindestens drei Parkplätze an der Räcknitzhöhe gesperrt und zu Grünflächen mit niedrigem Bewuchs umgewandelt werden, um die Sicht für von der Räcknitzhöhe einbiegende Kfz auf den [Radweg](#) zu gewährleisten. Für beide Varianten sollte zudem die Umfahrung des Wohnblocks zu einer Einbahnstraße mit Richtung Räcknitzhöhe – Münzmeisterstraße umgewidmet werden, um den auf die Räcknitzhöhe mündenden Kfz-Verkehr auf den des Nassauer Wegs zu begrenzen.

- Im Bereich des Wohnblocks Räcknitzhöhe 36 – 46 ist in Verhandlung mit dem Eigentümer eine Lösung zur parallelen Führung von Geh- und [Zweirichtungsradweg](#) zu finden. Platz ist hierfür hinreichend vorhanden, ohne dass auch nur einer der Bäume gefällt werden muss.



Skizzierter Streckenverlauf im Kreuzungsbereich Räcknitzhöhe / Heinrich-Greif-Straße. Leider haben wir auf dieser Abbildung einen Fehler eingebaut: Die Violettmarkierungen sind Quatsch und müssten alle gelb sein, d.h. ein durchgängiger Geh- und Radweg entlang der Räcknitzhöhe wird gefordert!

- Im Bereich der **Kreuzung mit der Münzmeisterstraße** wird der [Zweirichtungsradweg](#) als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) über die bestehende Tramquerung geführt. Der vorhandene Querschnitt von mindestens 4,50 m ist dafür hinreichend groß. Darüber hinaus werden Ein- und Ausfädelungen für den Radverkehr der talwärts führenden [Heinrich-Greif-Straße](#) geschaffen. Bereits ab der Tramquerung wird zudem über die Böschung eine direkte Anbindung an die [Michelangelostraße](#) geschaffen.
- Im Bereich der **Haltestelle Räcknitzhöhe** wird der 3,00 m breite [Zweirichtungsradweg](#) hinter dem Haltestellenbereich







Hinter der Haltestelle Räcknitzhöhe könnte ein [Zweirichtungsradweg](#) errichtet werden, wenn Teile der Böschung abgetragen würden.

geführt, wozu die heutige Haltestellenfläche um ca. 1,50 m nach hinten zu verbreitern wäre. Zur Unterscheidung vom Betonpflaster des Wartebereichs sollte der Radweg in Asphalt ausgeführt werden. Um die erforderliche Breite für den [Radweg](#) herzustellen, muss ein Teil der begrünter Böschung abgetragen und steiler angelegt werden. Auch die Treppe muss um etwa 15 m nach Westen umgesetzt werden, wo die Böschung breiter und flacher bestehen bleiben kann.

7. An den **Einmündungen in die Michelangelostraße und in den Rubensweg** erhält die Räcknitzhöhe Vorrangstatus. Die Querungen des [Zweirichtungsradwegs](#) werden neben [Rotmarkierungen](#) mit [Aufpflasterungen](#) ausgeführt, um ein- und ausbiegenden Verkehr zu geringer Geschwindigkeit und erhöhter Aufmerksamkeit zu zwingen. Dazu wird die [Tempo 30-Zone](#) auf der Räcknitzhöhe in eine [streckenhafte Tempo-30-Anordnung](#) umgewandelt und die Tempo-30-Zone in den Bereich der Nebenstraßen (Michelangelostraße, Rubensweg und Räcknitzer Weg) verlagert. Die Etablierung der avisierten Buslinie 67 im 10 Minuten-Takt ist ohne Vorrangregelung ohnehin schwer vorstellbar.
8. Um die **Nord-Süd-Route im Räcknitzer Weg** anzubinden, müssen die Radler*innen auf Höhe des Rubenswegs die Räcknitzhöhe queren. Baulich sind dafür keine gesonderten Maßnahmen erforderlich, da die Radfahrer im [Mischverkehr](#) queren können. Jedoch sollte auf der Räcknitzhöhe mit Verkehrsschildern vor querenden Radfahrer*innen gewarnt werden.
9. Von der **Michelangelostraße bis zur Caspar-David-Friedrich-Straße** wird der [Zweirichtungsradweg](#) als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) fortgesetzt. Wiederholt sind hier sowohl baulich als auch hinsichtlich des Nutzungsrechts mit den jeweiligen Grundstückseigentümern gütliche Vereinbarungen analog zu [Einzelmaßnahme 3](#) zu suchen. Insbesondere muss eine Verkleinerung des Grundstücks der Räcknitzhöhe 76 (Möbel Röthing) inklusive eines Versetzens des Zauns erreicht werden, um eine unterbrechungsfreie [Radwegführung](#) zu ermöglichen. Dafür ist aufgrund der bereits bestehenden Breite des Gehwegs ein Streifen von 1,00 m schon ausreichend. Mit dem Zaun des Garagenhofs auf der Ecke Räcknitzhöhe/Caspar-David-Friedrich-Straße ist gleichermaßen zu verfahren. Sollten Einigungen im Einzelfall nicht möglich sein, müssen im betroffenen Abschnitt entlang der Fahrbahn die [Abstellflächen für Kfz reduziert](#) werden, um den erforderlichen Querschnitt für den [gemeinsamen Geh- und Radweg](#) zu gewinnen.
10. Für die **Einmündung in die Caspar-David-Friedrich-Straße** werden Geh- und Radweg so weit [vorgestreckt](#), dass eine beidseitige Einsicht in die Caspar-David-Friedrich-Straße möglich ist. Für den Wechsel auf die Fahrbahn wird für den Radverkehr der Bordstein abgesenkt. Mittels Vorrangregelung gegenüber der Caspar-David-Friedrich-Straße und [Rotmarkierungen](#) auf der Fahrbahn wird der Radverkehr sicher an die künftige [Busschleuse Zschertnitz](#) angebunden.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsame Nutzung von Gehwegen mit Radler*innen – dafür wird jedoch eine ausreichende Breite geschaffen
	<ul style="list-style-type: none"> keine Radfahrer*innen mehr, die den Busverkehr aufhalten (geplanter 10-min-Takt) Weniger Konflikte im Bereich von Kreuzungen und Haltestellen
	<ul style="list-style-type: none"> Weniger Konflikte mit Fahrradfahrer*innen auf der Fahrbahn
P	<ul style="list-style-type: none"> Marginaler Entfall von Parkplätzen an Einmündungen (weit unter 5% entlang der gesamten Straße) Neugestaltung des Parkplatzes an der Kleingartenanlage „Schöne Aussicht“ direkt von der Fahrbahn aus Keine Gefahr beim Ein-/Ausparken mehr, ein Fahrrad zu übersehen (viele Querparker)

27 Busschleuse Zschertnitzer Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	655
Ziel: Konflikt- und unterbrechungsfreie Verkehrsführung von der Räcknitzhöhe bis zur Zschertnitzer Straße			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Plauen – Räcknitz/Zschertnitz – Leubnitz-Neuostra – Reick – Prohlis 	

Problembeschreibung

Im [Radverkehrskonzept](#) ist eine [Typ III-Route](#) von der [Caspar-David-Friedrich-Straße](#) über die Zschertnitzer Straße in Richtung Prohlis beschrieben und mit der Maßnahme 655 hinterlegt. Richtigerweise wird hier bemängelt, dass der heutige Weg sehr schmal sei und mit einer Baumaßnahme zu einer vollwertigen Radverkehrsanlage aufzuwerten sei. Die Streckenführung dieser [Hauptroute](#) beginnt an der Caspar-David-Friedrich-Straße am Durchstich zur Geystraße und setzt sich über die Zschertnitzer Straße fort, die zunächst als schmaler unbefestigter Weg an Kleingärten vorbeiführt, und mündet in die Kreuzung Zschertnitzer Straße/Otto-Pilz-Straße.

Diese Maßnahme lässt jedoch außer Acht, dass bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus vom 20.11.2014 mit der Maßnahme Nr. 120 die Idee einer Busschleuse – wengleich unverbindlich, mit mittelfristigem Realisierungshorizont und niedriger Priorität – manifestiert wurde. Letztlich wurde im September 2017 im Bebauungsplan 336¹⁴ eine ebensolche Busschleuse fest verankert. Im zugehörigen Gestaltungsplan aus dem Juli 2016 (Anlage 4.2 zum Stadtratsbeschluss vom 09.09.2017) ist vorgesehen, dass es keine exklusiven Radwege gebaut werden. Außerhalb des Kernbereichs der Busschleuse soll stattdessen der Radverkehr im Mischverkehr zusammen mit den Bussen und den Anlieger-Kfz geführt werden. Dabei stünde jedoch mit einem Gesamtquerschnitt von 12,50 m ausreichend Platz zur Verfügung, um den motorisierten, Fahrrad- und Fußverkehr getrennt voneinander zu führen.






¹⁴ siehe: https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?_kvonr=13578

Lösungsidee

Bei der Realisierung der Busschleuse Zschertnitzer Straße sollte die parallele Führung von Rad-, Fuß- und Busverkehr so geplant werden, dass eine konflikt- und unterbrechungsfreie Fortführung des Verkehrs von der Räcknitzhöhe bis zur Zschertnitzer Straße gewährleistet ist. Im Einzelnen bedeutet das:

1. **Von der Räcknitzhöhe kommend** wird der [Zweirichtungsradweg](#) bis in den Kernbereich der Busschleuse fortgeführt. Dazu muss der im Gestaltungsplan angedeutete Gehweg als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeplant und umgesetzt werden. Die im Gestaltungsplan aufgezeigte Breite von 3,50 m erscheint dafür angemessen.
2. Der Zweirichtungsradweg wird im **Kernbereich der Busschleuse** als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) fortgesetzt und mündet schließlich in die Zubringerfahrbahn zum neu geplanten Wohngebiet Geystraße. Der Übergang des Radwegs vom Gehweg auf die Fahrbahn sollte sowohl mit Markierungen versehen werden als auch in der baulichen Umsetzung eine hinreichende Aufmerksamkeit erhalten.
3. Die **Kreuzung mit der [Otto-Pilz-Straße](#)** wird baulich so angepasst, dass ein unterbrechungsfreier Radverkehr von der Räcknitzhöhe zur Zschertnitzer Straße ermöglicht wird. Das umfasst mindestens abgesenkte Bordsteine, rote Fahrbahnmarkierungen für den kreuzenden Radverkehr sowie eine Änderung der Vorrangregelung.
4. Die Fortsetzung des Radverkehrs östlich der Otto-Pilz-Straße **in Richtung Leubnitz-Neuostra** wird ebenfalls durch bauliche Maßnahmen unterstützt. Insbesondere im [steilen Abschnitt](#) zwischen Otto-Pilz- und [Gostritzer Straße](#) muss eine Radverkehrsanlage angelegt werden, damit sich der Radverkehr und der zukünftige Bus im 10-min-Takt nicht ins Gehege kommen. Auch das hohe Verkehrsaufkommen östlich der Kreuzung Zschertnitzer Straße/Gostritzer Straße muss berücksichtigt werden (siehe hierzu auch [RVK](#)-Maßnahme 656)

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Anliegerverkehr zu allen Grundstücken wird ermöglicht
	<ul style="list-style-type: none"> • Eindeutige Regelung des Fuß- und Radverkehrs • Viel breitere Gehwege
	<ul style="list-style-type: none"> • Nachrang des Busverkehrs gegenüber dem Radverkehr in Bereich des Zubringers von der Räcknitzer Straße
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen

28 Räcknitzer Weg bis Hildebrandstraße



Hauptroute	im RVK:	teilweise Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Ausbau bzw. Neueinrichtung eines Zweirichtungsradwegs abseits des Straßenverkehrs, indem vorhandene Teilabschnitte und Trampelpfade durchgebunden werden</p>		<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Striesen – Großer Garten – Strehlen – Zschertnitz – Räcknitz/Südhöhe • Striesen – Großer Garten – Strehlen – TU-Campus – Löbtau 		

Problembeschreibung

Das [Radverkehrskonzept](#) sieht eine grundsätzlich sinnvolle Route von der Teplitzer Straße über die Hildebrandstraße in Richtung der Querallee des Großen Gartens vor. Von dort aus lassen sich weite Teile des Dresdner Ostens (Johannstadt, Gruna, Striesen, Blasewitz, Loschwitz) sehr bequem erreichen. Ihr Vorteil liegt einerseits an der autoarmen Anbindung an den Großen Garten, andererseits in der Umfahrung des Wasaplatzes, der mangels attraktiver Radverkehrsanlagen ein unbeliebtes Nadelöhr darstellt. Im Zug des Stadtbahnbaus in der unteren Caspar-David-Friedrich-Straße wird sich diese Problematik fast noch verschärfen, sodass die Ausweichroute über die Hildebrandstraße weitere Bedeutung gewinnt.

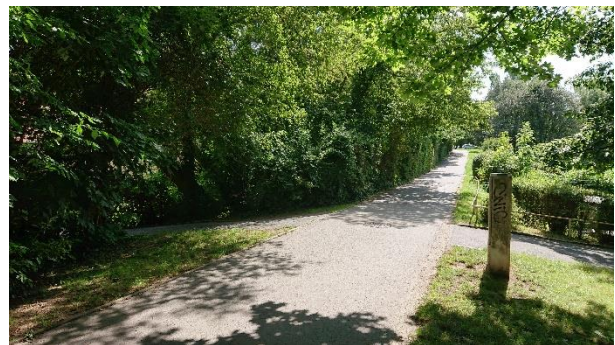
Dabei ist im Radverkehrskonzept jedoch vorgesehen, dass vom Zelleschen Weg kommende Radfahrer*innen einen Umweg in Kauf nehmen und bis zur Teplitzer Straße vorfahren müssen, um dann auf dieser bis zur Hildebrandstraße fahren. Die Hildebrandstraße beginnt dort zunächst als [Fußweg mit „Rad frei“](#). Aus Richtung Zschertnitz kommende Radfahrer*innen sollen die [Caspar-David-Friedrich-Straße](#) bis zur Teplitzer Straße nutzen, um dann entlang dieser zur Hildebrandstraße zu gelangen. Diese Streckenführungen über die große Ampelkreuzung sind äußerst unrealistisch, da die dortige Ampelanlage ein [effizientes Linksabbiegen](#) gar nicht vorsieht und somit mehrere Minuten verloren gingen.

Als Alternativroute existiert zwar ein asphaltierter Weg, der in Verlängerung der Cauerstraße die Teplitzer Straße mit dem Zelleschen Weg verbindet, aber dieser liegt weder in der Verlängerung der Hildebrandstraße noch günstig zu einer sinnvollen Fortführung dieser autofreien Route nach Zschertnitz. In der genannten Achse liegt hingegen ein Trampelpfad, der vorbei am „Apfelgarten Strehlen“ führt und rege vom Radverkehr genutzt wird. Auf der anderen Straßenseite des Zelleschen Wegs setzt sich dieser Trampelpfad hinter dem Wohnblock des Pestitzer Wegs 1-3 fort und mündet in den Pestitzer Weg. Die Trampelpfade werden bei Regenwetter allerdings extrem matschig und ermöglichen keine Begegnung von Radfahrer*innen.

Für eine stärkere Nutzung dieses heutigen Schleichwegs fehlen sowohl am Zelleschen Weg als auch an der Teplitzer Straße sichere Querungsmöglichkeiten. Weiterhin ist die Verlängerung nach Zschertnitz über den Pestitzer Weg als Gehweg deklariert und darf nach aktuellem Stand von Radfahrer*innen nicht genutzt werden. Darüber hinaus stellen sowohl die Einmündung des Fußwegs von der Donndorfstraße in den Pestitzer Weg als auch der Wechsel des Pestitzer Wegs zum Räcknitzer Weg potenzielle Gefahrenstellen dar, da jeweils direkte Sichtachsen fehlen.



Vom Zelleschen Weg zum Pestitzer Weg führt bereits ein Trampelpfad hinter dem Wohnblock des Pestitzer Wegs 1-3



*Die Einmündung aus der Donndorfstraße in den Pestitzer Weg ist schlecht einsehbar und birgt die Gefahr von Unfällen bei der Begegnung von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen*

Lösungsidee

Man muss die Wege dort anlegen, wo die Menschen entlangradeln und -laufen! Hier ist der Durchstich am „Apfelgarten Strehlen“ eindeutig im Vorteil und in der geraden Verlängerung im Süden bis zur [Räcknitzhöhe](#) weiterzuverfolgen. Diese neue Hauptroute bietet eine günstige Umfahrung der Problemstellen Wasaplatz und [Caspar-David-Friedrich-Straße](#), für die trotz aller Bemühungen keine wirklich gute Lösung erreicht werden kann. Gerade bergaufwärts ist eine Radverkehrsführung weit ab vom Autoverkehr für viele Menschen attraktiv. Zudem bindet diese Nord-Süd-Route eine Menge von Wohngebieten sowie auch das Vitzthum-Gymnasium sehr direkt an – fast direkter als die Caspar-David-Friedrich-Straße. Eine Fortführung der Hauptroute bergauf zur [Südhöhe](#) ist über die Michelangelostraße (siehe [Maßnahme 17](#)) möglich, sodass es auch für den oberen Teil der Caspar-David-Friedrich-Straße eine geeignete, verkehrsarme Alternative gäbe.

Unsere Lösungsidee setzt sich aus **folgenden Einzelmaßnahmen** zusammen:

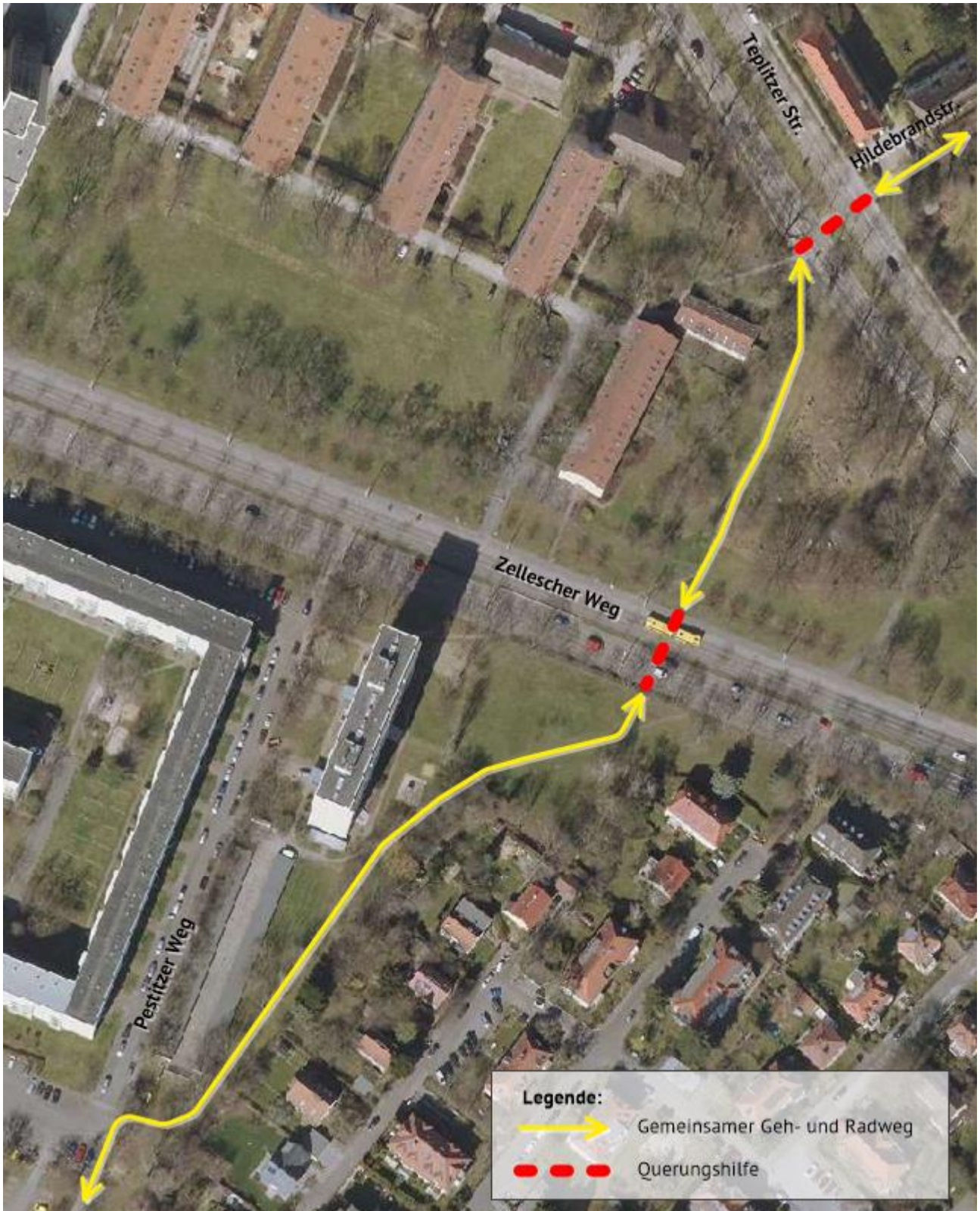
- Der Räcknitzer Weg wird im Abschnitt zwischen der Caspar-David-Friedrich-Straße und der Parkplatzzufahrt auf Höhe des Räcknitzer Wegs 29 zur Einbahnstraße mit „Rad frei“ deklariert. Die Kfz-Fahrtrichtung ist von der Räcknitzhöhe zur Caspar-David-Friedrich-Straße zu wählen, um

überraschende Begegnungen von Kfz- und Radfahrer*innen an der Ecke Räcknitzer Weg/Pestitzer Weg auszuschließen. Während zwischen der Räcknitzhöhe und der Parkplatzzufahrt ein [absolutes Haltverbot](#) eingerichtet wird, können die übrigen Parkmöglichkeiten entlang des Räcknitzer Wegs auf der nunmehr in Fahrtrichtung linken Seite erhalten bleiben. Durch die guten Sichtachsen zwischen Radfahrer*innen und entgegenkommenden Pkw ist auch beim Ein- und Ausparken nur wenig mit Gefahrensituationen zu rechnen.

- Der Pestitzer Weg wird als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) für den [Zweirichtungsradverkehr](#) geöffnet. Dafür müsste die heutige Breite von 3,00 m ausreichend sein. An der Einmündung des Gehwegs von der Donndorfstraße werden Verkehrsspiegel errichtet, die eine Sichtverbindung von Radfahrer*innen aus beiden Fahrtrichtungen in den Fußweg hinein ermöglichen. Auch dieser Abzweig wäre mit „[Rad frei](#)“ für abbiegenden Radler*innen zu öffnen. Ergänzend sollte auf dem Gehweg der Donndorfstraße mit einem Warnschild auf den kreuzenden Radverkehr im Pestitzer Weg hingewiesen werden.
- Ab der Straßenecke Pestitzer Weg/Rungestraße wird der [Zweirichtungsradweg](#) bis zum Zelleschen Weg durchgebunden. Dazu wird der bestehende Trampelpfad hinter dem Garagenhof und dem Wohnblock Pestitzer Weg 1-3 zu einem [gemeinsamen Geh- und Radweg](#) mit einer Breite von mindestens 3,00 m ausgebaut. Dieser Weg führt über ein Grundstück der Wohnungsgenossenschaft "Glückauf" Süd, wobei eine gütliche Einigung zur Grundstücksabtretung/-nutzung auch den WGS-Mietern der umliegenden Siedlung zugutekäme.
- Derselbe Zweirichtungsradweg wird zwischen Zelleschem Weg und Teplitzer Straße entlang der heutigen Trampelspur am „Apfelgarten Strehlen“ fortgeführt. Hier handelt es sich um ein städtisches Grundstück (Flurstück 292/16).
- Am [Zelleschen Weg](#) und an der Teplitzer Straße werden geeignete Querungsmöglichkeiten mit roten Markierungen, Verkehrsinseln und einer Straßenbahn-Warnblinkanlage eingerichtet, um die Straßen gefahrenfrei überqueren zu können. Eine vollwertige Ampel ist nicht nötig, weil beide Hauptstraßen in mehreren Zügen gequert werden und jede Richtungsfahrbahn ausreichend viele Sperrschatten bietet. Eine Ampel würde den Radverkehr eher ausbremsen.
- Der Durchstich an der Hildebrandstraße wird als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) im [Zweirichtungsverkehr](#) umgewidmet. Das weitgehende Zuparken durch Autos am Sackgassenende muss durch geeignete verkehrsrechtliche Anordnungen unterbunden werden.







*Am „Apfelgarten Strehlen“ existiert bereits eine wunderschöne Trampelspur, die vor allem von Radler*innen genutzt wird. Bei schlechtem Wetter wird sie allerdings zur Matschpiste. Etwas weiter östlich gibt es bereits einen befestigten Weg, der aber leider nicht in der Achse der Hildebrandstraße liegt. Die Trampelspur beweist, dass nur eine direkte Wegeführung auch akzeptiert wird!*



Skizzierter Verlauf des gemeinsamen Geh- und Radwegs vom Pestitzer Weg zur Hildebrandstraße

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Tolle Radwegenbindung direkt aus den angrenzenden Wohnsiedlungen in Richtung Stadt und Großer Garten
	<ul style="list-style-type: none"> • Legalisierung und Zunahme des Radverkehrs auf dem ehemals reinen Gehweg am Pestitzer Weg • Direkte, befestigte Fußwegverbindung von der Hildebrandstraße zum Zelleschen Weg und weiter in Richtung der Zschertnitzer Wohngebiete
	<ul style="list-style-type: none"> • Abnahme des Radverkehrs in der engen Caspar-David-Friedrich-Straße (Linie 85)
	<ul style="list-style-type: none"> • Abnahme des Radverkehrs in der engen Caspar-David-Friedrich-Straße • ggf. Einbahnstraße im Räcknitzer Weg
<p>P</p>	<ul style="list-style-type: none"> • vereinzelt Entfall von Parkplätzen im Räcknitzer Weg • Entfall von ca. 3 Parkplätzen in der Hildebrandstraße (Hier befindet sich ein weitgehend leerer Großparkplatz direkt daneben, der nach Parkplatzmietern sucht.)

29 Westliche Stuttgarter Straße & Heilbronner Straße



Haupt- und Nebenroute	im RVK:	keine
------------------------------	---------	-------

ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
-------------------------	-------

Ziel: Erhöhung der Sicherheit der vorhandenen Radverkehrsanlagen durch abgesenkte Bordsteine und vergrößerte Sichtdreiecke an allen Einmündungen

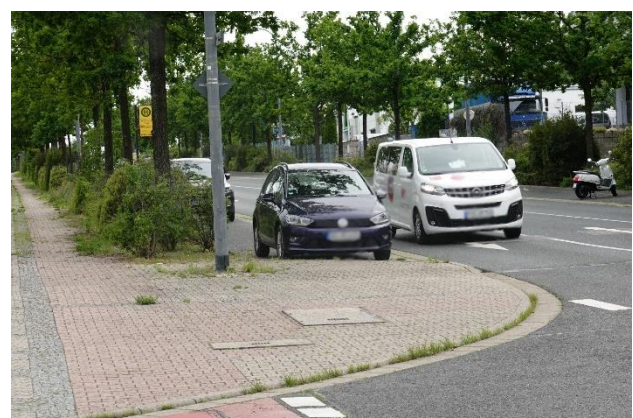
wichtig für die Relationen:

- Erschließung Gewerbegebiet Coschütz/Gittersee aus allen Richtungen
- Strehlen – Mockritz – Kaitz - Gittersee – Freital (insb. zur Naherholung)

Problembeschreibung

Auf der Stuttgarter und der Heilbronner Straße wurden bei Einrichtung des Gewerbegebietes beidseitig Radverkehrsanlagen errichtet. Diese genügen den heutigen Normen und Bedürfnissen an zahlreichen Stellen nicht mehr. Bei allen Fahrbahnüberquerungen sind die abgesenkten Bordsteine viel zu hoch, um mit dem Fahrrad zügig voranzukommen.

Die Radwege werden zum größten Teil von der Fahrbahn durch einen Grünstreifen getrennt. Dies führt auf der Stuttgarter Straße insbesondere talwärts dazu, dass Radelnde, die die querenden Straßen mit erheblicher Geschwindigkeit überqueren könnten, abbremsen müssen, um auf abbiegende Kfz zu achten, von denen sie erst viel zu spät wahrgenommen werden.



Der Grünstreifen und die parkenden Fahrzeuge verhindern, dass zwischen Verkehrsteilnehmern der erforderliche Blickkontakt hergestellt wird

Am Ende der Stuttgarter Straße Richtung Karlsruher Straße wird der Radweg in die Fahrbahn schräg eingefädelt, ohne dass es eine für Autofahrende erkennbare Markierung gibt. Dies führt dazu, dass Radfahrende überraschend in den Straßenraum einfahren.



*Die schräge Einfädung führt dazu, dass Radfahrer*innen überraschend in den Straßenraum einfahren*

Lösungsidee

An allen Kreuzungen der Stuttgarter Straße mit anderen Straßen sind in beiden Fahrtrichtungen vor den Kreuzungen die letzten 10 m der Parkplätze abzumarkieren und durch Poller gegen Benutzung zu sperren. Hierdurch wird verhindert, dass insbesondere hohe und breite LKWs, die gegenwärtig dort berechtigterweise parken, das Blickfeld von abbiegenden Kfz einschränken. Für Radfahrende ist es in Folge möglich, die Kreuzungen mit den querenden Straßen zügiger zu passieren, ohne durch plötzlich auftauchende Kfz gefährdet zu werden.






Der Radweg Richtung Karlsruher Straße endet mit einer Verschwenkung, die die Radfahrer*innen unvermittelt in den Straßenraum einfahren lässt. Diese Einmündung ist so umzubauen, dass der Radfahrende ohne Verschwenkung geradeaus in den Straßenraum einfädeln kann. Im Straßenraum ist auf einem [Schutzstreifen](#) die ersten 30 Meter nach der Einfädellestelle eine Rotmarkierung anzubringen, um diese Gefahrenstelle abzusichern.

Bei allen Straßenquerungen entlang der Stuttgarter und Heilbronner Straße bis zur Einmündung des Radweges aus der Mannheimer Straße sind die Bordsteine tiefer zu setzen, sodass es keinen Höhenunterschied mehr zum Fahrbahnniveau gibt. Radfahrer*innen können diese Einmündungen dann zügig passieren und müssen nicht wegen der zu hohen Bordsteine abbremsen.

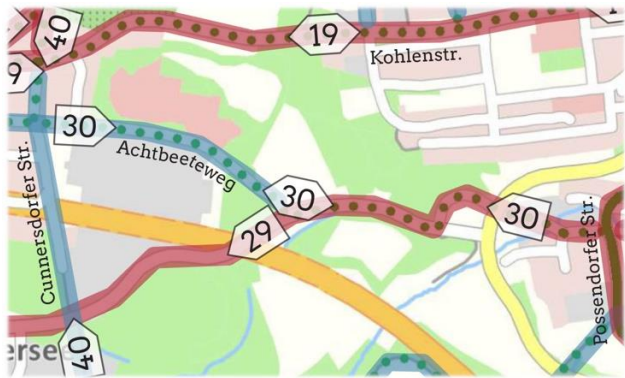


Durch das angelegte Brillenetui wird verdeutlicht, dass der Bordstein mit ca. 6-8 cm zu hoch ist, um zügige Fahrt zu ermöglichen

Auswirkungen auf andere

	• Keine Auswirkungen
	• Bessere Sicht beim Queren der Stuttgarter Straße an allen Kreuzungen
	• Keine Auswirkungen
	• Bessere Sicht auf querende Radfahrer*innen • Beim Abbiegen: Bessere Sicht auf geradeausfahrende Radfahrer*innen
	• Wegfall von 24 Parkplätzen für PKW (bzw. entsprechend weniger für LKW)

30 Achtbeetweg, östliche Stuttgarter Straße & Altkaitz



Haupt- und Nebenroute	im RVK: Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: gefahrlose Fahrt zwischen Coschütz und dem Gewerbegebiet Richtung Altkaitz in beiden Richtungen		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Freital – Coschütz/Gittersee – Kaitz – Mockritz – Strehlen/Leubnitz • Hochplauen/Coschütz – Kaitz – Bannewitz • Für Freizeitradler*innen, die aus dem Dresdner Südosten Richtung Umland fahren wollen 	

Problembeschreibung

Auf der Stuttgarter Straße gibt es von der Karlsruher Straße kommend einen separaten Radweg durch das ganze Gewerbegebiet Coschütz/Gittersee (siehe [Maßnahme 29](#)). Die Einmündung des Achtbeetweges in die Stuttgarter Straße ist sehr gefährlich, da talwärtige Radler*innen aus dem Achtbeetweg über die Stuttgarter Straße gelangen müssen, um dann weiter auf dem Radweg talwärts zu fahren. Es besteht beim Überqueren der Kreuzung ein erhebliches Gefährdungspotential für Radler, da der Kraftfahrzeugverkehr auf der Stuttgarter Straße mit 60 km/h und auch darüber hinaus auf die Kreuzung zufährt.

Die talwärts fahrenden Kraftfahrzeuge sind zudem erst relativ spät zu erkennen, da sie aus einer langgezogenen Kurve kommen. Bei Weiterfahrt Richtung Altkaitz muss der Radfahrende nach der Kreuzung mit dem Achtbeetweg wegen des endenden [Radwegs](#) schon nach wenigen Metern im [Mischverkehr](#) weiterfahren. Das ist sehr gefahrenträchtig, da an dieser Stelle Radfahrer*innen bergab sehr zügig unterwegs sind und ein relativ starker Kfz-Verkehr herrscht. Die gegenwärtige Lösung zwingt die Radfahrer*innen eine Straße an einer gefahrenträchtigen Stelle zu überqueren, um sie dann nach wenigen Metern mit weiteren erheblichen Gefährdungspotential in den Mischverkehr zu entlassen.



Kreuzung Achtbeeteweg/Stuttgarter Straße mit gefährlicher Querung



Außerordentlich gefährliche „Ausfädelstelle“ auf der Stuttgarter Straße talwärts

Wer diese beiden Gefahrenstellen gemeistert hat, muss anschließend zum Linksabbiegen die Stuttgarter Straße nochmals ganz überqueren, um Richtung Altkaitz weiterzufahren. Bei Bergauffahrt aus Richtung Kaitz wird der Radverkehr gegenwärtig schon auf einem Radweg sicher geführt.

Auf dem Achtbeeteweg herrscht gegenwärtig relativ starker Kfz-Verkehr durch Einpendler*innen, die von der Autobahn oder aus Bannewitz/Dippoldiswalde nach Dresden zur Arbeit fahren. Die Nutzung des Achtbeeteweges ist für Radfahrer*innen gefährlich, da diese Straße ohne relevante Wohnbebauung Kraftfahrer*innen zum Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von meistens 50, an der Brauerei-Zufahrt 30 km/h verleitet. Die am Achtbeeteweg angrenzende Feldschlößchen-Brauerei wird von zahlreichen LKW im Lieferverkehr angefahren.

Lösungsidee

Auf dem Achtbeeteweg wird bergwärts ab der Kreuzung mit der Stuttgarter Straße ein [Schutzstreifen](#) mit einer Breite von 1,35 m für Radfahrende eingerichtet, damit die Gefährdung durch überholende Kfz für die an dieser Stelle relativ langsam fahrenden Fahrräder verringert wird. Ab der Kreuzung mit der Cunnersdorfer Straße ist auf dem Achtbeeteweg in beiden Richtungen Tempo 30 durch Beschilderung anzuordnen, um eine Gefährdung der Radfahrenden durch Kraftfahrer*innen zu vermeiden, die hier häufig bereits mit relativ hoher Geschwindigkeit fahren. Mit dieser Regelung wird auch der „Schleichverkehr“ durch die Cunnersdorfer Straße erheblich verringert werden.

Der Radverkehr vom Achtbeeteweg in talwärtiger Richtung ist ca. 30-40 m vor der Kreuzung in einer Verbreiterung der Straße nach rechts zu verschwenken, um sodann ein gefahrloses Überqueren des Achtbeeteweges talwärts auf dem dort beginnenden [Zweirichtungsradweg](#) zu ermöglichen.

Auf der Weiterfahrt Richtung Kaitz entfällt für Radfahrer*innen vom Achtbeeteweg herkommend die Überquerung der Stuttgarter Straße. Auf der Nordseite der Stuttgarter Straße wird der bestehende [gemischte Fuß- und Radweg](#) zwischen Altkaitz und Achtbeeteweg als [Zweirichtungsradweg](#) hergerichtet.

In den Achtbeeteweg hinein wird er noch einige Meter fortgesetzt bis zur oben erwähnten Querungshilfe. Der heute ca. 2,40 m breite Weg lässt sich dazu problemlos auf mindestens 3 m verbreitern. Die Mitnutzung durch die dort wenigen Fußgänger erscheint unproblematisch, da sich die Verkehrsteilnehmer*innen schon von Weitem sehen können.

Mit diesem [Zweirichtungsradweg](#) kann die bislang äußerst gefährliche Ausfädelstelle in der talwärtigen Fortführung der Stuttgarter Straße aufgelöst werden. Stattdessen werden Radfahrende nach dem Umbau der Kreuzung die Stuttgarter Straße unmittelbar rechtwinklig überqueren, um in den [Zweirichtungsradweg](#) Richtung Altkaitz einzumünden. Die Querung ist an dieser Stelle mit einer 2 m breiten Rotmarkierung und der Beschilderung „querende Radfahrer“ abzusichern. Den auf der Stuttgarter Straße fahrenden Radfahrenden ist die Überquerung der Straße zur Weiterfahrt auf der Nordseite dadurch zu erleichtern, dass der vorhandene und künftig dort endende Radweg nach rechts



Nördlich der Stuttgarter Straße ist ausreichend Platz für die Errichtung eines Zweirichtungsweges

verschwenkt wird und eine [Aufstellfläche](#) erhält, damit ggf. auch mehrere Radfahrer*innen dort anhalten und warten können.

In der Straße „Altkaitz“ wird der [Zweirichtungsweg](#) von der Stuttgarter Straße her kommend auf dem relativ breiten Gehweg bis hinter die Brücke der B170 fortgeführt. Dort wird der [Zweirichtungsweg](#) aufgelöst und Radfahrende müssen die Straße an der vorhandenen [Verkehrinsel](#) überqueren, um dann Richtung Westen weiterzufahren. Bis zur Kreuzung mit der Possendorfer Straße sind aufgrund der kurvenreichen Führung im [Mischverkehr mit](#)

[Tempo 30](#) mehrere Radsymbole oder Rad-Piktogramme auf der Straße aufzubringen, um die Sicherheit der Radfahrer*innen zu gewährleisten.

An der Possendorfer Straße erfolgt der Anschluss an die Nord-Süd-Route Dresden–Bannewitz (siehe [Maßnahme 13](#)) sowie an die Fortsetzung Richtung Osten durch den Mittelsteg (siehe [Maßnahme 31](#), die auch die Kreuzungssituation an der Possendorfer Straße umfasst).

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Zweirichtungsverkehr auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg erfordert höhere Aufmerksamkeit → Jedoch sind dort heute schon bergwärtige sowie illegal links fahrende Radler*innen unterwegs.
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Entfall der gefährlichen „Ausfädelstelle“ auf der Stuttgarter Straße talwärts Klarer geführte und markierte Kreuzungssituationen mit dem Radverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen

31 Westliche Boderitzer Straße & Mittelsteg



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Einrichtung eines Geh- und Radwegs oberhalb der Straße im unbebauten Abschnitt, Ausbau des Kaitzbachwegs entlang der Kleingartenanlage zum Geh- und Radweg</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Strehlen – Mockritz – Kaitz (steigungsarme Strecke) • Pillnitz – Leubnitz – Mockritz – Kaitz – Coschütz/Gittersee – Freital 	

Problembeschreibung

Der westliche Teil der Boderitzer Straße ist Teil einer der ganz wenigen ausgeschilderten Radrouten in Dresden – von Pillnitz über Reick und Leubnitz bis Kaitz. Außer der Ausschilderung merkt man jedoch nichts von einer Radroute, da jegliche Radverkehrsanlagen fehlen.

Die Boderitzer Straße ist westlich der Babisnauer Straße in einem unsanierten Zustand und extrem schmal. Sie führt großteils ohne begleitende Bebauung wie eine außerörtliche Straße durch die Felder, was den PKW-Verkehr zu hohen Geschwindigkeiten einläßt. Ein separater Gehweg ist nicht vorhanden, sondern von der teilweise nur ca. 6,00 m breiten Fahrbahn ist nur ein höhengleicher Streifen mit einer weißen Linie abmarkiert. Der „Gehwegstreifen“ muss im Begegnungsfall von Kfz und Bussen befahren werden. Durch eine leichte Kuppe und Kurve in der Mitte ist der Abschnitt insgesamt schlecht einsehbar. Sowohl Fuß- als auch Radverkehr fühlen sich hier sehr unsicher – für Schulkinder ist der Abschnitt kaum zu überwinden.

Die westliche Fortsetzung der Boderitzer Straße führt dann durch die Siedlungslage Kaitz. Hier ist die Fahrbahn saniert, aber es darf in vielen Abschnitten auf der Fahrbahn geparkt werden. Da es oft zu Konfliktsituationen mit dem Gegenverkehr kommt, ist kein angenehmes [Radfahren im Mischverkehr](#) möglich. In beiden Abschnitten verkehren Busse im 20-min-Takt.

Mit dem „Mittelsteg“ entlang des Kaitzbachs gibt es durchaus eine Ausweichmöglichkeit für den Radverkehr, aber es handelt sich nur um einen unbefestigten, holprigen Weg, abschnittsweise nur eine Trampelspur.

Lösungsidee

Im **Abschnitt zwischen den Feldern** fordern wir einen gemischten Rad- und Fußweg im Zweirichtungsverkehr, der mit mind. 2,50 m Breite südlich der Straße geführt wird. Dazu müsste die Stadt vom dortigen Feld einen schmalen Streifen zukaufen – dem betroffenen Landwirt ginge damit nur ein winziger Bruchteil seiner Feldfläche verloren, sodass man sich handelseinig werden sollte. Der Rad- und Fußweg könnte weitgehend dem heutigen Terrainverlauf folgen, d.h. gegenüber der Straße erhöht verlaufen. Auf Höhe des Bozener Wegs sollte eine Querungsmöglichkeit über die Boderitzer Straße eingerichtet werden. Der bisher abmarkierte „Gehweg“ auf der Kfz-Fahrbahn kann dieser zugeschlagen werden, damit sich Busse und PKWs besser begegnen können.



Kreuzungssituation Babnisnauer/Boderitzer Straße mit neuem Zweirichtungsradweg (siehe auch Maßnahme 32)

Das **westliche Ende** des Zweirichtungsradwegs erfordert eine kleine Rampe, weil das Feld dort deutlich höher liegt. Auf Höhe der nördlichen Babisnauer Straße (Nebenroute nach Altmockritz und zur Südhöhe) sollte der Radweg das Straßenniveau erreichen und eine Querung der Boderitzer Straße ermöglichen. Danach würde der Radweg noch ein paar Meter bis an die südliche Babisnauer Straße (Nebenroute nach Gostritz) gezogen und dort in den weiteren Verlauf der östlichen Boderitzer Straße einmünden (siehe Maßnahme 32). Von Osten kommend, sollte der Radverkehr auf der Fläche der heutigen Bushaltestelle „Babisnauer Straße“ nach rechts auf eine Aufstellfläche geführt werden und danach die Boderitzer Straße südwärts queren. Somit können die Radler*innen sowohl Richtung Gostritz (auf der Babisnauer Straße) oder Richtung Kaitz (auf der Boderitzer Straße) weiterfahren. Die Bushaltestelle wird stattdessen am Fahrbahnrand ohne Busbucht eingerichtet, so wie alle anderen Bushaltestellen im Verlauf der Boderitzer Straße auch. Die Verkehrsbehinderungen durch haltende Busse sind sehr überschaubar. Für den Kfz-Verkehr wären Warnschilder „kreuzender Radverkehr“ aufzustellen.

Das **westliche Ende** des Geh- und Radwegs wird einerseits bis an das heutige Fußwegende vor der Hausnummer 69 geführt – hier beginnt die durchgängige Bebauung in der Ortslage Kaitz mit beidseitigen Gehwegen. Der dortige Standort der Altglascontainer wäre ggf. leicht anzupassen. Der Radverkehr soll jedoch bereits auf Höhe der Zufahrt zum Hochwasserrückhalte-becken die



Zufahrt zum Hochwasserrückhaltebecken, über die zukünftig der Radverkehr zum Mittelsteg fließen könnte. Dazu wäre der links des Rückhaltedamms sichtbare Weg zu asphaltieren.

Boderitzer Straße queren, wozu eine Rotmarkierung auf der Fahrbahn sowie Warnschilder „kreuzender Radverkehr“ aus beiden Kfz-Fahrtrichtungen anzulegen wären. Ersetzt man die heutige Schranke (siehe Foto) durch zwei [Poller](#), könnte die gepflasterte Zufahrt unverändert beibehalten und als [gemischter Fuß- und Radweg](#) ausgeschildert werden. Dieser Weg sollte dann links des „Staudamms“ entlang der bestehenden Spur zum Kaitzbach geführt werden.



Neue Radverkehrsführung am östlichen Ortsrand von Kaitz über die Zufahrt zum Hochwasserrückhaltebecken

Entlang des Mittelstegs (Kaitzbachwegs) wäre ebenfalls ein asphaltierter [gemischter Fuß- und Radweg](#) vom Hochwasserrückhaltebecken bis zur Possendorfer Straße denkbar und sinnvoll. Hier sind heute alle Abschnitte unbefestigt und nicht eindeutig beschildert. Eine Zufahrt für Kleingartennutzer könnte von der Possendorfer Straße bis zur Gaststätte „Kaitz-Treff“ per Zusatzschild mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt bleiben, danach sollten [Poller](#) die Kfz an einer Weiterfahrt hindern. Östlich dieser Poller wäre für eine Mindestbreite von 2,50 m zu sorgen, was mit gewissen Trassierungsarbeiten möglich wäre. Östlich des Fußwegs „Bannewitzer Straße“ stehen zahlreiche Trauerweiden, von denen die allermeisten eine Breite von 2,50 m erlauben – ganz wenige müssten ggf. gefällt werden. In der weiteren Fortsetzung bildet die heutige Trampelspur einen trogförmigen Querschnitt, wobei hier eine Höherlegung des gesamten Wegs unproblematisch sein sollte, weil in diesem Abschnitt keine Grundstückszugänge in die



Heutiger Weg in Verlängerung des „Mittelstegs“ entlang der Trauerweiden

Kleingärten bestehen. Das **westliche Ende des Mittelstegs an der Possendorfer Straße** stellt eine sehr enge Kreuzung dar. Die wichtigste Wegebeziehung führt von Coschütz/Gittersee geradeaus in die Straße Altkaitz (von/zur Stuttgarter Straße – siehe [Maßnahme 30](#)). Aufgrund der leicht versetzten Kreuzungslage ist jedoch kein direktes Geradeausfahren möglich, sondern der Radverkehr müsste zwei unmittelbar aufeinanderfolgende Abbiegevorgänge vornehmen. Dies ist prinzipiell möglich, sollte aber mit entsprechenden Fahrbahnmarkierungen unterstützt werden, die auch dem Kfz-Verkehr die Querungssituation für Radfahrer*innen verdeutlichen. Zudem sollte auf den drei Kfz-

Zufahrten aus Altkaitz und von der Possendorfer Straße jeweils Warnschilder „kreuzender Radverkehr“ aufgestellt werden.



Radroutenkreuz in Altkaitz: Neu wäre insb. die Führung nach Osten über den Mittelsteg!

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierte Zuwegung für den nördlichen Teil der Kleingartenanlage
	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängiger, sicherer Geh- und Schulweg zwischen Kaitz und Mockritz entlang der Boderitzer Straße • Befestigter, breiterer Weg entlang des Kaitzbachs, zwar mit Radverkehr, aber heute wird auf dem schmalen Trampelpfad auch bereits geradelt
	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Gefahrensituationen mit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen im Abschnitt zwischen den Feldern
	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Gefahrensituationen mit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen im Abschnitt zwischen den Feldern
	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Entfall von Stellplätzen

32 Östliche Boderitzer Straße



Hauptroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: durchgängige Schutzstreifen in beiden Fahrrichtungen		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Strehlen – Mockritz – Kaitz (steigungsarme Strecke) • Pillnitz – Leubnitz – Mockritz – Kaitz – Coschütz/Gittersee – Freital • Plauen – Südhöhe – Mockritz 		

Problembeschreibung

Der östliche Teil der Boderitzer Straße ist Teil einer der ganz wenigen ausgeschilderten Radrouten in Dresden – von Pillnitz über Reick und Leubnitz bis Kaitz. Außer der Ausschilderung merkt man jedoch nichts von einer Radroute, da jegliche Radverkehrsanlagen fehlen.

Durch die Buslinien 63 (10-min-Takt) und 66 (20-min-Takt) findet ein sehr regelmäßiger Busverkehr statt. Die letzten offiziellen Verkehrszählungen ergaben ca. 5.000 tägliche Kfz, weshalb von mehr als 400 Kfz in der Spitzenstunde auszugehen ist. In Verbindung mit Tempo 50 sowie dem hohen Schwerverkehrsanteil (ein Bus alle 3 Minuten) ist die heutige Führung der Radler*innen im Mischverkehr laut den [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#) nicht akzeptabel.

Hinzu kommt außerdem, dass in den meisten Abschnitten beidseitig geparkt wird und somit eine [Dooring](#)-Gefahr besteht. Sicheres Radfahren bedeutet auf der Boderitzer Straße, in Fahrbahnmitte zu fahren, aber dies wird von PKW-Fahrer*innen oftmals durch scharfe Überholmanöver quitiert.

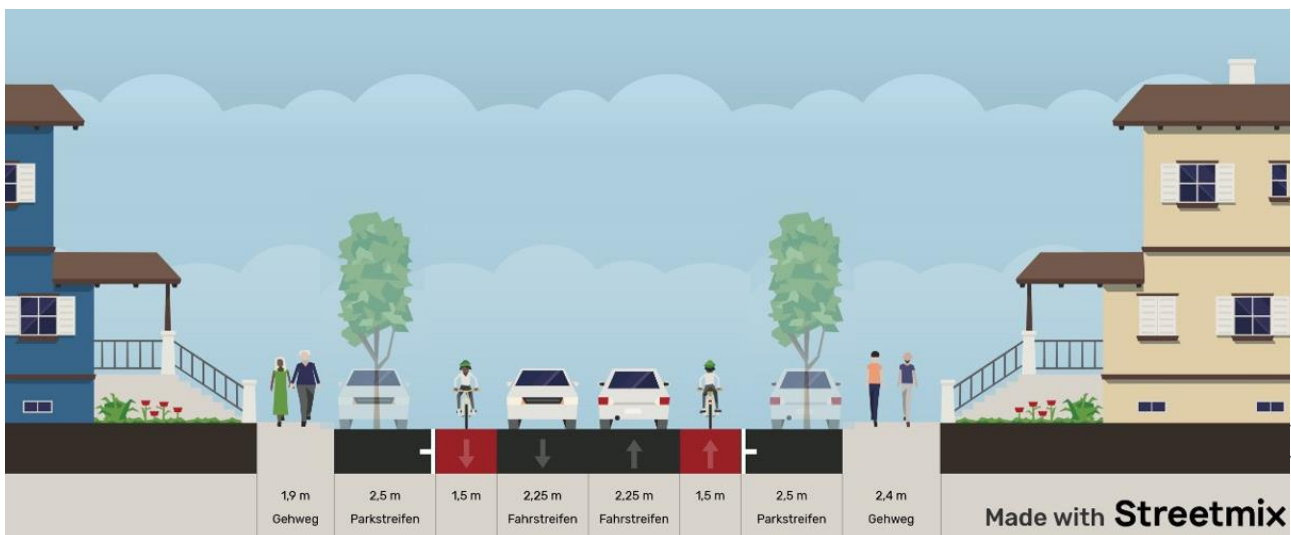
Lösungsidee

Der ca. 600 m langen Abschnitt **zwischen der Gostritzer Straße und der Zufahrt zum Campingplatz** ist von beidseitigen Baumreihen geprägt. Auf beiden Seiten wird geparkt, wobei die Autos auf einer Seite zwischen den Bäumen, auf der anderen Seite neben den Bäumen parken. Diese Anordnung ist auf verschiedenen Abschnitten spiegelverkehrt vorhanden. Allen Abschnitten ist gemein, dass die Fahrbahnbreite ca. 7,00 m beträgt und zwischen den Bauminseln ca. 9,00 m Platz vorhanden ist.



Gut zu erkennen ist, wie die Autos links zwischen den Bäumen, rechts aber vor den Bäumen parken. Ein beidseitiges Parken zwischen den Bäumen wäre ein guter Kompromiss zwischen Anwohnerparken und Platz für sicheren Radverkehr.

Deshalb fordern wir, die **Fahrbahn durchgängig auf mind. 8,50 m zu verbreitern** und das Parken in beiden Fahrrichtungen konsequent zwischen den Bäumen (in der Achse der Bäume) anzuordnen. Da heute selten alle Plätze restlos gefüllt sind, ist ein moderater Rückgang an Stellplätzen zu verschmerzen. In beiden Fahrrichtungen könnten dann **1,50 m breite Schutzstreifen** (zzgl. 50 cm markierter Schutzraum zu den parkenden Autos) markiert werden, ggf. kurz unterbrochen an den Bushaltestellen und Verkehrsinseln. Die neue Kernfahrbahn verbleibt mit dem gesetzlichen Mindestmaß von 4,50 m.



Diesen neuen Querschnitt halten wir für einen guten Kompromiss zwischen den Interessen des Anwohnerparkens sowie der sichereren Radverkehrsführung. Die Schutzstreifen bleiben zwar schmal, aber werden mit einem zusätzlichen Schutzraum von den zwischen den Bäumen (oberhalb des Bordsteins) parkenden Autos ferngehalten. Die Kernfahrbahn ist so schmal wie nur möglich gehalten. Die Gehwegbreiten sowie die Baumpositionen sind unverändert zu heute dargestellt.

Der ca. 400 m langen Abschnitt **zwischen der Zufahrt zum Campingplatz und der Babisnauer Straße** wird hingegen nicht beparkt. Hier gibt es nur entlang der Südseite eine Wohnbebauung mit einem ca. 1,90 m schmalen Gehweg, der sich nicht für den Radverkehr eignet. Entlang der Nordseite verläuft eine

Böschung mit kleineren Bäumen, die mit einer Leitplanke gesichert ist. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,50 m, wobei auf der Nordseite noch ca. 2,00 m Breitenreserve vorhanden wären, die heute nicht befestigt sind.

Deshalb fordern wir auch in diesem Abschnitt die unveränderte Fortsetzung der [Schutzstreifen](#). Mangels parkender Autos kann der beidseitige Schutzraum entfallen, sodass eine Verbreiterung der Fahrbahn von 6,50 m auf 7,50 m bereits ausreichen könnte, um **beidseitige Schutzstreifen mit 1,75 m Breite** anzulegen. Dazu müsste die Fahrbahn an der Nordseite verbreitert und die Leitplanke entsprechend versetzt werden, was ohne größere Rodungsarbeiten möglich sein sollte. Die neue Kernfahrbahn verbleibt mit dem gesetzlichen Mindestmaß von 4,50 m.

An der Kreuzung mit der Babisnauer Straße ist eine Ein-/Ausfädelung auf den westwärts weiterführenden [Zweirichtungsradweg](#) nötig, die in [Maßnahme 31](#) genauer beschrieben wird. Dafür wäre u.a. die Busbucht aufzulösen, sodass ausreichend Platz für eine Führung des Radverkehrs rechts der Fahrbahn verbleibt – mitsamt Aufstellfläche zur Querung der Boderitzer Straße, um weiter Richtung Kaitz auf der linken Seite zu fahren.

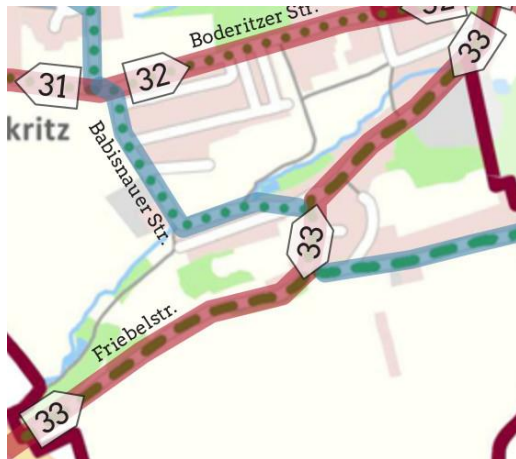


Genau wie an den anderen Haltestellen kann auch hier auf eine separate Busbucht verzichtet werden. Das Wartehäuschen rückt nach links, der Radweg kann dahinter vorbei geführt werden.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> keine
	<ul style="list-style-type: none"> Östlich des Gostritzer Wegs: Einseitige Reduktion der Gehwegbreiten auf ein Mindestmaß von ca. 2,00 m – und damit auf ein Maß, dass im Bereich der Bauminseln sowie auf der jeweils anderen Straßenseite vielfach schon so existiert
	<ul style="list-style-type: none"> Leichteres Überholen von Radfahrenden, bessere Fahrplanstabilität
	<ul style="list-style-type: none"> Leichteres Überholen von Radfahrenden
	<ul style="list-style-type: none"> Entfall von ca. 20-25% der vorhandenen Stellplätze, die selten alle voll sind

33 Obere Gostritzer Straße & Friebelstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: mehr Verkehrssicherheit in der oberen Gostritzer Straße durch Fahrbahnsanierung und einseitiges Parken, Asphaltierung der Friebelstraße in Richtung Rosentitz/Bannewitz</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Striesen/Innenstadt – Strehlen – Gostritz – Bannewitz – Dippoldiswalde 	

Problembeschreibung

Die **Gostritzer Straße** ist oberhalb der Boderitzer Straße durchgängig als Tempo-30-Zone angelegt und besteht im Detail aus drei Abschnitten:

- **Zwischen Boderitzer Straße und dem Technologiezentrum** ist die Steigung noch moderat. Hier hat der Stadtrat bereits 2014 beschlossen, dass die Straße saniert wird und beidseitige Parkstreifen erhält, zwischen denen eine 6,00 m breite Kernfahrbahn verbleibt. Der Radverkehr wird im [Mischverkehr bei Tempo 30](#) geführt, was aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens akzeptabel erscheint.



Im Bergabschnitt muss die Fahrbahn dringend saniert werden. Ein Parkverbot talwärts würde niemandem wehtun, aber Dooring verhindern.

- **Oberhalb des Technologiezentrums** wird die Straße spürbar steiler, sodass stadteinwärts mit starkem Gefälle geradelt wird. Hier ist bisher keine Sanierung des maroden Straßenbelags geplant. Die zahllosen tiefen Schlaglöcher sorgen in Verbindung mit der [Dooring](#)-Gefahr parkender Kfz dafür, dass Radfahrer*innen insbesondere bergab gefährdet sind. Faktisch parken hier so wenige Autos, dass diese auch alle auf die bergwärtige Seite umgesetzt werden könnten, um die Gefahren zu reduzieren.



Links: S-Bogen durch den Ortskern Gostritz. Rechts: Die für Autos gesperrte „Friebelstraße“ ist bis zur Gemeindegrenze Bannewitz ein breiter Feldweg mit riesengroßen Pfützen

- **Durch den Ortskern Gostritz**, konkret oberhalb der Einmündung des Fußwegs namens „Rosentitzer Straße“, wird die Straße deutlich schmaler, ist dafür aber saniert worden. Zunächst liegt glatter Asphalt, direkt im Ortskern dann Granitpflaster, das für das dörfliche Ortsbild wichtig ist und für den Radverkehr akzeptabel erscheint, da es ein kurzer Abschnitt ist. In diesem ganzen Bereich wird praktisch gar nicht geparkt, obwohl es nicht verboten ist. Andernfalls wären die Sichtverhältnisse im steigungsreichen S-Bogen stark erschwert.






Die Weiterführung auf der **Friebelstraße** in Richtung Rosentitz/Bannewitz ist für den Autoverkehr gesperrt (Anliegerverkehr zur Gärtnerei frei). Dieser Abschnitt ist weitgehend flach, führt landschaftlich reizvoll durchs Feld und erlaubt tolle Blicke auf Dresden. Leider ist der Weg jedoch bis zur Gemeindegrenze kurz vor der Autobahnbrücke unbefestigt, während ihn die Gemeinde Bannewitz mustergültig asphaltiert hat. Starke Pfützenbildung sorgt dafür, dass Radler*innen nicht schnell vorwärtskommen – und bei/nach schlechtem Wetter sowieso nicht.

Lösungsidee

Die Hauptroute über Gostritz stellt eine **wichtige Alternativverbindung nach Bannewitz und Dippoldiswalde** dar und soll durch entsprechende Ausschilderung noch bekannter gemacht werden. Gegenüber der kürzeren Route über Kaitz und die Südhöhe ist ihr großer Vorteil, dass man hier weniger Höhenmeter zu überwinden hat – und diese sich auch gleichmäßiger verteilen. Von Rosentitz ist eine wunderbare Fortführung nach Eutschütz/Bannewitz und weiter über Rippien und Possendorf bis Dippoldiswalde vorhanden. Damit die Route stärker im Alltagsverkehr angenommen wird, müssen jedoch gewisse Ausbauten und Verbesserungen erfolgen – in Verlängerung der [Maßnahme 34](#) auf der unteren Gostritzer Straße:

- **Fahrbahnsanierung** auf der gesamten Gostritzer Straße (exklusive des bereits sanierten Abschnitts im Ortskern Gostritz),
- **Parkverbot talwärts** durchgängig zwischen Boderitzer Straße und FriebeIstraße, da die Kapazität für Anwohner*innen und Mitarbeiter*innen auch bergwärts reichen müsste und kein Parkraum zum Abstellen von LKWs und Wohnwagen vorgehalten werden muss
- Hervorhebung des Radverkehrs im Mischverkehr durch **Fahrrad-Symbole auf der Fahrbahn** ca. alle 50-100 m in beiden Fahrtrichtungen,
- durchgängige **Asphaltierung der FriebeIstraße** zwischen Gostritz und Rosentitz auf mind. 3,00 m Breite – unter Beibehaltung des Durchfahrverbots für den Autoverkehr. Auch über eine Beleuchtung wäre in diesem Abschnitt nachzudenken – auf Bannewitzer Seite existiert diese bereits.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • hochwertige Anbindung im Radverkehr auch für Gostritzer Anwohner und Beschäftigte des Technologiezentrums
	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der maroden Gehwege auf der oberen Gostritzer Straße im Zuge der Fahrbahnsanierung
	<ul style="list-style-type: none"> • kein ÖPNV vorhanden
	<ul style="list-style-type: none"> • schlaglochfreies Fahren auf der gesamten Gostritzer Straße
	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall von ca. 1/3 der Stellplätze, wobei der reale Bedarf heute weit unterhalb des Stellplatzangebots liegt

34 Untere Gostritzer Straße

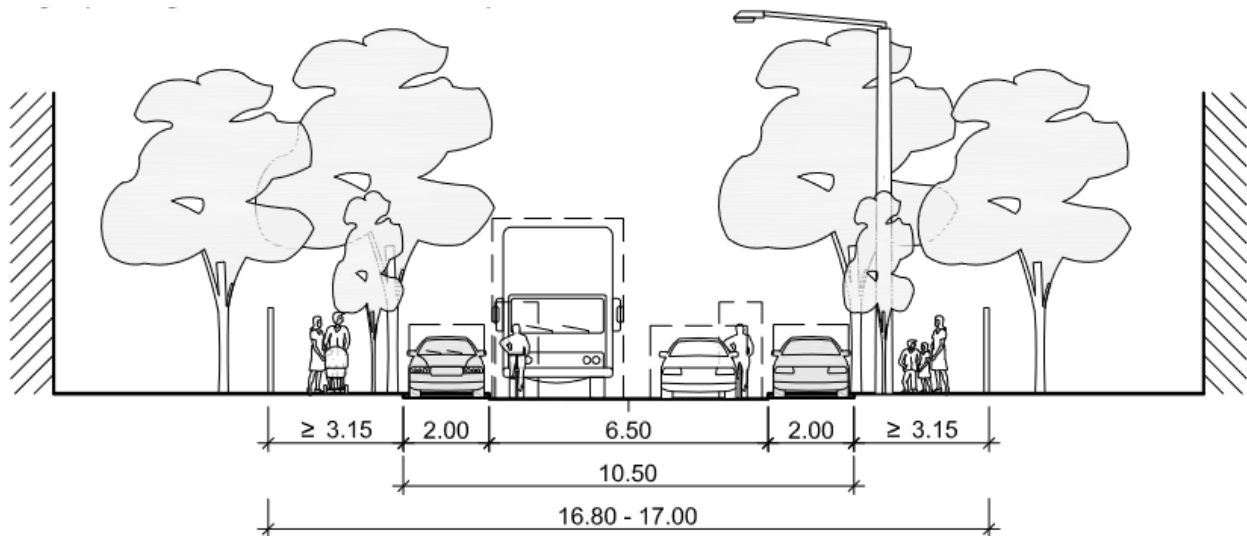


Hauptroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	657
<p>Ziel: durchgängige Schutzstreifen in beiden Fahrrichtungen, plus verbesserter Kreuzungssituation mit Boderitzer Straße und Wilhelm-Busch-Straße, z.B. durch Kreisverkehr</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Striesen/Innenstadt – Strehlen – Bannewitz – Dippoldiswalde • Innenstadt – Strehlen – Mockritz – Gostritz/ Kaitz (steigungsarme Strecke) 	

Problembeschreibung

Die Gostritzer Straße ist zwischen Teplitzer und Boderitzer Straße als Hauptsammelstraße mit Tempo 50 angelegt. In diesem Abschnitt liegt sie im Stadtbezirk Prohlis, ist aber für den „Transitverkehr“ von den Plauer Stadtteilen Mockritz und Gostritz in Richtung Innenstadt und Südvorstadt von großer Bedeutung, weshalb wir sie hier mitbetrachten.

Heute wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt und muss ständig den in einzelnen Grüppchen parkenden Autos ausweichen. Die Straßenoberfläche ist in sehr schlechtem Zustand, sodass es beim Ausweichen vor Schlaglöchern zu gefährlichen Überholmanövern kommen kann. Die heutige Situation ist jedoch kaum noch relevant, da bereits 2014 ein Stadtratsbeschluss zur grundhaften Sanierung des Straßenzuges getroffen wurde, der bis 2024 umgesetzt werden soll. Extrem problematisch an den Ausbauplänen ist jedoch, dass der Radverkehr unverändert im Mischverkehr geführt werden soll – bei beidseitig parkenden Autos und nur 6,50 m Fahrbahnbreite ohne Schutzräumen zu den Parkstreifen. Um der Dooring-Gefahr zu entgehen, müssten die Radler*innen also weitgehend in Fahrbahnmitte fahren und wären dann nur noch schwer zu überholen – auch wenn die damalige Planungsskizze der Stadtverwaltung diesen Umstand leider ignoriert.



Geplanter Regelquerschnitt der Baumaßnahme Gostritzer Straße laut Stadtratsbeschluss vom 11.12.2014 mit Mischverkehr direkt neben parkenden Autos – Quelle: Stadtverwaltung aus Vorlage V2896/14

Drei Jahre später beschloss der Stadtrat das Radverkehrskonzept, dass auf der Gostritzer Straße einen eindeutigen Verbesserungsbedarf feststellte. Mit ca. 8.000 täglichen Kfz in der Verkehrsprognose 2025 überschreitet die untere Gostritzer Straße nämlich deutlich den Belastungsbereich, in dem ein Mischverkehr bei Tempo 50 noch akzeptabel wäre.

Maßnahme am Netz Nr. 657: Gostritzer Straße zwischen Teplitzer Straße und Boderitzer Straße
Mangel: Verkehrsaufkommen relativ hoch für einfache Fahrbahnführung
Einschätzung: grundhafter Straßenbau
Priorität: Sowieso-Maßnahme
Umsetzungsstand bzw. Prüfergebnis: **Negatives Prüfergebnis**

Angaben zur Gostritzer Straße im Radverkehrskonzept

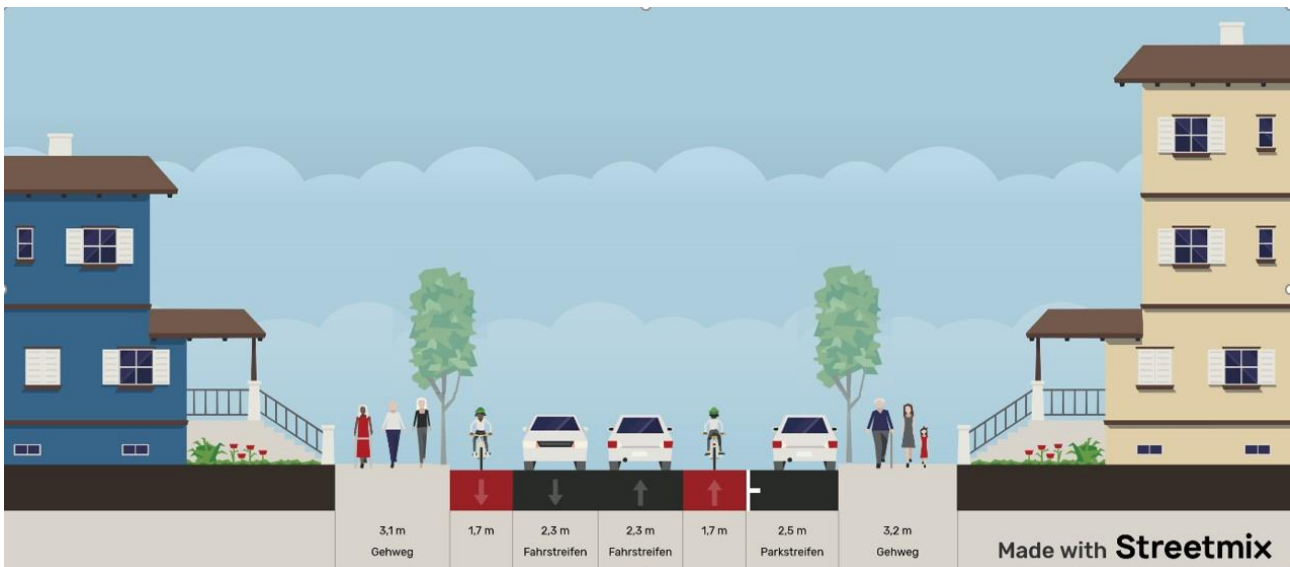
Nun hat die Stadtverwaltung den Stadtratsbeschluss zum Radverkehrskonzept an dieser Stelle leider ignoriert und mit einem „negativen Prüfergebnis“ zurückgewiesen. Es liegen also zwei konkurrierende Stadtratsbeschlüsse vor, wobei der Sanierungsbeschluss von 2014 eindeutig den heutigen [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#) widerspricht und somit Gefahr läuft, eine unsichere Radverkehrsführung auf einer wichtigen Hauptroute (u.a. überörtlicher Radverkehr nach Bannewitz!) über Jahrzehnte unumkehrbar zu machen.



Wer den Mindestabstand von 1,00 m zu den parkenden Autos einhält, macht regelkonformes Überholen mit mind. 1,50 m Abstand schon fast unmöglich, da es zwischen den beidseitig parkenden Autos einfach an Platz fehlt. Die Stadt möchte diese Platzverhältnisse jedoch dauerhaft zementieren.

Ein weiteres Problem ist die abzweigende Vorfahrt an der Einmündung der Boderitzer und Wilhelm-Busch-Straße dar, die gleichzeitig ein Kreuz von Radhaupttrouten darstellt. Hier entstehen gefährliche Situationen für Radfahrer*innen in verschiedenen Wegebeziehungen, weshalb diese Kreuzung bei unserer [Online-Umfrage](#) schlechte Noten bekam. Leider soll sich durch die Straßensanierung an diesem Zustand nichts ändern.

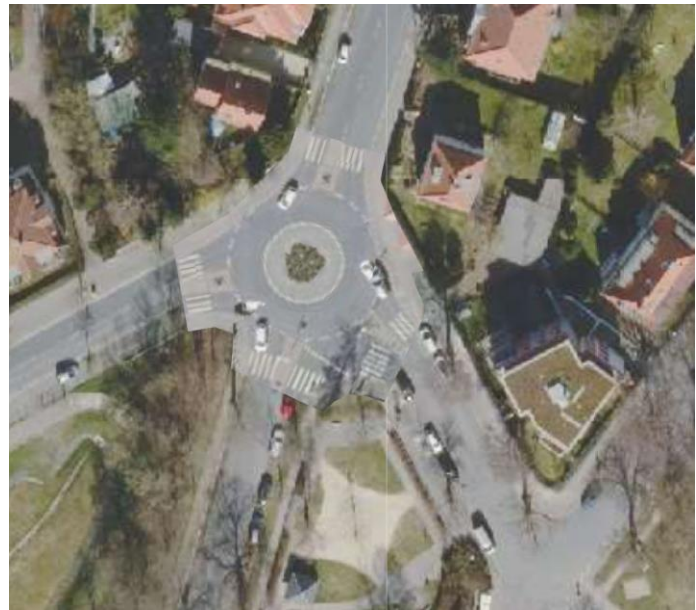
Lösungsidee



Sinnvoller Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen, einseitigem Parken und mind. 50 cm Schutzraum zu den Autos






Eine Radverkehrsführung, die nicht einmal den (eher konservativen) [Empfehlung für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#) entspricht, lehnen wir rundheraus ab. Da sich die alleebewachsenen Gehwege nicht für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg eignen, drängt sich die Anlage von **beidseitigen Schutzstreifen mit 1,75 m Breite** auf, die für das Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen entlang der Gostritzer Straße eine angemessene Führungsform darstellen würden. Wir fordern daher, beim Straßenausbau einen abweichenden Regelquerschnitt anzuwenden, der nur einseitige Parkstreifen vorsieht (ggf. in wechselnden Richtungen) und eine Kernfahrbahnbreite von 4,50 m vorsieht – analog zur Boderitzer Straße ([Maßnahme 32](#)). Damit ließen sich 1,75 m breite Schutzstreifen einrichten.

An der **Kreuzung mit der Boderitzer und Wilhelm-Busch-Straße** schlagen wir zudem vor, die abbiegende Vorfahrt durch einen **Kreisverkehr** zu ersetzen, der das Tempo für alle Verkehrsteilnehmer reduziert und eine Gleichbehandlung aller Verkehrsbeziehungen ermöglicht. Ein Durchmesser von 25 m (zzgl. Gehwegen) erscheint uns möglich, was exakt der Größe des Kreisverkehrs in Leubnitz an der Wilhelm-Franke-Straße entspricht, der ebenfalls im 10-min-Takt von Gelenkbussen befahren wird und die Verkehrssituation im Leubnitzer Geschäftszentrum maßgeblich entspannt hatte. Die Anlage von vier Zebrastreifen sollte an dieser Stelle selbstverständlich dazugehören.



*Maßstäbliche Fotomontage für die Kreuzung
Gostritzer/Boderitzer/Wilhelm-Busch-Straße mithilfe des Kreisverkehrs
aus Leubnitz (Kartenquelle: Themenstadtplan Dresden)*

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Gefahren an den Grundstücksausfahrten durch illegales Radfahren auf den Fußwegen
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Konflikte durch illegales Radfahren auf den Fußwegen • Einfaches Queren der Kreuzung Gostritzer/Boderitzer/Wilhelm-Busch-Straße in allen Richtungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Leichteres Überholen von Radfahrer*innen, die auf dem Schutzstreifen fahren
	<ul style="list-style-type: none"> • Leichteres Überholen von Radfahrer*innen, die auf dem Schutzstreifen fahren
	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall von ca. 50% der Stellplätze, die allerdings nie komplett genutzt zu sein scheinen

35 Hofmühlen-/Fabrikstraße



Hauptroute	im RVK:	Typ II	ähnliche RVK-Maßnahmen:	542, 542B, 543
<p>Ziel: Ausbau zum durchgängigen Radschnellweg in Form einer Fahrradstraße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dresden – Freital – Tharandt (– Freiberg) • Stadtzentrum – Ortskern Plauen • Stadtzentrum – Löbtau-Süd – Dölzchen/ Naußlitz 	

Problembeschreibung

Mit knapp 40.000 Einwohnern stellt die Stadt Freital einen Siedlungsschwerpunkt direkt hinter der Dresdner (und Plauener) Stadtgrenze dar. Die enorme Bedeutung dieser Route hat sogar die Staatsregierung erkannt und sie als eine von nur 11 Verbindungen in ihre „**Radschnellwegekonzeption für den Freistaat Sachsen**“¹⁵ aufgenommen. Vier dieser Radschnellwege mit sachsenweiter Bedeutung beginnen/enden in Dresden, weshalb die Landeshauptstadt an einer Detailkonzeption des Routenverlaufs auf ihrem Stadtgebiet arbeitet. Allerdings wurde die Route nach Freital hier scheinbar zurückgestellt, da die Routen nach Radeberg/Klotzsche, Pirna/Heidenau und Radebeul/Coswig Vorrang genießen.

Nach dem Plauenschen Grund als „Nadelöhr“ (siehe [Maßnahme 36](#)) braucht es eine geeignete Fortsetzung von der Bienertmühle am S-Bahnhof Plauen zum Dresdner Stadtzentrum. Das [städtische Radverkehrskonzept](#) hat hierzu die Route über die **Hofmühlenstraße und Fabrikstraße** ausgewählt, die von geringem Kfz-Verkehr geprägt wird, sehr direkt und ohne erkennbare Steigungen verläuft. Diese Verkehrsführung wird deshalb **aller Wahrscheinlichkeit nach zum Radschnellweg ausgebaut**, was wir vollumfänglich unterstützen. Neben dem Verkehr Richtung Freital bietet sie auch eine

¹⁵ siehe: https://www.radverkehr.sachsen.de/download/radverkehr/RSWK_SN_Kurzbericht.pdf

Erschließungsfunktion für den Ortskern Plauen, die südlichen Löbtauer Wohnlagen sowie Dölzchen und Naußlitz.

Allerdings gibt es abschnittsweise **einige Problemstellen**, die eine attraktive Nutzung im Status quo beeinträchtigen:

1. Die Einmündung der Fabrikstraße in die Freiberger Straße

ist eine völlig ungeschützte Kreuzung mit Straßenbahngleisen in der Mitte. Radler*innen, die stadtauswärts nach links in die Fabrikstraße einmünden wollen, müssen sich in der Mitte zwischen den Rillenschienen einordnen, was mit einer hohen Unfallgefahr verbunden ist. Für einen Radschnellweg ist diese Kreuzungsform ungeeignet. Leider unternimmt die Stadtverwaltung auch bei der in den nächsten Jahren anstehenden Sanierung der Freiberger Straße keine Versuche, dieses Problem zu lösen¹⁶. Auch auf der Freiberger Straße selbst bleibt der Radverkehr nach dem Ausbau meilenweit von einem Radschnellweg-Standard entfernt. Nicht einmal der parallele Weißeritzgrünzug wäre annähernd breit genug für einen Radschnellweg – und er endet in der Wilsdruffer Vorstadt ohne sinnvolle Fortsetzung ins Stadtzentrum.



Der neue Durchstich am Heizkraftwerk als temporäre Umleitung zur Oederaner Straße

2. Zwischen Freiberger Straße und Nossener Brücke

verläuft die Fabrikstraße über ein Betriebsgelände der SachsenEnergie AG. Trotz vorhandener Widmung als öffentliche Straße – was auch auf „Privatgrund“ rechtlich möglich ist – hat SachsenEnergie die **Durchfahrt für Rad- und Fußverkehr im Jahr 2020 gesperrt**, nachdem es zu einem geringfügigen Unfall mit einem Betriebsfahrzeug gekommen war¹⁷. Für diesen Abschnitt wurde u.a. auf Drängen der bündnisgrünen Stadtratsfraktion eine Umleitungsstrecke über die Oederaner Straße hergestellt¹⁸. Ein neuer, zwischen Nossener Brücke und Heizkraftwerk gelegener Verbindungsweg wurde im Juli 2021 eröffnet und lässt sich gut befahren. Wenig attraktiv ist jedoch die **Nutzung der Oederaner Straße**, die halbseitig mit grobem Kopfsteinpflaster sowie beidseitig



Keine attraktive Radverbindung ist die Oederaner Straße, über die heute die Umleitung geführt wird.

¹⁶ Ausbaupläne für die Freiberger Straße (Stand 2021): https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?__kvonr=19250

¹⁷ Siehe damalige Meldung des ADFC: <https://www.adfc-dresden.de/index.php/neuigkeiten/pressemitteilungen/2461-schliessung-der-fabrikstrasse-drewag-blockiert-damit-wichtige-radroute-nach-dresden-plauen>

¹⁸ Siehe z. B.: https://twitter.com/gruene_stadtrat/status/1395726695521529857

mit [querparkenden Autos](#) aufwartet. Diese Schleichroute für den PKW-Durchgangsverkehr lässt sich weder komfortabel noch sicher befahren und kann nur ein Übergangszustand sein. Baubürgermeister Stephan Kühn hat deshalb zugesichert, dass in wenigen Jahren eine Lösung für die Fabrikstraße gefunden sein wird – ob gleich in Radschnellweg-Qualität, bleibt zunächst offen.¹⁹ Die Oberflächenqualität im Betriebsgelände lässt bisher sehr zu wünschen übrig, was auch das [Radverkehrskonzept](#) so sieht (Maßnahme 542B).

3. Im weiteren Verlauf stellen Fabrik- und Hofmühlenstraße **bis zur Würzburger Straße eine breite, gut asphaltierte Sackgasse** dar, die eher wenig befahren wird – jedoch teilweise mit Schwerlastverkehr zur Anbindung der dort angesiedelten Betriebe. Im letzten Abschnitt vor der Würzburger Straße liegt jedoch weiteres Gewerbe sowie ein Ärztehaus, sodass die Stadtverwaltung hier sogar 2.800 Kfz/Tag ausweist – während auf Radschnellwegen laut den Standards der FGSV maximal 2.500 Kfz/Tag zulässig sind. Entlang der Fabrikstraße wird heute sowohl in separaten Parkbuchten als auch abschnittsweise direkt am Fahrbahnrand geparkt. Mit der Sanierung der alten Konsum-Fleischfabrik zu einem Büro- und Verwaltungszentrum ist mit einer weiteren Zunahme der Verkehrsmenge sowie des Parkdrucks zu rechnen, wenn nicht rechtzeitig gegengesteuert wird.

4. Die **Kreuzung mit der Würzburger Straße** (siehe auch [Maßnahme 60](#)) ist ziemlich unübersichtlich. Im Berufsverkehr gibt es oftmals kaum eine Lücke zum Überqueren, und der Autoverkehr wechselt ständig zwischen schnellem Durchfahren und Abbiegen. Viele abbiegende Autofahrer*innen schneiden die Fahrtachsen des Radverkehrs und scheinen die Radelnden erst im letzten Moment wahrzunehmen. Für einen Radschnellweg ist diese Kreuzungsform daher ungeeignet.



Im südlichen Teil der Hofmühlenstraße sind die Parkbuchten unproblematisch, das freie Parken im Bildhintergrund sorgt jedoch für unschöne Engstellen im Begegnungsverkehr.

5. Die **südliche Hofmühlenstraße** wird heute durchgehend einseitig beparkt, obwohl es an dieser Straße nur sehr wenige Anwohner*innen gibt. Am Durchlass zur Straße „Altplauen“ ist sie als Einbahnstraße in Fahrtrichtung nordwärts gewidmet (jedoch geöffnet für den Radverkehr), im restlichen Bereich für den Zweirichtungsverkehr zugelassen. Dadurch entstehen sehr schmale, ungünstige Begegnungssituationen zwischen Auto und Rad.
6. Im Bereich Altplauen/Bienertmühle fehlt ein sinnvoller **Anschluss an die weitere Radroute nach Freital**. Diesen Bereich beschreiben wir in [Maßnahme 36](#) genauer.

¹⁹ Siehe Presseinfo: https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2021/08/pm_016.php?

Lösungsidee

Die Führung des **Radschnellwegs über Fabrik- und Hofmühlenstraße** erscheint uns die attraktivste, am einfachsten umsetzbare Variante. Beim Ausbau dieser Strecke wird es primär um Detailfragen gehen, die eine attraktive, geradlinige Radverkehrsführung in Form einer **1,8 km langen Fahrradstraße** ermöglichen:

1. Die **Freiberger Straße** muss langfristig nicht nur im Bestand saniert, sondern gänzlich neu trassiert werden, um z. B. ausreichend breite [Radfahrstreifen](#) (mind. 3,25 m vorgeschrieben) einzurichten. Für das **Linksabbiegen in die Fabrikstraße** muss eine geschützte [Aufstellfläche](#) geschaffen werden, die ein steiles Queren der [Straßenbahnschienen](#) erlaubt. Hier sticht der Sicherheitsgewinn einen kleinen Fahrzeitverlust eindeutig aus!
2. Die **Werkstraße am Heizkraftwerk der SachsenEnergie** wäre grundlegend neu zu bauen und ebenfalls als [Fahrradstraße](#) zu beschildern, wobei der werksinterne Verkehr nur am nördlichen Ende ein-/ausfahren dürfte. Alternativ wäre die separate Markierung eines mind. 4,00 m breiten [Zweirichtungsradwegs](#) möglich – je nachdem wie die vorhandenen, teils wild beparkten Freiflächen umgenutzt werden können. An der Nossener Brücke sollte mit einem [modalen Filter](#) die Durchfahrt jeglicher Kraftfahrzeuge unterbunden werden, damit keinerlei Schleichverkehr über die Fabrikstraße möglich wird.
3. Der neue **Durchstich zur Oederaner Straße** muss langfristig erhalten bleiben, weil sie den Radschnellweg Dresden-Freital mit der wichtigen Radroute über die [Nossener Brücke](#) sowie auch den Weißeritzgrünzug verbindet.
4. **Zwischen Nossener Brücke und Würzburger Straße** wären Fabrik-/Hofmühlenstraße wäre eine bevorrechtigte [Fahrradstraße](#) mit Kfz-Freigabe in beiden Richtungen (als Sackgasse) und auffälligen Fahrradmarkierungen anzustreben. Die Oberflächenqualität ist bereits hochwertig. Auf der Fahrbahn selbst wäre ein striktes [Parkverbot](#) anzuordnen, während die bestehenden Parkbuchten weitergenutzt, aber durch einen [Dooring](#)-Schutzraum von der eigentlichen Fahrbahn abgetrennt werden sollten. Die Fahrbahnbreite von 6,50 m bietet hierfür genügend Reserven. Der Kfz-Verkehr wäre durch begleitende Maßnahmen auf 2.500 Kfz/Tag zu begrenzen, um die Standards für



Keinen guten Straßenbelag hat heute die Werkstraße durch das Kraftwerksgelände, hier fotografiert von der Freiberger Straße aus.



Viel Platz bietet die Fabrikstraße, wenn man das Parken auf die vielen vorhandenen Parkbuchten (im Foto rechts, links hinten) beschränkt und das freie Parken (im Foto links vorne) verbietet.

Radschnellwege einzuhalten. So könnten beispielsweise der Bau der Straßenbahn- und S-Bahn-Haltestelle auf der Nossener Brücke sowie forcierte Jobticket-Bemühungen mehr Pendler*innen aus dem Gewerbegebiet von der Nutzung des Autos abbringen – sofern sie nicht gleich auf das Fahrrad umsteigen können.

- Die **Kreuzung mit der Würzburger Straße** muss für ein sicheres Überqueren entlang des Radschnellwegs umgestaltet werden. Ideallösung wäre eine auffällig markierte Vorfahrtsregelung für die Radroute, mit [Tempo 30](#) und Stoppschildern für den Verkehr auf der Würzburger Straße (siehe auch [Maßnahme 60](#)). Sollte dieser Ansatz nicht zulässig sein, wäre eine Ampelanlage mit kurzer Umlaufzeit (d.h. kurzen Wartezeiten für den Radverkehr) anzustreben.

- Die **südliche Hofmühlenstraße** sollte ebenfalls als [Fahrradstraße](#) ausgewiesen werden, allerdings für den Kfz-Verkehr nur als **Einbahnstraße in nordwärtiger Richtung** befahrbar, um das Verkehrsaufkommen insgesamt zu senken. Nur zwischen Würzburger Straße und dem Gewerbebetrieb in der Hofmühlenstraße 41 wäre Kfz-Verkehr in südwärtiger Richtung zuzulassen, damit der Schwerlastverkehr zu diesem Betrieb nicht durch andere schmale Wohnstraßen fahren muss. [Fahrbahnrandparken](#) sollte nur noch einseitig erlaubt werden, um eine für Radschnellwege ausreichende Fahrbahnbreite zu erreichen. Die Oberflächenqualität ist bereits hochwertig, wobei das Kleinpflaster im südlichen Teil aus Denkmalschutzgründen auf diesem kurzen Abschnitt zu akzeptieren ist.

- In Verbindung mit der [Radvorrangroute Bienertstraße](#), die ebenfalls nur als Kfz-Einbahnstraße in westwärtiger Richtung sinnvoll erscheint, ergäbe sich ein schlüssiges Einbahnstraßensystem. Zudem entstünde ein **attraktives Radroutenkreuz** an der Fuß- und Radbrücke Bienertstraße.

- An der **Kreuzung der Straße „Altplauen“** wäre die kurze Engstelle hinzunehmen. Sie erhöht die Aufmerksamkeit für die komplexe Kreuzungssituation, um gegen-







Zwischen Würzburger und Bienertstraße ist die Hofmühlenstraße breit und glatt asphaltiert – perfekt für eine Fahrradstraße! Autoverkehr sollte nur noch in Blickrichtung des Fotos erlaubt werden.



Unser Vorschlag für ein Einbahnstraßensystem für den Kfz-Verkehr im Bereich der Hofmühlenstraße. Ziel: Alle Grundstücke erschließen, aber möglichst wenig Durchgangsverkehr!

über im Hof der Bienertmühle den Radschnellweg nach Freital fortzusetzen (siehe [Maßnahme 36](#)). Wegen der vielen Autos, Busse und Fahrräder sollte hier eine Ampelanlage mit kurzer Umlaufzeit (d.h. kurzen Wartezeiten für den Radverkehr) geprüft werden. Für eine veränderte Vorfahrtsregelung fehlen hier leider die Sichtfenster in die Hofmühlenstraße sowie den Innenhof der Bienertmühle hinein.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit aller Grundstücke bleibt gesichert • Einigung mit SachsenEnergie als städtischem Tochterunternehmen zur Nutzung ihres Werksgelände nötig, vor dem Hintergrund der Widmung als öffentlicher Verkehrsweg aber auch möglich
	<ul style="list-style-type: none"> • Fußwegnutzung durch das SachsenEnergie-Gelände wird wieder möglich
	<ul style="list-style-type: none"> • keine
	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion auf Tempo 30 und Vorrang für den Radverkehr in Fabrik- und Hofmühlenstraße unproblematisch, da nur Anliegerverkehr • Hofmühlenstraße nur noch als nordwärtige Einbahnstraße befahrbar → in Gegenrichtung fließt der Verkehr ins Wohnviertel über Zwickauer oder Tharandter Straße
<p>P</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall von (moderat genutztem) Straßenrandparken in der Fabrik-/Hofmühlenstraße nördlich der Würzburger Straße → separate Parkbuchten bleiben bestehen, zudem zahlreiche Stellplätze auf Privatgrund vorhanden • Entfall von ca. 5 Stellplätzen in der Hofmühlenstraße direkt südlich der Einmündung Bienertstraße → nördlich der Einmündung sind weit mehr Stellplätze als realer Bedarf vorhanden, d.h. bestehender Bedarf kann weiterhin gedeckt werden

36 Plauenscher Grund



Hauptroute	im RVK:	Typ II	ähnliche RVK-Maßnahmen:	545
Ziel: Neubau eines hochwertigen Radschnellwegs durch den Plauenschen Grund			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Dresden – Freital – Tharandt (– Freiberg) 	

Problembeschreibung

Mit knapp 40.000 Einwohnern stellt die Stadt Freital einen Siedlungsschwerpunkt direkt hinter der Dresdner (und Plauener) Stadtgrenze dar. Fast der Gesamtverkehr zwischen Dresden, Freital sowie weiter in Richtung Tharandt führt aus topografischen Gründen durch den Plauenschen Grund. Die enorme Bedeutung dieser Route hat sogar die Staatsregierung erkannt und sie als eine von nur 11 Verbindungen in ihre „**Radschnellwegekonzeption für den Freistaat Sachsen**“²⁰ aufgenommen. Vier dieser Radschnellwege mit sachsenweiter Bedeutung beginnen/enden in Dresden, weshalb die Landeshauptstadt bereits an einer Detailkonzeption des Routenverlaufs auf ihrem Stadtgebiet arbeitet. Allerdings wurde die Route nach Freital hier scheinbar zurückgestellt, da die Routen nach Radeberg/Klotzsche, Pirna/Heidenau und Radebeul/Coswig Vorrang genießen.

Entlang der Staatsstraße 194 (Tharandter Straße) existiert bereits ein durchgängiger Radweg vom Kreisverkehr Altplauen bis zur Freitaler Stadtgrenze am Ortseingang Potschappel. Dieser **erfüllt jedoch in keinerlei Hinsicht die Anforderungen an einen Radschnellweg**, die auf mindestens 80% von dessen Länge erreicht werden müssen, damit das Projekt förderfähig wird und eine starke Anziehungskraft auf möglichst viele Pendler*innen zwischen Dresden und Freital entfalten kann. Daneben besitzt die Route auch eine wichtige Bedeutung für den Freizeitverkehr, wobei der heutige Betonpflasterweg entlang der vielbefahrenen Staatsstraße alles andere als attraktiv ist.

²⁰ siehe: https://www.radverkehr.sachsen.de/download/radverkehr/RSWK_SN_Kurzbericht.pdf

Die folgende Tabelle vergleicht die Qualitätsanforderung laut FGSV²¹ mit dem Status quo zwischen Dresden und Freital:

Für Radschnellweg geeignete Führungsform	Mindestbreite für Radschnellweg	Tatsächliche Breite im Plauenschen Grund heute
Radfahrstreifen	3,25 m (nur innerorts!)	1,85 m zwischen Kreisverkehr Altplauen und altem Bahnhof Plauen (Felsenkeller)
Separater Zweirichtungsradweg ohne Fußverkehr	4,00 m	heute nicht vorhanden
Separater Zweirichtungsradweg mit Fußverkehr	5,00 m (ausnahmsweise, nur außerorts!)	2,00 bis 4,00 m zwischen altem Bahnhof Plauen und Stadtgrenze Freital → abzgl. störender Laternen, Litfaßsäulen, Bushäuschen ...
Fahrradstraße	4,60 m bis 5,00 m	heute nicht vorhanden

In der Fahrtrichtung Dresden–Freital listen wir in aller Kürze die größten Probleme auf:

1. Im Bereich Altplauen/Bienertmühle fehlt ein sinnvoller **Anschluss an die Hofmühlenstraße**, die als Fortsetzung des Radschnellwegs in die Dresdner Innenstadt vorgesehen ist (siehe [Maßnahme 35](#)). Ein mehrfaches, ungeschütztes Abbiegen ist für Radfahrer*innen unattraktiv. Im Kreisverkehr Altplauen müssen sich alle Fahrräder in den Mischverkehr einordnen – Unfälle hat es hier schon einige gegeben. Ein Radschnellweg, der seinen Namen ernst nimmt, kann auf keinen Fall über diesen (verkehrlich ansonsten sinnvollen) Kreisverkehr geführt werden!
2. Ab dem **Kreisverkehr Altplauen** bis zum Abzweig zum Felsenkeller kurz vor dem Straßentunnel (am alten Bahnhof Plauen) sind auf beiden Seiten der Staatsstraße **schmale Radfahrstreifen** mit dem gesetzlichen Mindestmaß von 1,85 m angelegt. Überholen können sich Radfahrer*innen hier nicht, ohne sich zu gefährden. Die in diesem Abschnitt oft mit weit mehr als 50 km/h fahrenden Kraftfahrzeuge halten regelmäßig nicht die [1,50 m Überholabstand](#) ein. Im Freizeitverkehr beobachtet man deshalb immer Familien, die sich mit ihren selbstredelnden Kindern unerlaubterweise auf den winzigen Gehweg quetschen – oder den unbefestigten Fußweg durch die Bienertgärten auf der anderen Seite der Weißeritz nehmen, was ebenfalls explizit verboten ist. Für einen Ausbau der Straße auf zweimal 3,25 m Radfahrstreifen fehlt jedoch der Platz, ohne die komplette, alte Baumallee zu fällen.
3. Ab dem **Felsenkeller** wird der Radverkehr als gemeinsamer [Zweirichtungsrad-](#) und Fußweg geführt. Der „Ingridtunnel“ wird parallel zur alten Straßenführung umfahren, wobei dieser nur als

²¹ FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; siehe: <https://www.fgsv-verlag.de/h-rsv>

Zufahrt zum Felsenkeller-Bahnübergang genutzte Straßenabschnitt nur wenig befahren wird. Viele Radfahrer*innen fahren hier illegal auf der Fahrbahn, um den Gehweg den vielen Spaziergänger*innen zu überlassen. Die Flächenaufteilung ist in diesem Abschnitt also sehr ungünstig – für eine Umgestaltung ist aber Flächenreserve vorhanden.

4. Weiter bis zum Ortseingang Potschappel

geht es ebenfalls als gemeinsamer [Zweirichtungsrad](#)- und Fußweg oberhalb des Bordsteins am Südrand der Staatstraße. Einen Schutzraum hin zum regen, schnellen Kfz-Verkehr gibt es nicht – Radelnde in Richtung Freital kommen daher den Autos oft gefährlich nahe, v.a. wenn sie Gegenverkehr, Fußgänger*innen oder ortsfesten Hindernissen ausweichen müssen. Es mangelt hier nicht an **ungünstig gesetzten Straßenlaternen, Litfaßsäulen oder Buswartehäuschen**, die eine ernsthafte Gefährdung des Radverkehrs darstellen. Am problematischsten ist jedoch die **wechselnde Breite des Rad- und Fußwegs**, die auf einem 200 m langen Abschnitt gegenüber Weizenmühle/Heidenschanze sogar nur 2,00 Meter beträgt! Hier ist der Radweg eingezwängt zwischen Kfz-Fahrbahn, Leitplanke und Eisenbahnstrecke, ohne dass es erkennbares Ausbaupotenzial gäbe (siehe Foto). Der ebenso breite Fußweg auf der nördlichen Straßenseite wird kaum begangen, ist aber für die Erschließung einzelner Grundstücke nötig. Eine Breite von nur 2,00 m ohne Schutzraum zum Autoverkehr liegt nicht nur völlig fernab aller Radschnellweg-Standards, sondern sie ist auch gesetzlich verboten. Allermindestens 2,50 m müssten es sein, weshalb das [städtische Radverkehrskonzept](#) für diesen kleinen Abschnitt auch eine (bisher unbearbeitete) Maßnahme vorsieht. Mit Kindern im Fahrradanhänger unterwegs, muss man auf diesem Abschnitt komplett anhalten, sobald Gegenverkehr kommt – aber auch zwei normale Radler*innen kommen hier kaum ohne Selbstgefährdung aneinander vorbei!



Bei dieser Engstelle muss man fast Schikane unterstellen: Das Wartehäuschen „Felsenkeller“ wurde direkt in den Geh- und Radweg gesetzt, obwohl dahinter eine Pflasterfläche genau in der Größe des Wartehäuschens existiert!



In dem nur 2 Meter breiten Abschnitt ohne Schutzraum zu den Autos kann man sich faktisch nicht sicher begegnen.

5. Hinter der **Stadtgrenze Freital** wird die ausgeschilderte Radroute von der Stadt Freital alsbald – und in teils haarsträubenden Abbiegemanövern – auf kleine Wege und Nebenstraßen südlich der Dresdner Straße verlegt. Entlang der eigentlichen Hauptstraße wurde keinerlei Radverkehrsinfrastruktur angelegt, sondern stattdessen Parkbuchten und Straßenbäume. Deshalb kann eine Fortsetzung des Radschnellwegs durch Freital eigentlich nur gelingen, wenn die

Radroute südlich der Weißeritz möglichst direkt angesteuert wird – ohne Harakiri-Abbiegemanöver auf super-schmalen Bürgersteigen.

Lösungsidee

Ein für Pendler*innen, Ausflügler*innen und Familien attraktiver Radschnellweg zwischen Dresden und Freital ist nur als **visionäres Gesamtkonzept** zu haben – kleinteilige Verbesserungen im Detail reichen nicht aus, um die Route fundamental zu verbessern. Unser Gesamtkonzept setzt deshalb darauf, den Radschnellweg in den meisten Abschnitten **von der Staatsstraße zu trennen** und separat durch den Grund zu führen. Durch die üppige Bundesförderung für Radschnellwege sollten auch größere Ingenieurbauwerke realisierbar sein, die eine grundlegend neue Radwegführung ermöglichen.

Nun ist der Plauensche Grund einerseits ein **schützenswerter Naturraum**, andererseits jedoch durch Industrialisierung und Verkehrswege bereits in mannigfaltiger Weise zerschnitten. Unser Ziel ist es daher, den Radschnellweg möglichst an **bestehende Verkehrswege anzuschließen** (Eisenbahn, Nebenstraßen, Autobahnbrücke). Dennoch würden ein paar Eingriffe in den Naturraum verbleiben, die wegen der außerordentlich positiven Wirkung eines attraktiven Radschnellwegs auf Umwelt und Klima aus unserer Sicht zu akzeptieren wären.

Unsere Lösungsidee stellen wir wieder abschnittsweise in der Fahrrichtung Dresden–Freital dar:

1. Der entlang der [Hofmühlenstraße](#) verlaufende Radschnellweg überquert **am S-Bahnhof Plauen** die Straße „Altplauen“ schräg geradeaus **in den Innenhof der Bienertmühle/Hofmühle**. Über die privaten Flurstücke 35/25 und 35/1 erklimmt er auf einer langen, ggf. serpentin förmigen Rampe den Höhenunterschied zu den Bahngleisen. An genau dieser Stelle befand sich in den letzten Jahren eine angeschüttete Rampe für Baufahrzeuge, die im Auftrag der Deutschen Bahn AG die Bahngleise sanierten. Die Nutzung von Privatgrund bedeutet, dass ein frühzeitiger Einbezug der Eigentümer*innen und ein umfassender Ausgleich nötig werden – wobei neben einem finanziellen Ausgleich aus ein Flächenausgleich vorstellbar wäre, z. B. indem auf dem für eine spätere Tramwendeschleife reservierten Grundstück nördlich der Straße „Altplauen“ ein Ausgleich für entfallende Parkplätze mit exklusiver Nutzung durch Stellplatzmieter aus der Bienertmühle geschaffen wird. Die Führung des Radschnellwegs



Aus der Hofmühlenstraße wollen wir den Radschnellweg schräg links in den Hof der Bienertmühle führen.



Blick von der Gleisbaustelle über die Baurampe in den Innenhof der Bienertmühle – für den Radverkehr wäre natürlich eine filigranere Konstruktion sinnvoll.

über den Innenhof stellt jedoch die beste Lösung dar, um möglichst schnell und ohne Verletzung historischer Gartengrundstücke die Bahngleise zu erreichen. Vom unteren Weg direkt an der Weißeritz erscheint uns das baulich nicht möglich zu sein – und eine Führung des Radschnellwegs durch das Biotop der Bienertgärten käme einer Komplettaufgabe von deren Naherholungs- und Naturschutzfunktionen gleich.



Zwischen Bahngleisen (links) und Bienertgärten (rechts) bleibt viel Platz für einen Radschnellweg auf der heutigen Baustraße – natürlich weniger hügelig!

2. **Von der ehemaligen Bienervilla bis zur alten Weißeritzbrücke** am Süden der Bienertgärten kann der **Radschnellweg direkt neben den Gleisen** angelegt werden. Hier gibt es einen breiten Streifen, auf dem keine Bäume stehen – bzw. wurden diese spätestens für die aktuelle Streckensanierung sowieso gefällt. Es handelt sich höchstwahrscheinlich um ein Bahngrundstück, wobei Radschnellwege entlang von Bahnstrecken in einigen deutschen Regionen geplant werden und insofern kein absolutes Neuland wären. Für einen mind. **4,00 Meter breiten Zweirichtungsradweg** wäre ausreichend Platz. Fußgänger*innen bekämen entweder einen separaten Bereich oder würden auf den bestehenden Spazierweg durch die Bienertgärten verwiesen. Für den Fall zukünftiger Gleisbauarbeiten oder Rettungsarbeiten am Gleis könnte eine Mitnutzung des Radschnellwegs durch Bau-/Rettungsfahrzeuge möglich bleiben, sofern die Rampe an der Hofmühle entsprechend ausgelegt wird.

3. **Über die alte Weißeritzbrücke („Hegereiterbrücke“)** würde der Radschnellweg für einen kurzen Moment gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Die über 5 Meter breite Brücke ist dazu breit genug, und das kleinteilige Kopfsteinpflaster bremst den Radverkehr automatisch etwas ab. Das schmiedeeiserne Zauntor müsste entfallen, könnte allerdings am Spazierweg am östlichen Kopf in ähnlicher Form neu entstehen. Die Einmündung in die alte Tharandter Straße am alten Bahnhof Plauen

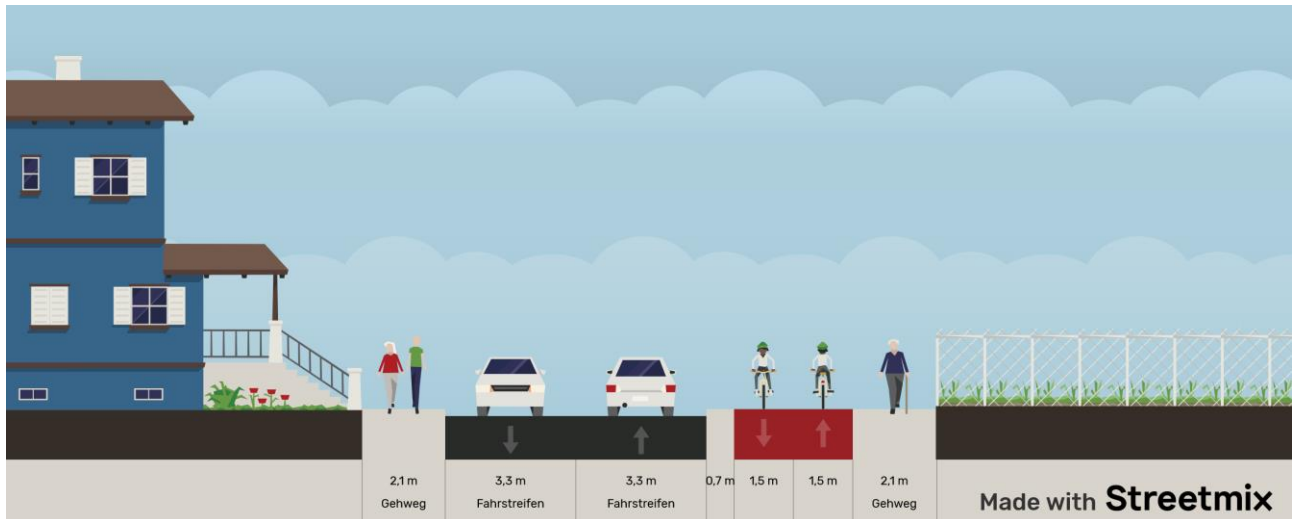


Blick von der Felsenkeller-Zufahrt auf die Hegereiterbrücke, die den Radschnellweg direkt zu den Bahngleisen führen kann

(heute Glaswerkstatt Körner) wäre so umzugestalten, dass der Radverkehr als Vorfahrtsstraße von der Brücke in die dort beginnende Fahrradstraße geführt wird. Von der Staatsstraße oder vom Parkplatz kommende Autos müssten hingegen warten.

4. Der Abschnitt am **Felsenkeller um den „Ingridtunnel“ herum** sollte als **Fahrradstraße** ausgewiesen werden, sodass der bestehende Gehweg dem Fußverkehr vorbehalten bleibt. Die ca. 7 Meter breite Fahrbahndecke wäre dafür zu erneuern. Autoverkehr wäre für Anlieger zum Felsenkeller in beiden Richtungen freizugeben, aber der Radverkehr hätte Vorrang. Am Bahnübergang wartende Autos könnten relativ problemlos umfahren werden. An den

Fahrrädern wäre ein [absolutes Halteverbot](#) einzurichten, da es genügend andere Parkplätze gibt (auf Privatgrund sowie an der Weißeritzbrücke).



Vorschlag für einen möglichen neuen Straßenquerschnitt zwischen Ingridtunnel und Autobahnbrücke

- Der 650 m lange **Abschnitt vom Westportal des „Ingridtunnels“ bis kurz vor der Autobahnbrücke** wäre der einzige, auf dem wir mangels Alternativen eine Radverkehrsführung direkt neben der Staatsstraße vorschlagen. Um die vorgeschriebenen 5,00 m Breite für einen [Zweirichtungsradweg mit Fußverkehr](#) zu erreichen, müsste dieser Abschnitt weitgehend neu gebaut werden. Glücklicherweise sind die nötigen Flächenreserven auf städtischem Grund vorhanden. Der neue Straßenquerschnitt könnte wie folgt aussehen:

- nördlichen, kaum genutzten Gehweg um ca. 1 m einkürzen → Hier reichen 2,00 bis 2,50 m für die wenigen Anlieger aus.
- Kfz-Fahrbahn neu bauen und dabei von ca. 7,50 m auf 6,50 m (= Regelfahrbahnbreite für innerstädtische Hauptstraßen) verschmälern
- 75 cm Schutzraum zwischen Kfz-Fahrbahn und Radweg anlegen, idealerweise als Pflasterbereich oberhalb des Bords
- ca. 3,00 m asphaltierten [Zweirichtungsradweg](#) anlegen
- ca. 2,00 m gepflasterten Gehweg auf der Südseite belassen
- Installation der Straßenlaternen entweder im Schutzraum oder am Rand der Gehwege
- Entfernen aller Litfaßsäulen aus dem genannten Regelquerschnitt



Wirklich überflüssig sind Werbeträger, die mehr als 50% des Fuß- und Radwegs belegen. Als ob an der Tharandter Straße nicht genügend Platz für Werbetafeln an Gebäuden wäre!

- Versetzen der Buswartehäuschen möglichst außerhalb dieses Querschnitts, notfalls in die Fußwegbereiche
6. Im **Bereich der Autobahnbrücke** bietet sich die beste Gelegenheit für einen Seitenwechsel auf die Südseite der Weißeritz. Einerseits schließt kurz darauf der besonders schmale Abschnitt an (Fuß- und Radweg zusammen nur 2,00 m breit!). Andererseits „verschandelt“ die Autobahnbrücke das Tal hier bereits so sehr, dass eine weitere Radbrücke gar nicht weiter auffällt. Praktischerweise existiert bereits eine ebenerdige, ca. 4 m breite, betonierte Brücke über die Weißeritz, die für technische Versorgungszwecke zu den Pfeilern der Autobahnbrücke geführt wird. Diese mündet in einem angenehmen Winkel in den Radweg Richtung Dresden ein, sodass der Radschnellweg über diese Brücke ohne größere Veränderungen geführt werden kann. Die eigentliche Komplexität bestünde vielmehr darin, die in diesem Bereich etwas höher gelegenen Bahnschienen zu überqueren. Hierfür schlagen wir eine Rampe vor, die sich spiralförmig um die Autobahn Pfeiler nach oben windet und damit die bestehenden geometrischen Formen gefällig aufgreift. Auf der „Halbinsel“ unter der Autobahnbrücke wäre der benötigte Platz vorhanden. In ausreichender Höhe angekommen, würde der Radschnellweg die Bahnschienen überqueren.
- 
- Blick von der Versorgungsbrücke auf die „Halbinsel“ unter der Autobahn: Um die Pfeiler herum würde sich der Radschnellweg nach oben schrauben, um nach links hinten die Bahnstrecke zu überqueren.*
7. Der „radikalste“ Eingriff wären wohl die ca. 350 m Strecke **zwischen Autobahnbrücke und Heidenschanze**. Um den besonders engen Abschnitt an der Staatsstraße zu umfahren und dann bis Freital durchgängig am Südufer der Weißeritz zu bleiben, müsste hier entlang des felsigen, bewaldeten Steilhangs ein **Zweirichtungsradweg als völlig neue Ständerkonstruktion** hergestellt werden. Doch was z. B. am Gardasee („Garda by Bike“) auf vielen Kilometer Strecke möglich ist, wird in Dresden auf 350 Meter nicht scheitern! Am Ende würde der Radweg ebenerdig auf die Straße „Heidenschanze“ stoßen – ob ober- oder unterhalb der ruinösen Gebäude der ehemalige Weizenmühle, müsste im Detail untersucht werden. An der Weizenmühle würden zwei **Radnebenrouten** abzweigen: einerseits über die Heidenschanze hoch nach Coschütz, andererseits durch eine kleine, mit Treppenstufen versehene Bahnunterführung hinüber zur Tharandter Straße und über die Serpentinstraße nach Dölzchen.
- 
- Die Birkigter Straße ist nicht nur viel ruhiger, sondern auch viel schöner als der Radweg an der Tharandter Straße auf der anderen Talseite.*
8. Der letzte, ca. 600 m lange Abschnitt auf Dresdner Stadtgebiet wäre die kaum befahrene **Birkigter Straße**, die mit ihren ca. 6 m Breite eine wunderbare **Fahrradstraße** hergäbe.

Dazu wären nur eine leichte Oberflächensanierung, entsprechende Markierungen sowie ein Parkverbot nötig. Der Anliegerverkehr zu den beiden Kleingartenanlagen und der Handvoll an Wohnhäusern wäre natürlich mit Tempo 30 freizugeben.

9. Wenige Meter vor dem Ortseingangsschild Freital könnte der Radschnellweg **nach rechts auf die Flächen des früheren Güterbahnhofs Freital-Birkigt** abbiegen. Er würde den Collmweg (für Fuß- und Radverkehr freigeben!) kreuzen und weiter parallel zur Eisenbahnstrecke verlaufen. Auf diesen Flächen liegen heute noch die bis zur Wendezeit benutzten Gleise, die jedoch völlig mit kleineren Bäumen zugewachsen sind. Durch dieses „Unland“ ließe sich ein schöner **4,00 m breiter Zweirichtungsradweg mit separatem Fußweg** anlegen. Weiter westlich würde er die früheren Streckengleise der Windbergbahn überqueren. Falls der Windbergbahn e.V. jemals eine Reaktivierung des Personenbahnhofs Freital-Birkigt hinbekäme, ließe sich an dieser Stelle recht problemlos ein Bahnübergang einrichten.

10. Der Radschnellweg sollte ab hier direkt **am Südufer bis zur Uferstraße durchgebunden** werden, wozu ein vorhandener, recht schmaler Fußweg auszubauen wäre. Er könnte verbreitert werden, indem einzelne private Gartengrundstücke minimal verschmälert würden – natürlich im Einklang mit den Grundstücksbesitzern. Die letzten Meter wiederum führen über ein Grundstück der Technischen Werke Freital. An der Uferstraße trafe der Radschnellweg auf die **heutige Radroute durch Freital**. Diese überquert die Weißeritz heute auf der Fuß- und Radbrücke an der Fichtestraße.



Auf diesen (zu verbreiternden) Weg am Weißeritzufer würde der Radschnellweg direkt hinter dem ehemaligen Bahnhofsgelände Freital-Birkigt führen. An der Brücke im Hintergrund trifft er die heutige Radroute der Stadt Freital.





Mit der Führung am Südufer über die ehemaligen Bahnhofsflächen von Freital-Birkigt würden die extrem problematischen Engstellen am Ortseingang Potschappel vermieden. Radelnde mit Ziel in Potschappel-Zentrum könnten hier immer noch über die Fichtestraße zur Dresdner Straße überwechseln.

11. Die **weitere Fortsetzung durch Freital** wird von uns aus Dresdner Perspektive nicht mehr im Detail beleuchtet. So angenehm manche Abschnitte der Freitaler Talroute auch sind: Hier bestünden noch sehr große Herausforderungen, um hieraus einen hochwertigen Radschnellweg zu machen. Beispielfhaft seien hier zu nennen:

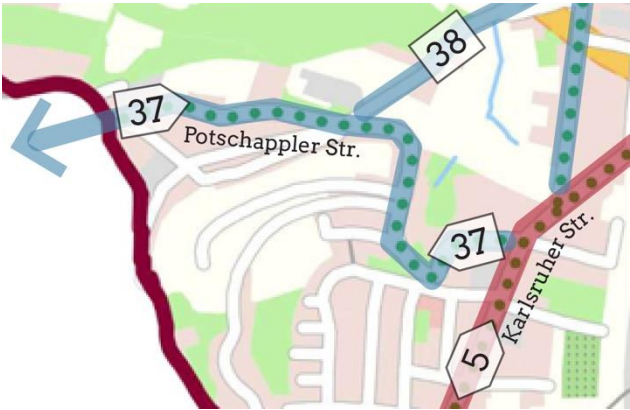
- die zwischen Wiederitz-Mündung (Höhe Turnerstraße) und Deubener Straße klaffende Lücke
- die oft zugeparkten Wohnstraßen mit unübersichtlichen Rechts-vor-Links-Kreuzungen
- häufiges Hakenschlagen ohne klare Verkehrsführung oder überhaupt nur sinnvolle Bordsteinabsenkungen an Kreuzungen mit Hauptstraßen,
- das miserable Holperpflaster zwischen Burgker Straße (Stadion des Friedens) und Leßkestraße (Altenpflegeheim der Diakonie).

Mit Unterstützung des Freistaats sowie des Bundes halten wir es jedoch für möglich, die meisten dieser Nachteile aufzulösen. Mit dem südlich der Weißeritz geführten Anschluss an die Freitaler Talroute würde die Stadt Dresden jedenfalls alles richtig machen und könnte diese Ausführung in die genauere Planung geben, selbst wenn die Stadt Freital noch nicht aktiv geworden sein sollte. Mit dem vor einigen Jahren endlich gebauten Radweg von Freital-Hainsberg nach Tharandt wäre eine hochwertige Radroute von über 13 km Länge möglich.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit aller Grundstücke bleibt gesichert • Starker Eingriff im Hof der Bienertmühle → konstruktive Lösung mit Eigentümern nötig • Weitere „Privatgrundstücke“ (Deutsche Bahn, Technische Werke Freital u.a.) in einigen Abschnitten betroffen → Dies stellt beim Neubau von Verkehrswegen fast den Normalfall dar und sollte sich lösen lassen.
	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Platz auf allen Abschnitten der Tharandter Straße im Plauenschen Grund • Weniger Beeinträchtigung durch den Radverkehr, der fast überall separat geführt wird • Neue Fußwege in einzelnen Abschnitten, z.B. über den Güterbahnhof Freital-Burgk oder zwischen Autobahnbrücke und Weizenmühle
	<ul style="list-style-type: none"> • Versetzen der Buswartehäuschen „Begerburg“ und „Felsenkeller“ in Fahrtrichtung Dresden → ohne Beeinträchtigungen für die Fahrgäste
	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Rücksichtnahme auf den Radverkehr entlang der Fahrradstraßen am Felsenkeller und an der Birkigter Straße
<p>P</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parkverbot in der Fahrradstraße am Felsenkeller → bereits heute zahlreiche Ausweichflächen vorhanden • Parkverbot in der Birkigter Straße → Ausweichflächen für Kleingartenanlagen sollten sich finden lassen • Reduktion der privaten Stellplätze an der Bienertmühle → Ausweichflächen für bisherige Stellplatzmieter sollte die Stadt in räumlicher Nähe anbieten können

37 Potschappler Straße



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: gefährdungsarme Fahrt talwärts Richtung Freital			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet – Gittersee – Freital • Innenstadt – Plauen – Coschütz – Niedergittersee • Strehlen/Mockritz/Südhöhe – Coschütz – Niedergittersee – Freital 	

Problembeschreibung

Von der Karlsruher Straße kommende Radfahrer*innen können auf der Potschappler Straße Richtung Freital seit einigen Jahren dank der vollständigen Neufassung des Straßenraumes zügig und ohne Holperstellen Richtung Freital fahren. Der erste Abschnitt bis zur Freitaler Straße ist auf Tempo 30 begrenzt. In diesem Abschnitt ist die Fahrbahn sehr kurvenreich. Radfahrende sind auf der Talfahrt immer wieder gezwungen parkenden Autos durch Ausweichen bis zur Straßenmitte auszuweichen, wobei es zu Doorings-Unfällen mit hoher Geschwindigkeit kommen könnte.

Bergauf sind die Radfahrenden mit sehr geringer Geschwindigkeit unterwegs und haben Schwierigkeiten nach links in die Freitaler Straße einzubiegen, da Autofahrer*innen versuchen vor der anschließenden Rechtskurve noch schnell zu überholen.








Durch Wegfall der Parkplätze talwärts wird das Risiko von Dooring-Unfällen beseitigt

Lösungsidee

Talwärts: Absolutes Halteverbot für Kraftfahrzeuge bis zur Kreuzung mit der Freitaler Straße. Die Fahrzeuge können auf den anliegenden Grundstücken oder auf der anderen Straßenseite geparkt werden.

Bergwärts: Das Überholen von Radfahrer*innen wird 100 m vor der Kreuzung Freitaler Straße durch das Schild 276.1 der StVO untersagt

Auswirkungen auf andere

	• Keine Auswirkungen
	• Keine Auswirkungen
	• Keine Auswirkungen
	• Nahezu keine Auswirkungen (kurzfristiges Überholverbot)
	• Entfall der Parkmöglichkeiten talwärts

38 Freitaler Straße



Nebenroute	im RVK:	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr Richtung Niedergittersee / Freital		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Plauen – Coschütz – Niedergittersee • Strehlen/Mockritz/Südhöhe – Coschütz – Niedergittersee – Freital 	

Problembeschreibung

Gegenwärtig ist die Freitaler Straße eine Einbahnstraße Richtung Altcoschütz. Neben der Fahrbahn ist ein höhengleicher Gehweg durch eine Linie abgetrennt. Radfahrer*innen, die Richtung Freital fahren wollen, können entweder über die steile Heidenschanze und die [Birkigter Straße](#) weiter nach Freital fahren – oder sie fahren über die [Karlsruher Straße](#) bis zur Einmündung der [Potschapppler Straße](#), was viele zusätzliche Höhenmeter bedeutet. Radfahrende, die vom Dresdner Zentrum, Süden oder Südosten in den weiter Richtung Freital gelegenen Teil von Dresden-Gittersee gelangen wollen, möchten dafür gerne die Freitaler Straße entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße nutzen.

Lösungsidee

Die Freitaler Straße ist im Regelfall inklusive des Gehwegstreifens 4,50 m breit. Der Radverkehr Richtung Altcoschütz kann aufgrund des Verkehrsaufkommens im Mischverkehr geführt werden. In Gegenrichtung soll die Einbahnstraße für den Radverkehr geöffnet werden. Die geringe Fahrbahnbreite erlaubt die Einrichtung eines [Schutzstreifens](#) nicht. Die Breite der Fahrbahn reicht unter Berücksichtigung dessen, dass Kraftfahrzeuge nur mit Tempo 30 fahren dürfen, aus, um einen gefahrlosen Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Hierbei sollte Radfahrern die kurzfristige Mitnutzung des Gehwegstreifens durch entsprechende Beschilderung kurzzeitig gestattet werden, um bei Gegenverkehr die gesamte Straßenbreite nutzen zu können. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Windbergstraße ([Maßnahme 39](#)) als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden wird. Es ist zu

erwarten, dass der Durchgangsverkehr aus Freital kommend bereits auf der Freitaler Straße erheblich weniger werden wird. Die Freitaler Straße sollte darüber hinaus für Kfz über 3,5 Tonnen durch entsprechende Beschilderung gesperrt werden, um zu vermeiden, dass es im Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern und LKW zu gefährlichen Situationen kommt.

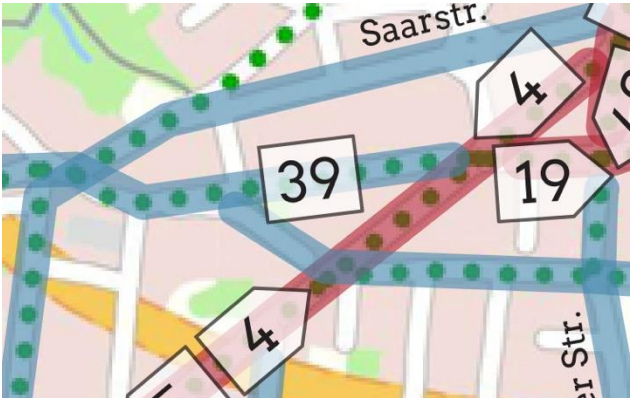


*Die Mitnutzung des Gehwegstreifens durch Radfahrer*innen ist möglich, da an dieser Stelle nahezu keine Fußgänger*innen unterwegs sind*

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Ausweichen des Radverkehrs im Notfall auf die höhengleiche Gehbahn → faktisch keine Veränderung zur heutigen illegalen Nutzung
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Mehr Aufmerksamkeit für entgegenkommende Radler nötig, aber bei Tempo 30 auch möglich Keine Nutzung der Freitaler Straße mit LKW über 3,5t. mehr möglich
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen

39 | **Windbergstraße**



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Vermeidung von Überholmanövern auf der außerordentlich engen Windbergstraße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Plauen – Altcoschütz – Niedergittersee • Strehlen/Mockritz/Südhöhe – Altcoschütz – Freital (über Heidenschanze oder Freitaler Straße) 	

Problembeschreibung

Im Wohngebiet entlang der Windbergstraße parken infolge fehlender Parkplätze auf den Grundstücken die meisten Anwohner*innen im Straßenraum. Während des Tages kommen noch zahlreiche Menschen hinzu, die das Ärztehaus im ehemaligen Rathaus Coschütz aufsuchen. Die Windbergstraße ist deshalb im Regelfall von der Karlsruher Straße bis zur Mainzer Straße und häufig auch noch bis zur Gebauer Straße beiderseits durch parkende Fahrzeuge belegt. Der in der Mitte verbleibende Straßenraum zwischen den Kfz-Außenspiegeln ist nur ca. 3 Meter breit.

Radfahrer*innen fühlen sich häufig durch zu dicht nachfolgende Kraftfahrzeuge gedrängt, in kurze Lücken einzuschwenken, um die unsichere Situation zu beenden. Ein zügiges und gefahrloses Fahren wird dadurch beeinträchtigt.








Der verbleibende Straßenraum zwischen parkenden Fahrzeugen beträgt nur ca. 3 m.

Lösungsidee

Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit Zeichen 325.1 von der Kreuzung Karlsruher Straße bis zur Kreuzung Gebauer Straße. Radfahrer*innen können dann die Windbergstraße in beiden Richtungen gefahrlos befahren. Parkflächen für Kfz sind auf der Windbergstraße insbesondere vor der Apotheke und vor dem Ärztehaus auszuweisen. Weitere Parkflächen sind so anzuordnen, dass jeweils das Parken nur auf einer Straßenseite möglich ist, um die gegenwärtige Überfüllung der Windbergstraße mit geparkten Kraftfahrzeugen aufzulösen.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Gefahrlose Überquerung der Fahrbahn möglich, da Kfz nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Erhebliche Reduktion der Fahrgeschwindigkeit und deshalb Vermeidung des aus Freital kommenden Durchgangsverkehres
	<ul style="list-style-type: none"> Wegfall von ca. 50 % der gegenwärtig vorhandenen Parkplätze

40 | **Cunnersdorfer Straße**



Nebenroute	im RVK:	Teilweise Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Radfahrer*innen erreichen vom Ende der Fahrradroute Innenstadt-Coschütz aus gefahrlos den Kaitzgrund zur Naherholung</p>		<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Plauen – Coschütz – Gewerbegebiet bzw. Kaitzer Höhe (Naherholung) • Freital – Coschütz/Gittersee – Kaitz – Mockritz – Strehlen/Leubnitz • Hochplauen/Coschütz – Kaitz – Bannewitz 		

Problembeschreibung

Radfahrende müssen ab der Haltestelle Saarstraße Richtung Kaitzgrund drei Straßen überqueren, die zu Zeiten des Berufsverkehrs ein relativ hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Zwischen Kohlenstraße und Achtbeeteweg parken viele Kraftfahrzeuge auf beiden Seiten.

Nach Weiterfahrt auf der Cunnersdorfer Straße müssen Radfahrer*innen die relativ stark befahrene Stuttgarter Straße überqueren, um das angrenzende Naherholungsgebiet zu erreichen.



Aufgrund der dichten Belegung mit parkenden Fahrzeugen und des starken Pendlerverkehrs ist es auf der Cunnersdorfer Straße nahezu nicht möglich die Fahrbahn als Radler sicher zu nutzen

Lösungsidee

Die Cunnersdorfer Straße wird in dem Abschnitt zwischen [Kohlenstraße](#) und [Achtbeeteweg](#) zur Einbahnstraße umgewidmet. Kraftfahrer*innen ist es nach der Umwidmung nicht mehr erlaubt, stadteinwärts vom Achtbeeteweg Richtung Kohlenstraße zu fahren. Radfahrenden ist die Passage weiterhin erlaubt, was durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen an beiden Enden dieses Abschnitts verdeutlicht wird. Mit dieser Umgestaltung wird der vorhandene Straßenraum vom Durchgangsverkehr durch Pendler entlastet, der besonders morgens zu Berufsverkehrszeiten sehr intensiv ist.

Hiermit wird gleichzeitig bewirkt, dass die unübersichtliche [Kreuzung der Cunnersdorfer mit der Karlsruher Straße](#) im weiteren Verlauf vom Durchgangsverkehr weitestgehend befreit wird. Zwischen Kohlenstraße und Karlsruher Straße ist gleichfalls die Einrichtung einer Einbahnstraße zu prüfen. Sofern auch hier dem Kraftfahrzeugverkehr die Durchfahrt Richtung Innenstadt untersagt wird, trägt dies zur weiteren Entlastung der Kreuzung Cunnersdorfer/Karlsruher Straße bei. Für Radfahrer*innen bleibt auch die Durchfahrt durch diese Einbahnstraße erlaubt.



Der vorhandene Straßenraum reicht nicht aus, um auf beiden Seiten zu parken und dort den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen durchzuführen

Zwischen der [Karlsruher Straße](#) und dem [Achtbeeteweg](#) ist bergwärts auf der gesamten Strecke ein [Schutzstreifen](#) für Radfahrer*innen vorzusehen. Dies ist erforderlich, damit Radfahrende, die in diesem Bereich bergaufwärts relativ langsam fahren, nicht durch überholende Kraftfahrer*innen gefährdet werden.

In Richtung Innenstadt sind Fahrradsymbole auf der gesamten Länge des Abschnittes auf der Fahrbahn aufzubringen.






An der Kreuzung zwischen der Cunnersdorfer Straße und der Kohlenstraße ([Maßnahme 19](#)) wird den Radfahrenden ein gefahrloses Linksabbiegen dadurch ermöglicht, dass für Kraftfahrzeuge die Haltelinie zurückgezogen wird und für Radfahrer*innen eine Aufstellfläche geschaffen wird.

Radfahrende können an der Kreuzung der Cunnersdorfer Straße mit dem Achtbeeteweg ihre Fahrt Richtung Altkaitz fortsetzen (siehe [Maßnahme 30](#)). Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist an dieser unübersichtlichen Recht-vor-Links-Kreuzung erheblich zu reduzieren, um eine gefahrlose Querung bzw. ein Linksabbiegen in den Achtbeeteweg zu ermöglichen. Es ist zu prüfen, ob dies durch Bodenschwellen oder eine Aufpflasterung erfolgen kann.

Am Ende der Cunnersdorfer Straße ist eine rot markierte [Radwegfurt](#) für Radfahrende erforderlich, um gefahrlos die relativ stark befahrene Stuttgarter Straße zu überqueren. Es ist eine Rotmarkierung mit einer Breite von 2 Metern anzubringen, um Radfahrenden das Überqueren der viel befahrenen

Stuttgarter Straße zu ermöglichen. In einer Entfernung von 10 Metern zu dieser Querungsstelle sind auf beiden Seiten die Parkplätze abzumarkieren und durch Poller gegen unerlaubte Nutzung zu sichern, um Kraftfahrenden und Radfahrer*innen eine unbeeinträchtigte Sicht auf die Querungsstelle zu ermöglichen.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit der Grundstücke im Bereich Achtbeetweg ändert sich: Stadteinwärts muss über den Achtbeetweg in die Karlsruher Straße gefahren werden. Der Kraftfahrzeugverkehr auf dem Achtbeetweg bis zur Karlsruher Straße wird zunehmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Leichtere Überquerung der Kreuzung Cunnersdorfer Straße/Achtbeetweg, da Kfz nur noch in einer Richtung auf der Cunnersdorfer Straße zwischen Kohlenstraße und Achtbeetweg fahren können
	<ul style="list-style-type: none"> • Der Schutzstreifen auf der Cunnersdorfer Straße bergwärts zwischen Karlsruher Straße und Kohlenstraße ist zu beachten und engt die Fahrspur für Busse der Linie 63 ein, die dort links abbiegen müssen
	<ul style="list-style-type: none"> • Kraftfahrzeuge müssen einen kurzen Umweg fahren, da vom Achtbeetweg in die Innenstadt nicht mehr durch die Cunnersdorfer Straße gefahren werden kann
	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall von ca. 10 Anwohnerparkplätzen zwischen Kohlenstraße und Achtbeetweg durch Einrichtung eines Schutzstreifens

41 Chemnitzer Straße



Nebenroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	663
<p>Ziel: Sichere Verkehrsführung für jene Radfahrenden, die nicht auf die Hohe Straße ausweichen können</p>		<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feinerschließung der Arbeits- und Ausbildungsstätten entlang der Chemnitzer Straße, z.B. BSZ „Chemnitzer Straße“ oder Falkenbrunnen sowie der Einkaufsmärkte • Anbindung F.-C.-Weiskopf-Platz (Rathaus Plauen) an die Radrouten Bienert- und Hohe Straße 		

Problembeschreibung

Die Chemnitzer Straße wird von zahlreichen Radfahrer*innen trotz der unzureichenden Fahrradinfrastruktur als Verbindung in die Innenstadt stark frequentiert. Mit dem Ausbau der Hohen Straße als [Fahrradstraße](#) wird die Chemnitzer Straße nur noch eine lokale Erschließungsfunktion behalten. Es wird jedoch dabeibleiben, dass z.B. Schüler des BSZ „Chemnitzer Straße“, die mit dem Rad zur Schule fahren, oder Studierende/Mitarbeitende am Gewerbe- und Uni-Standort Falkenbrunnen die Chemnitzer Straße nutzen werden. Auch Anwohner, die westlich der Chemnitzer Straße wohnen, und Menschen, die auf dem F.-C.-Weiskopf-Platz einkaufen wollen, müssen von den Radvorrangrouten [Hohe Straße](#) und [Bienertstraße](#) zumindest einige Meter die Chemnitzer Straße nutzen, um ihr Ziel zu erreichen.

Die gegenwärtig vorhandene Radinfrastruktur ist nicht in der Lage ein sicheres Fahren für Radfahrer*innen auf der Chemnitzer Straße sicherzustellen. Im Augenblick ist lediglich ein mit Strichellinien markierter [Schutzstreifen](#), in beiden Fahrrichtungen jeweils von der Nürnberger Straße an, vorhanden.

Dieser endet nach der Kreuzung mit der Bamberger Straße ca. 100 Meter vor der Kreuzung mit der Würzburger Straße. Radfahrende müssen sich von dort aus bis zum Rathaus Plauen im Mischverkehr bewegen. Dies ist aufgrund der geringen Breite der Chemnitzer Straße und aufgrund des dichten Autoverkehrs sehr gefahrenträchtig. Die Chemnitzer Straße wird im Berufsverkehr von Autofahrenden sehr intensiv genutzt. Autofahrer aus dem Umland kommen von der Coschützer Straße und nutzen die Chemnitzer Straße zur Weiterfahrt in die Innenstadt. Hinzu kommen PKW-Fahrer aus Freital, die mit ihren Fahrzeugen über Altplauen oder die Würzburger Straße in die Chemnitzer Straße einmünden.

Schutzstreifen auf der Chemnitzer Straße

In unserer im Juli 2020 durchgeführten [Online-Umfrage](#) gab es über 200 Rückmeldungen zur Chemnitzer Straße, sodass dieser Straßenzug die am häufigsten genannte Problemstelle im einhellig wurde moniert, dass Radfahrende auf der Chemnitzer Straße keine sicheren Radverkehrsanlagen vorfinden. Ganz häufig wurde beschrieben, dass die vorhandenen Schutzstreifen Richtung Nürnberger Straße zu wenig Schutz bieten, da sie Autofahrer dazu verleiten, zu knapp und unter Missachtung des Mindestabstandes von 1,50 m zu überholen. Nach dem Überholen ziehen die Autofahrer nach rechts und blockieren dann im Berufsverkehr stehend die zügige Weiterfahrt der Radfahrer*innen. Nach dem Ende des Schutzstreifens müssen sich die Radfahrenden von und zum Rathaus Plauen vollkommen ungeschützt im Mischverkehr fortbewegen.

Lösungsidee

Auf der Chemnitzer Straße wird ganztags [Tempo 30](#) angeordnet. Diese Geschwindigkeitsreduktion führt dazu, dass die Differenzgeschwindigkeit zwischen Kraftfahrer*innen und Radfahrenden wesentlich verringert wird. Zahlreiche gefährliche Überholmanöver werden dann überflüssig.

Fahrtrichtung Süd:

Die bisherige Verkehrsführung, bei der Radfahrende auf dem Gehsteig auf einem getrennten Rad/Fußweg geführt werden, ist beizubehalten. Am Ende dieses Abschnitts werden Radfahrer*innen auf die Fahrbahn geleitet und es beginnt ein Schutzstreifen. Es besteht an dieser Stelle ein erhebliches



Ausfahrt aus dem Einkaufsmarkt im gegenwärtigen Zustand

Gefahrenpotential, da genau an dieser Stelle Kraftfahrer von einem Einkaufsmarkt auf die Straße fahren und dabei nahezu keine Sicht auf den bevorrechtigten Fahrradverkehr haben, da die Sicht durch eine breite Sandsteinsäule verdeckt wird. Hier ist zu prüfen, ob die Ausfahrt des Einkaufsmarktes Richtung Innenstadt verlegt werden kann, um diese Gefahrenstelle zu entschärfen.






Sofern dies nicht möglich ist, muss dort ein STOP-Schild angebracht werden (ggf. unterstützt durch Fahrbahnschwellen), welches den Kraftfahrer zwingt, an der Ausfahrt anzuhalten, um bei Erreichen der Sichtachse zu überprüfen, dass keine Fahrräder kommen. Der anschließende Schutzstreifen ist dann über das bisherige Ende hinaus weiterzuführen und zwar bis zur Kreuzung mit der Würzburger Straße. Um ausreichend Platz für die Errichtung des Schutzstreifens zu gewinnen, ist es erforderlich den Linksabbiegestreifen auf der Chemnitzer Straße in die Würzburger Straße in landwärtiger Richtung aufzulösen. Ein verkehrliches Bedürfnis hierfür besteht nicht.

Bei einem Ausbau der Nürnberger Straße im Zuge der Maßnahme „Stadtbahn 2020“ wird die Kreuzung der Nürnberger Straße mit der Chemnitzer Straße völlig neugestaltet werden. Im Rahmen dieser Baumaßnahme ist planerisch dafür Sorge zu tragen, dass ein Schutzstreifen mit einer Mindestbreite von 1,85 m direkt an der Nürnberger Straße beginnt, so dass die bisherige gefahrenträchtige „Einfädelstelle“ auf Höhe des Supermarktes aufgelöst werden kann.

Fahrtrichtung Norden/Innenstadt:

Von der Kreuzung mit der Würzburger Straße an soll ein [Schutzstreifen](#) eingerichtet werden, der in Fahrtrichtung Innenstadt bis unmittelbar an die Nürnberger Straße heranreicht. Der letzte Abschnitt vor der Nürnberger Straße soll in der bisherigen Konfiguration verbleiben, d.h. im unmittelbaren Vorfeld der Nürnberger schwenkt die Radverkehrsanlage auf den Gehsteig und wird dort als [getrennter Fuß/Radweg](#) bis zur Nürnberger Straße fortgeführt. Die Überquerung der Nürnberger Straße wird in der [Maßnahme 21](#) beschrieben. Bei einem Ausbau der Kreuzung im Zuge der Baumaßnahme „Stadtbahn 2020“ sollte geprüft werden, ob unmittelbar vor der Kreuzung ein [Radfahrstreifen](#) mit einer Mindestbreite von 1,85 m integriert werden kann.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen durch Tempo 30, da der breite Bus heute fast nirgendwo schneller fahren kann
	<ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 reduziert die Anzahl der Überholmanöver
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen

42 Anbindung F.-C.-Weiskopf-Platz



Nebenroute	im RVK:	Typ III/IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	666
<p>Ziel: Zufahrten über Nöthnitzer, Chemnitzer, Klingenthaler Straße und Plauenschen Ring durch Tempo 30 und Fahrradsymbole sicherer machen – ein „großer Wurf“ ist durch die enge Lage und zukünftige Straßenbahnlinie 5 unmöglich</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Erschließung der Geschäfte und Institutionen (Bürgerbüro, Bibliothek) im Plauerer Stadtteilzentrum aus allen Himmelsrichtungen 	

... konkrete Beschreibung wird bis Mai 2022 nachgereicht!

Aus gesundheitlichen Gründen konnten 3 von 60 Maßnahmen leider noch nicht fertiggestellt werden. Davon ist leider auch diese Maßnahme betroffen. Es wird später ein entsprechendes Update zum Download auf www.radfahren-in-plauen.de geben!

43 Schleiermacher-, Pestitzer & Halbkreisstraße



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Errichtung einer Verbindung vom Gymnasium Dresden-Plauen bzw. auch vom S-Bahnhof Plauen nach Coschütz</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bhf. Plauen / Gymnasium – Coschütz/Gittersee • Kernplauen – Hohenplauen 	

Problembeschreibung

Es existiert keine adäquate und sichere Radfahrverbindung vom Gymnasium Dresden-Plauen bzw. auch vom S-Bahnhof Plauen nach Coschütz. Insbesondere das Gymnasium wird von vielen Fahrradfahrern angesteuert – und würde von wesentlich mehr Radfahrer*innen angesteuert werden, wenn eine vernünftige Radwegverbindung besteht.

Die kürzeste Verbindung von Kernplauen nach Coschütz/Gittersee führt über die sehr steile Coschützer Straße. Nicht nur die Steigung, sondern auch die gefährliche Verkehrslage für Fahrradfahrer machen die Route als Radverbindung unattraktiv. Eine Verbreiterung der Fahrbahn scheint hier baulich unmöglich, sodass der notwendige Schutzraum für Radfahrer*innen nicht geschaffen werden kann. Auch die Steigung lässt sich baulich nicht



Ein „regelkonformes“ Befahren der Schleiermacherstraße in Richtung S-Bahnhof ist nicht möglich.

reduzieren, sodass eine Radfahrverbindung nach Coschütz/Gittersee geschaffen werden muss, die etwas weniger steil und gleichzeitig sicher und attraktiv ist, sodass diese dann auch rege genutzt werden kann. Die praktikabelste und kürzeste Verbindung nach Coschütz, auf welcher eine geringere Steigung bewältigt werden muss und ein höheres Maß an Verkehrssicherheit geschaffen werden kann, führt vom Gymnasium bzw. vom S-Bahnhof über die Schleiermacherstraße über die Kantstraße zur Pestitzer Straße und dann über die Halbkreisstraße/Am Fichtepark auf den oberen Teil der [Bernhardstraße](#), die als [Radvorrangroute](#) ausgestaltet werden soll.



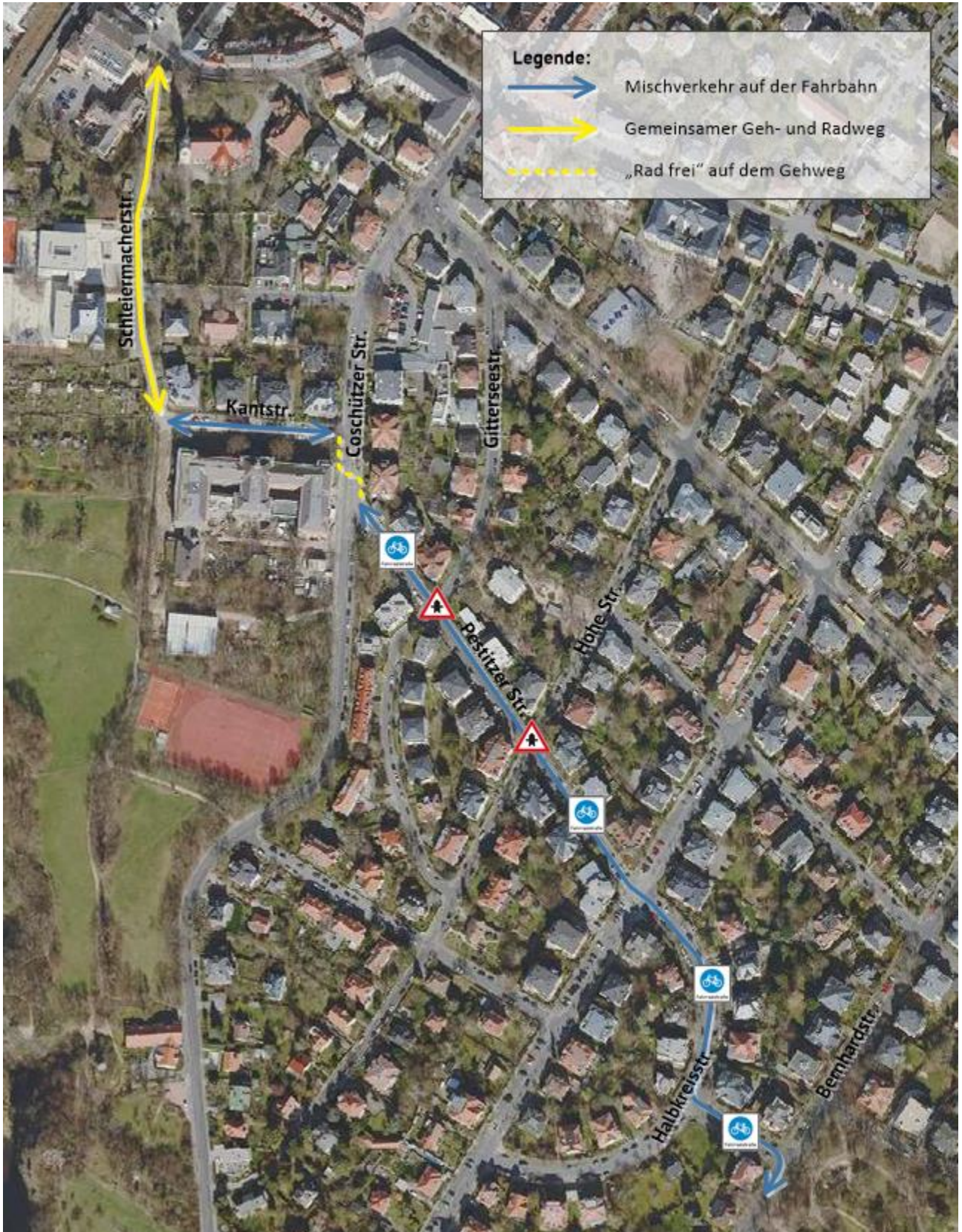
Querung der Coschützer Straße von der Kantstraße (Position des Fotografen) zur Pestitzer Straße

Die aufgezeigte Route bietet jedoch noch einige Gefahrenstellen bzw. sind die aktuellen Beschilderungen und der Ausbau der Strecke noch für eine rege Nutzung durch Radfahrer*innen anzupassen. So ist derzeit die Schleiermacherstraße für den Radfahrverkehr in beide Richtungen zu schmal. Entlang der Kantstraße und der Pestitzer Straße besteht [Dooring-Gefahr](#) durch die direkt neben der Fahrbahn abgeparkten Autos. Zudem sind die Kreuzungsbereiche entlang der Pestitzer Straße teilweise nur schwer einsehbar und die derzeitige Regelung „[rechts vor links](#)“ entlang der Pestitzer Straße erfordert ein stetiges Abbremsen an den Kreuzungsbereichen sodass der „Schwung“ beim Herabfahren in die Senke der Pestitzer Straße nicht genutzt werden kann um noch relative mühelos bis zur Kaitzer Straße zu gelangen.

Lösungsidee

Die **Schleiermacherstraße** ist im oberen Abschnitt (zwischen Grundschule und Kantstraße) zu eng ausgebaut worden und lässt den Verkehr bislang nur in eine Richtung zu. Hier ist zu fordern, dass der Gehweg zurückgebaut wird und dieser Abschnitt als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) zu beschildern ist. Im unmittelbaren Bereich vor der Grundschule soll das Radfahren auf dem Gehweg

erlaubt werden. Dies ist ein angemessener Kompromiss, um nicht die Parkplätze vor der Schule reduzieren zu müssen.








Entlang der **Kantstraße** sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Die Straße ist angemessen breit und die tägliche Verkehrsdichte überschaubar. Es sollten jedoch entsprechende Hinweisschilder aufgestellt werden, die auf die Nutzung von Radfahrer*innen – gerade während des regulären Schulbetriebes – sensibilisieren.

Bei der Gestaltung der **Überquerung der Coschützer Straße** ist zu fordern, dass in diesem Kreuzungsbereich das [Radfahren auf dem Gehweg erlaubt](#) wird, um nicht die Radfahrer*innen auf die Straße zu führen. Schüler*innen können die Coschützer Straße dann über die bereits bestehende Fußgängerampel sicher überqueren. Durch entsprechende Markierungen sind die Radfahrer*innen vor der Kreuzung auf den Gehweg der Kantstraße bzw. auf den Gehweg der Pestitzer Straße zu leiten, wobei im Bereich der Pestitzer Straße der Bordstein noch abzusenken ist. Vor der Kreuzung mit der Coschützer Straße ist auf beiden Straßen das Parken in einem Bereich von mindesten 10 Metern zu untersagen.

Entlang der **Pestitzer Straße** ist das [Parken von Fahrzeugen](#) auf der südlichen bzw. rechten Seite (in Fahrrichtung Kaitzer Straße) nicht mehr zu gestatten. Hierfür ist eine [Fahrradstraße](#) anzulegen. Der Parkdruck ist in diesem Gebiet nicht zu hoch; ausreichend Parkmöglichkeiten bieten die andere Straßenseite der Pestitzer Straße oder die jeweiligen Querstraßen. Der Wegfall der Parkplätze steht daher in einem angemessenen Verhältnis zum beabsichtigten Zweck. Um den Fahrfluss in Richtung Kaitzer Straße nicht zu unterbrechen, ist die Regelung „rechts vor links“ an den Kreuzungen Gitterseer Straße und Hohe Straße abzuschaffen. So ist ein hinderliches Abbremsen an den Kreuzungen nicht mehr von Nöten und der „Fahrschwung“ kann bis zur Kaitzer Straße genutzt werden.

Der weitere Verlauf der geplanten Radroute erfolgt über die **Halbkreisstraße** und die Straße **Am Fichtepark**. Auch hier ist entlang der rechten bzw. südlichen Seite eine Fahrradstraße zu erreichen. Der Parkdruck ist in diesem Gebiet gering; die Halbkreisstraße als auf die Straße Am Fichtepark bieten weitere genügend freie Stellplätze. Die Einbindung der Fahrradstraße erfolgt dann in die Radvorrangroute entlang der [Bernhardstraße](#).

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Verlangsamung und Beruhigung des Fahrzeugverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> • Gemische Gehwegnutzung im Bereich der Grundschule Schleiermacherstraße und im Kreuzungsbereich Coschützer Straße
	<ul style="list-style-type: none"> • keine
	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Gefahrensituationen durch ausscherende Fahrradfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall von Parkplätzen auf südlicher Seite der Pestitzer Straße, wird durch die vielen freien Parkplätze in der Umgebung kompensiert

44 Östliche Bayrische Straße



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Einrichtung von baulichen Radwegen bzw. Radfahrstreifen zwischen Friedrich-List-Platz und Winkelmann-/Bernhardstraße zur besseren Trennung von Kurzzeitparkplätzen und Radverkehr</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Hbf – Südvorstadt-West – Plauen • Strehlen/Großer Garten – Hbf – Südvorstadt-West • Anbindung Tschirnhaus-Gymnasium von Norden 	

Problembeschreibung

Der Abschnitt der Bayrischen Straße zwischen der Fritz-Löffler-Straße und der Einfahrt Winkelmannstraße bietet keinen adäquaten Schutz für Radfahrer*innen. Insbesondere das hohe Verkehrsaufkommen durch den angrenzenden Hauptbahnhof führt des Öfteren dazu, dass Radfahrer im Verkehrsfluss übersehen oder durch haltende Reisebusse verdeckt werden. Die Verkehrsführung auf der extrem breiten Straße ohne klare Markierungen ist nicht nur für den MIV unübersichtlich. Auch wenn die bislang störenden Reisebusse verlegt werden, wird dann der Bring- und Holverkehr überwiegen. In der Folge werden



Bayrische Straße: überbreit, unklar organisiert, teilweise schlechter Oberflächenbelag.



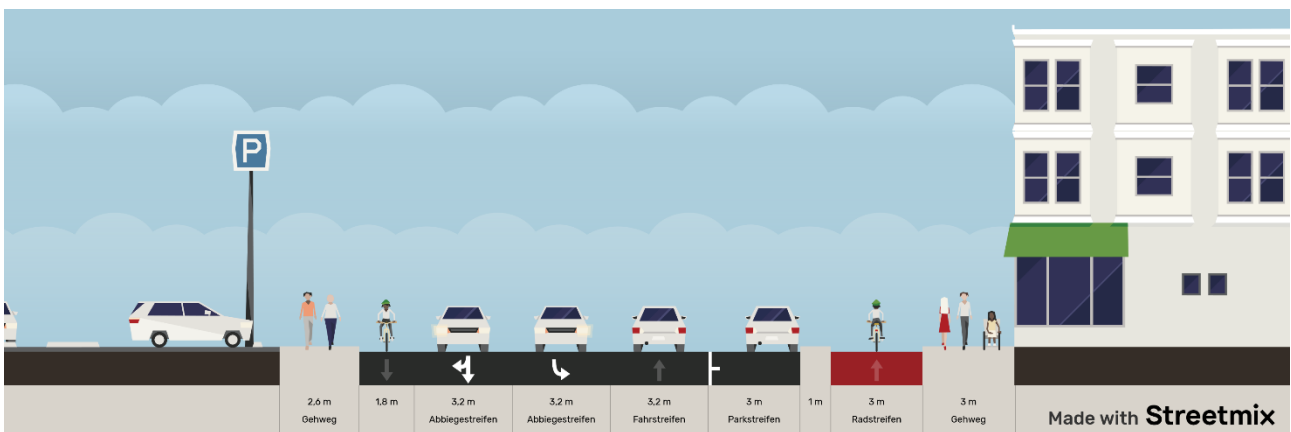
Überquerungshilfe zum Hauptbahnhof

die Behinderungen der Radfahrer durch ein- und ausparkende Fahrzeuge sowie durch sich plötzlich öffnende Fahrzeuggtüren erschwert werden. Eine geschützte Führung des Radverkehrs wird dann vor allem wegen dieser besonderen Gefahrenlage nötig werden.

Nach dem Unfallviewer des ADFC ereigneten sich zwischen 2016 und 2019 auf dem östlichen Abschnitt der Bayrischen Straße insgesamt sieben Unfälle mit Radfahrer*innen, welche zum Teil schwer verletzt worden sind (Quelle: <http://unfallviewer.adfc-dresden.de>).

Lösungsidee

Beginnend ab der Fritz-Löffler-Straße ist entlang des Fahrbahnverlaufs ein baulicher Radweg neben dem Gehweg anzulegen. Links des Radweges ist ausreichend Platz, um eine Reihe Kurzzeitparkplätze für den Bring-/Holverkehr anzulegen (ggf. mit vereinzelt Aussparungen für Baumpflanzungen) anzulegen. Diese werden nötig, da wir den Bring-/Holverkehr komplett aus der Straße „Am Hauptbahnhof“ herausnehmen wollen. Zwischen dem Parkstreifen und dem Radweg ist ein Schutzraum von einem Meter vorzusehen, damit ein- oder aussteigende PKW-Insassen nicht mit den Radfahrern kollidieren. Zur besseren Verdeutlichung sollte der Radstreifen rot gefärbt werden oder sich von deutlich von der Gehwegoberfläche unterscheiden, z.B. indem er asphaltiert wird. Zusätzlich soll durch regelmäßige Piktogramme auf den Radstreifen hingewiesen werden.



Querschnitt der Bayrischen Straße, Höhe Hauptbahnhof (Sicht aus Richtung Fritz-Löffler-Straße)

Kurz vor der Einfahrt Winkelmannstraße ist der Parkstreifen zu beenden. Der Radweg ist vor der Engstelle des Fußüberwegs direkt auf die Fahrbahn zu leiten, damit ein Linksabbiegen der Radfahrer in die Winkelmannstraße möglich ist (siehe Abbildung 2). Hierzu muss mit entsprechenden Markierungen auf der Fahrbahn aufmerksam gemacht werden. Ein zusätzliches Warnschild „Achtung Radfahrer“ ist hierzu notwendig.



Skizze zur Verdeutlichung der Verkehrsführung

Auf der gegenüberliegenden Seite des Hbf ist für Radfahrer ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren, der zu einem Halteverbot für PKW führt. Dieser ist lückenlos in die Maßnahme der [Strehlener Straße](#) überzuleiten. Für die links abbiegenden Radfahrer*innen ist ca. 50 m vor dem Kreuzungsbereich eine separate Radspur zwischen der Links- und Geradeausspur des Kfz-Verkehrs zu errichten, wie bereits auf der gegenüberliegenden Kreuzungsseite der Strehlener Straße. Da in diesem Bereich – wie bereits auch jetzt schon – keine Fahrzeuge vor dem Hbf parken, ist der Platz in der Gesamtbreite ausreichend.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme sollte zeitgleich mit der Errichtung des geplanten Fernbusterminals auf der Nordseite des Hbf erfolgen.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Anlieferung für die Geschäfte im Hbf bleibt möglich
	<ul style="list-style-type: none"> bessere Übersicht beim Überqueren der Straße
	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen – Fernbusse verlassen die Bayrische Straße sowieso!
	<ul style="list-style-type: none"> geringere Kollisionspotential mit Fußgängern/Radfahrern
	<ul style="list-style-type: none"> Zunahme an Kurzzeitparkplätzen durch Verlagerung des Fernbusverkehrs keine Unfälle aufgrund Dooring oder ein- und ausparkender Fahrzeuge

45 Strehleener Straße



Hauptroute	im RVK:	keine	ähnliche RVK-Maßnahmen:	649
Ziel: Anlegen durchgängiger Radfahrstreifen zwischen Hbf und Strehleener Platz			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Hbf – Südvorstadt-Ost/Strehlen • Hbf – Dresdner Südosten 	

Problembeschreibung

Die Strehleener Straße ist eine von dichtem Verkehr geprägte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Strehleener Platz. Neben dem hohen MIV-Aufkommen (abschnittsweise zwischen 6.000 und 10.000 Kfz pro Tag) nutzen die Busse der Linie 66 und die Einsatzfahrzeuge der Feuer- und Rettungswache Altstadt die Straße. Auf Teilabschnitten ist beidseitig das [fahrbahnparallele Parken](#) erlaubt, teilweise ist es nur einseitig gestattet, teilweise nicht möglich aufgrund mittig angelegter Linksabbiegestreifen. Für den Radverkehr ergibt sich dadurch ein regelmäßiges Ein- und Ausfädeln um die parkenden Fahrzeuge.

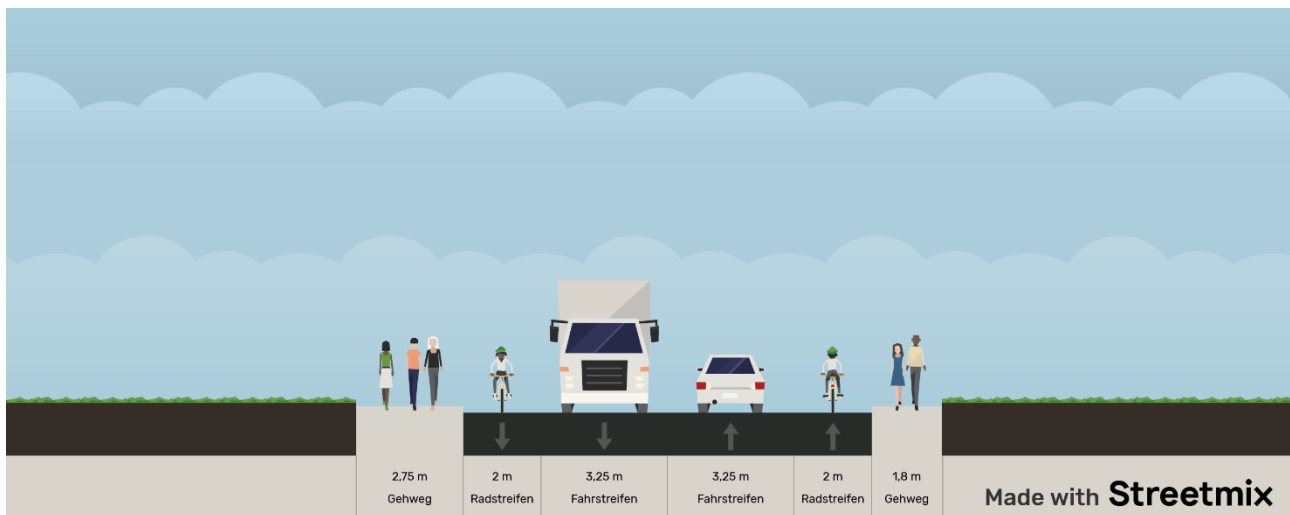
Trotz Tempo 50 sind keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden, und im städtischen [Radverkehrskonzept](#) kommt die Straße überhaupt nicht vor. Gleichwohl sind dort viele Radfahrer*innen unterwegs, und die Stadtverwaltung hat inzwischen erkannt, dass die Strehleener Straße als Unfallschwerpunkt nicht so bleiben kann, wie sie ist. Die Stadtverwaltung hat sich auf Anraten der Unfallkommission deshalb zu einer kurzfristigen Maßnahme entschieden:

„Entschärfung linienhafte Unfallhäufungen, markierte Radverkehrsführung“

Präsentation „Prioritäten Radverkehr in Dresden 2021/22“ der Dresdner Stadtverwaltung vom 10.02.2021

Lösungsidee

Dem Vorhaben der Stadtverwaltung schließen wir uns an und schlagen durchgängige **Radfahrstreifen mit 2,00 m Breite** im gesamten Straßenverlauf vor. Der konstante Straßenquerschnitt erlaubt diese vollwertige Version einer Radverkehrsanlage, die angesichts des Kfz-Zahlen von ca. 10.000 pro Tag auch konform mit den [ERA](#)-Empfehlungen wäre. Ein „Rückfall“ auf weniger sichere [Schutzstreifen](#) brächte keinen Vorteil, da 6,50 m Kernfahrbahn für das Begegnen von LKWs und Bussen ausreichen und in vergleichbaren Straßen auch weiterhin dem Planungsstandard entsprechen.



Vorschlag eines neuen Straßenquerschnitts für die Strehleener Straße (Gehwege und Bordsteine wie heute)





Im **Bereich zwischen Hochschulstraße und Uhlandstraße** wäre die Anlage von Radfahrstreifen nur durch Wegnahme der Linksabbiegerspuren in die Hochschul-, Andreas-Schubert- und Uhlandstraße zu erreichen. Diese Problematik ließe sich durch [Schutzstreifen](#) jedoch nicht entschärfen, sodass der Vorrang auf eine durchgängige Radverkehrsanlage zu legen wäre. Geringfügige, punktuelle Verzögerungen für den PKW-Verkehr erscheinen akzeptabel – der ÖPNV wäre in diesem Abschnitt nicht betroffen.

Zwischen Uhlandstraße und Strehleener Platz führen die Radfahrstreifen zu einem [Halteverbot](#), aber mangels direkten Anwohner*innen ist der Bedarf auch gering. Die umliegenden Nebenstraßen und Privatgrundstücke bieten ausreichend Stellplätze, insb. auch für Mitarbeiter*innen und Besucher*innen der Finanzämter. So können der ÖPNV und Einsatzfahrzeuge (bei der Rückkehr zur Feuer- und Rettungswache) Radfahrer*innen trotz Radfahrstreifen problemlos überholen.

An **beiden Endpunkten** der Straße muss eine durchgängige Anlage der Radfahrstreifen ermöglicht werden, z.B. indem die überdimensionierte Rechtsabbiegespur Richtung St. Petersburger Straße etwas eingekürzt wird, bis der Radfahrstreifen auf den bereits vorhandenen [Radweg oberhalb des Bordsteins](#) wechselt. Die heutige SEV-Haltestelle kann perspektivisch entfallen und in die Bayerische Straße näher an den Hbf gelegt werden, sobald der Fernbusverkehr in das neue Fernbusterminal an der Ammonstraße umzieht. Eine Anbindung an den Linksabbiegestreifen südwärts in die Fritz-Löffler-Straße, der als [Radweiche in Mittellage](#) ausgeführt ist, ist durch geeignete „Hilfslinien“ mitsamt Rotmarkierung sicherzustellen. Am Strehleener Platz ist die Weiterführung in die [Maßnahme 46](#) sicherzustellen.

An der Kreuzung mit der Franklinstraße ([Maßnahme 15](#)) begegnen sich zwei Rad-Haupttrouten, sodass hier eine Lösung zum Linksabbiegen in alle Richtungen markiert werden muss. Von der HTW kommend ist insbesondere ein Verkehrsbedürfnis in Richtung Lennéplatz vorhanden.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen, da kaum Anwohner*innen vorhanden
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Bequemes, sicheres Überholen von Radfahrer*innen entlang der Linie 66
	<ul style="list-style-type: none"> • Bequemes, sicheres Überholen von Radfahrer*innen im gesamten Straßenverlauf • Geringfügige Wartezeiten durch Linksabbieger an drei Nebenstraßenkreuzungen, wo die separaten Abbiegespuren entfallen
P	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall von Parkmöglichkeiten, die meist nur gering genutzt wurden und sich problemlos in Nebenstraßen verlagern lassen • Teilweise wurde die Strehlemer Straße als kostenloser Parkplatz-Geheimtipp fürs Innenstadt-Shopping in der Prager Straße genutzt. Dafür stehen doch genügend ungenutzte Tiefgaragenkapazitäten im Zentrum zur Verfügung.

46 Strehlemer Platz und Gerhart-Hauptmann-Straße



Hauptroute	im RVK:	keine	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
-------------------	---------	-------	-------------------------	-------

Ziel: sicheres Linksabbiegen und Queren des Platzes in verschiedenen Relationen, breitere Radfahrstreifen

wichtig für die Relationen:

- Innenstadt/Hauptbahnhof/Südvorstadt – Strehlen – Leubnitz/Reick/Prohlis

Problembeschreibung

Der Strehlemer Platz ist von hohem Verkehrsaufkommen geprägt – mindestens 20.000 Kfz fahren alleine jeden Tag auf der Gerhart-Hauptmann-Straße unter der Eisenbahn hindurch. Neben dem [MIV](#) queren Bus- und Bahnlinien den Platz, in den mit der Teplitzer, der Strehlemer, der Ackermann-, der August-Bebel- und der Gerhart-Hauptmann-Straße fünf Verkehrswege münden. Die Verkehrsführung als abbiegende Vorfahrt führt oft zu gefährlichen Beinahe-Unfällen mit PKW, welche die abbiegende Vorfahrt der Radfahrer*innen missachten – insbesondere stadtauswärts von der Georg-Hauptmann- in die Teplitzer Straße. Die unter 1,50 m schmalen [Radfahrstreifen](#) – den Richtlinien zufolge müssten sie mindestens 1,85 m breit sein – tun ihr Übriges, dass man sich als Radfahrer*in nicht wohl fühlt.



Radfahrstreifen Richtung Gerhart-Hauptmann-Straße

Für den Radverkehr ist außerdem das [Linksabbiegen](#) auf diversen Relationen gefährlich, weil sich Radfahrer*innen vom Radfahrstreifen ganz rechts plötzlich nach links einordnen müssten – was im Berufsverkehr schier unmöglich ist. Dies betrifft die Verbindungen:

- von der Teplitzer Straße in die [Strehlemer Straße](#) als schnelle Verbindung Richtung Hbf,

- von der Georg-Hauptmann-Straße in die August-Bebel-Straße, die eine gut fahrbare Hauptroute ins Stadtteilzentrum Strehlen darstellt, ohne sich dem starken PKW-Verkehr auf der Wiener Straße auszusetzen,
- aber auch die querenden Verbindungen zwischen Strehlemer und August-Bebel-Straße in beiden Richtungen.

Lösungsidee

Grundsätzlich ist eine Verbreiterung der untermaßigen [Radfahrstreifen](#) entlang des Strehlemer Platzes und an der Gerhart-Hauptmann-Straße (nördliche Ausfahrt des Platzes) auf mindestens 2,00 m notwendig, da es sich um eine wichtige Hauptroute zur S 172 Richtung Prohlis handelt. Die Kfz-Fahrbahnen müssen dafür teilweise auf bis zu 3,00 m verschmälert werden, was jedoch zulässig ist.



Blickrichtung Teplitzer Straße bzw. Ackermannstraße

Im Bereich der Eisenbahnunterführung erscheint ein akzeptables, regelkonformes Breitenmaß jedoch nur erreichbar, indem der Radfahrstreifen zu einem [Schutzstreifen](#) umdefiniert wird, sodass Kfz-Kernfahrbahnen schmäler von 3,00 m möglich werden. Ein [regelkonformes Überholen von Radfahrenden](#) mit 1,50 m Seitenabstand ist auf den rechten Fahrspuren so oder so nicht möglich, aber das Verschieben der (dann gestrichelten) Linie weiter nach links kann die Aufmerksamkeit auf den vom Radverkehr benötigten Platz erhöhen. In Verbindung mit einer lückenlosen Rotmarkierung der gesamten Radfahr- und Schutzstreifen würde sich die Situation gegenüber heute verbessern.

Zusätzlich fordern wir [Tempo 30](#) entlang der gesamten Gerhart-Hauptmann-Straße und auf dem Strehlemer Platz, um die Unfallrisiken durch enges Überholen und die komplexe Verkehrsführung zu senken.

Um ein sicheres Linksabbiegen zu ermöglichen, müssen eine Reihe von punktuellen Maßnahmen ergriffen werden.

- **Von der August-Bebel-/Teplitzer Straße in die Strehlemer Straße:**

Die Fußgängerquerung auf Höhe des Lidl-Parkplatzes ist für Radfahrende freizugeben und durch eine [Rotmarkierung als Querung](#) deutlich zu machen. Für Radfahrer*innen aus der August-Bebel- oder Teplitzer Straße muss rechts des eigentlichen Radfahrstreifens eine Aufstellfläche geschaffen werden, um den geradeaus Richtung Innenstadt fließenden Radverkehr nicht zu behindern. Auf der anderen Straßenseite muss der Radfahrstreifen dann eben in die Strehlemer Straße (siehe [Maßnahme 45](#)) geführt werden.



Lösungsvorschläge Strehlemer Platz

- **Von der Gerhart-Hauptmann-Straße in die Teplitzer Straße:**

Die Verkehrsführung zum Erreichen der Teplitzer Straße stellt für Radfahrende eine erhebliche Gefahr dar, da die Kfz beim Geradeausfahren in die Ackermannstraße den rot markierten Radweg queren müssen und dabei häufig außer Acht lassen, dass die der abbiegenden Vorfahrtsstraße nach links folgenden Radfahrenden Vorrang haben. Hier ist die Aufstellung von Warnleuchten zu prüfen, um neben der Markierung auf der Straße auf die Radfahrenden hinzuweisen.



Auszubauender Überweg über die Teplitzer Straße

- **Von der Gerhart-Hauptmann-/Strehleener Straße in die August-Bebel-Straße:**

Zum Erreichen der August-Bebel-Straße ist an der Teplitzer Straße der vorhandene Fußgängerüberweg kurz hinter der Kreuzung auszubauen. Dafür sollte eine Aufstellfläche angelegt und eine Rotmarkierung auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Um dann zur August-Bebel-Straße zu gelangen, müsste der vorhandene Weg am Ernst-Thälmann-Denkmal fahrradgerecht umgestaltet und eine sichere Einfädelung auf die August-Bebel-Straße geschaffen werden, die den Radverkehr nicht zu einem Stopp zwingt. Dazu müssen ggf. einzelne Parkplätze bis zur Einfahrt auf den Parkplatz des Netto-Supermarktes entfallen.

Auswirkungen auf andere

	• Keine Auswirkungen
	• Gemeinsame Nutzung von Fahrbahnquerungen mit Radfahrenden erscheint unproblematisch, da kein intensiver Fußverkehr vorherrscht
	• Keine Auswirkungen
	• Tempo 30 sorgt für gleichmäßigeren Verkehrsfluss und geringere Unfallrisiken, auch zwischen Auto und Auto
	• Wegfall von ca. 3 Parkplätzen am Anfang der August-Bebel-Straße

47 Weberplatz – August-Bebel-Straße



Nebenroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	624
<p>Ziel: sicherere Radquerung der Teplitzer Straße sowie Freigabe des Durchstichs zur August-Bebel-Straße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Untere Südvorstadt – Strehlen – Großer Garten – Striesen • Binnenverkehr TU Dresden zwischen Kerncampus, Erziehungswiss. Fakultät am Weberplatz und der Bibliothek/Mensa an der August-Bebel-Straße (Tusculum) 	

Problembeschreibung

Die Route vom Weberplatz bzw. der Reichenbachstraße über die Teplitzer Straße zur August-Bebel-Straße stellt für viele Studierende eine wichtige Verbindung da. Die Querung der Teplitzer Straße ist für Radfahrer nur schwer möglich, da Bordsteine nicht abgesenkt sind und der ausgebaute Weg zur August-Bebel-Straße lediglich als Fußweg ausgewiesen ist.

Insbesondere in östlicher Richtung kommt das Problem hinzu, dass der Radverkehr im Mischverkehr mit den Autos geführt wird, diese aber nur rechts auf die Teplitzer Straße Richtung Prohlis einmünden dürfen. Geradeaus fehlt eine Verkehrsinsel zur Querung. Die weiter links liegende Verkehrsinsel für die Gegenrichtung ist weder legal noch sicher erreichbar, weil ein



Blick von der Reichenbachstraße zum Fußweg zur August-Bebel-Straße

plötzliches Linksabbiegen im Kreuzungsbereich von den Autofahrer*innen nicht erwartet wird.

Lösungsidee

Das Rechtsabbiegegebot von der Reichenbachstraße kommend (auf die Teplitzer Straße) muss mit einer Ausnahme für querende Radfahrer*innen versehen werden. Zusätzlich muss in Straßenmitte eine zweite Verkehrsinsel mit abgesenktem Bordstein angelegt werden, um eine rasche und gefahrlose Querung zu ermöglichen. Der ausgebauter Fußweg muss zu einem Fußweg mit „Rad frei“ bzw. gemischten Fuß- und Radweg umgewidmet werden, wobei es sich hier um kein städtisches Grundstück handelt, sondern eine Lösung mit der TU Dresden gefunden werden müsste.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Zunahme des Radverkehrs im Uni-Gelände, der dort aber heute schon (illegal) unterwegs ist
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Rückgang der Unfallgefahr durch gefährlicher Abbiegemanöver durch Radfahrer*innen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen

48 **Reichenbachstraße**



Nebenroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	647
Ziel: Anlegen von Radfahrstreifen, gemischten Fuß-/Radwegen und/oder Tempo 30			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Löbtau – untere Südvorstadt – Strehlen • Erschließung und Binnenverkehr HTW-Campus 	

Problembeschreibung

Die Reichenbachstraße besitzt laut den städtischen Messungen ein hohes Verkehrsaufkommen von über 7.000 täglichen Kfz. Bei dieser Verkehrsbelastung ist laut den [ERA-Empfehlungen](#) eine Radverkehrsführung im [Mischverkehr bei 50 km/h](#) nicht zu empfehlen. Dies hat auch das städtische Radverkehrskonzept erkannt und mahnt eine Verbesserung für den Radverkehr zumindest im Westabschnitt an.

Über weite Strecken ist das beidseitige [fahrbahnparallele Parken](#) erlaubt. Für die Radfahrer*innen besteht eine erhöhte Unfallgefahr beim Überholen bzw. durchs [Dooring](#). Die Qualität des Straßenbelages ist allgemein nicht gut und verschlechtert sich zudem im östlichen Straßenverlauf Richtung Ackermannstraße erheblich (Schlaglöcher ab Höhe Beutlerpark).

Lösungsidee

Die Reichenbachstraße betrachten wir als [Nebenroute](#), sodass gewisse Kompromisse hinsichtlich der Radverkehrsführung denkbar sind. Klar muss sein, dass der bisherige Zustand mit Mischverkehr, Straßenrandparken und Tempo 50 nicht beibehalten werden kann. Folgende Alternativen erscheinen möglich und könnten abschnittsweise auch kombiniert werden:

1. die Anlage von **2,00 m breiten Radfahrstreifen** anstelle des [Straßenrandparkens](#),

2. eine Radverkehrsführung als **gemeinsamer Fuß- und Radweg**, aber nur in Abschnitten mit 3,00 m breiten Gehwegen, nach einer vollständigen Gehwegsanie rung mit Asphaltoberfläche sowie mit konsequenten **Rotmarkierungen** und **Gehwegvorstreckungen** an allen Einmündungen,
3. **konsequentes Tempo 30** in jenen Abschnitten, die nicht umgestaltet und weiterhin beparkt werden sollen, allerdings bei deutlicher Vergrößerung der freizu haltenden **Sichtfenster** an allen Kreuzungen (vgl. die Situation in der Reisewitzer Straße in Löbtau).

Eine Lösung mit **freigegebenen Fußwegen**, auf denen der Radverkehr freiwillig mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf, aber auf der Fahrbahn dann „weggehup t“ wird, lehnen wir ausdrücklich ab.

Die Radverkehrsanlagen von/zu der **Kreuzung mit der Fritz-Löffler-Straße** sind mindestens bis zur Hochschulstraße fortzuführen (sie enden momentan gefährlich kurz nach dem Kreuzungsbereich). Hier wäre eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts zulasten der unbebauten Grünanlagen links und rechts der Straße möglich, sodass **getrennte Rad- und Gehwege oberhalb des Bordsteins** angelegt werden, die unverändert viel Platz für Fußgänger*innen zwischen Straßenbahn und HTW bzw. Wohngebiet bieten. Gleichzeitig könnte der Linksabbiegestreifen Richtung Süden erhalten bleiben.

Die Fahrbahnverengung an der Fußgängerampel vor der 117. Grundschule müsste ggf. rückgebaut werden, um in diesem viel befahrenen Abschnitt die Vorzugsvariante 1 mit Radfahrstreifen anzulegen.

Die Sanierung des Oberflächenbelags erscheint langfristig unumgänglich. Besondere Priorität sollte der Bereich zwischen Franklinstraße und Ackermannstraße haben, da gerade die von Radfahrer*innen genutzten Straßenrändern z.T. sehr schadhaft sind (sofern hier nicht die Führungsvariante 2 angewendet wird).

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Verkehrslärm in Abschnitten mit Tempo 30 • Minimaler Ankauf von unbebauten Rasenflächen der Vonovia nahe der Fritz-Löffler-Straße
	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. abschnittsweise gemeinsame Nutzung der breiten Gehwege mit dem Radverkehr (nach Sanierung)
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. abschnittsweise Tempolimit von 30 km/h • Ggf. abschnittsweise bequemes, sicheres Überholen von Radfahrer*innen
	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. abschnittsweise Wegfall von Parkplätzen, sofern der Parkdruck dies erlaubt bzw. keine ausreichende Entlastung durch Anwohnerparken und Parkraumbewirtschaftung geschaffen werden kann

49 Hochschulstraße



Nebenroute	im RVK:	Typ III/IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	913
<p>Ziel: Ausbau zur sicheren Alternativroute zur Fritz-Löffler-Straße</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neustadt – Innenstadt – HTW-Campus • Neustadt – Innenstadt – TU-Campus Ost • Binnenverkehr zwischen TU und HTW 	

Problembeschreibung

Die Hochschulstraße wird intensiv von Anwohner*innen und HTW-Personal zum Parken benutzt. Gleichzeitig nutzen viele Radfahrer*innen diese Straße, weil sie die Kerngebäude der HTW erschließt und verbindet, aber auch als Alternative zur viel befahrenen Fritz-Löffler-Straße. Am oberen Ende ist bereits ein [modaler Filter](#) angelegt, der den Übergang zum Fritz-Förster-Platz vorbildlich regelt und den PKW-Durchgangsverkehr im oberen Abschnitt minimiert. Leider setzt sich diese Qualität nicht im restlichen Straßenverlauf fort.



Verengung der Fahrbahn durch straßenparalleles Parken Hochschulstraße Höhe HTW

Es bestehen für den Radverkehr diverse Gefahren:

- erhebliche [Dooringgefahr](#) beim straßenparallelen Parken im Bereich Friedrich-List-Platz gegenüber dem HTW-Hauptgebäude – hier wird die Fahrbahn zusätzlich verengt,
- erhebliche Gefahr, von ein-/ausparkenden [Querparkern](#) in den restlichen Straßenabschnitten übersehen zu werden – insbesondere beim Ausparken sind die teilweise bergab mit 30 km/h radelnden Menschen kaum zu sehen,

- teils schlechte Einsehbarkeit der [Rechts-vor-Links-Kreuzungen](#), insb. an der Lukasstraße im Bergabschnitt.

Das städtische [Radverkehrskonzept](#) hatte diese Situation ähnlich beurteilt:

„Verkehrsregelung wird hohem Radverkehrsaufkommen nicht gerecht“

Daraufhin hatte der Stadtrat die Hochschulstraße als oberste Priorität für Veränderungen eingestuft. Entgegen dieses Beschlusses ist mittlerweile jedoch im Themenstadtplan vermerkt:

„Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist bei den bestehenden Verkehrsaufkommen gemäß ERA verträglich. Die entsprechenden Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Daher sind keine verkehrsorganisatorischen Veränderungen geplant.“

Eintrag im Themenstadtplan Dresden zur RVK-Maßnahme 913, Abruf im April 2021






Mit anderen Worten soll nichts unternommen werden, da heute bereits Tempo 30 herrscht. Die o.g. Gefahren werden dadurch jedoch in keiner Weise beseitigt!

Lösungsidee

Zusätzlich zur bereits bestehenden [30er Zone](#) ist eine [Fahrradstraße](#) einzurichten, da nur diese dem erhöhten Radverkehrsaufkommen gerecht werden würde und die [Hauptroute über die Fritz-Löffler-Straße](#) entlasten kann. Auf der Fahrradstraße würde eine Vorfahrtsregelung für Radfahrer*innen an der Lukasstraße und Schnorrstraße gelten.

Eine geringfügige Reduktion der Parkplätze sollte daher v.a. an Gefahrenstellen erfolgen, wie z.B. an der Straßenverengung gegenüber dem HTW-Eingang und an schlecht einsehbaren Kreuzungsbereichen (Lukasstraße). Für Querparkplätze sollte das Verkehrszeichen 2832 „bitte rückwärts einparken“ ergänzt werden, um so die Gefahr zu reduzieren, dass rückwärts ausparkende Fahrzeuge herannahende Radfahrer*innen nicht sehen können. Auch eine [Parkraumbewirtschaftung](#) erscheint sinnvoll.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • reduzierter Lärm durch noch weniger Durchgangsverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Betroffenheit
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Betroffenheit
	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Einbahnstraßenregelung • Veränderung von Vorfahrtsregeln
	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall einer kleinen Zahl an Parkplätzen • Rückwärtiges Einparken an Querparkplätzen vorschreiben

50 Fahrradzone TU-Kerncampus



Nebenroute	im RVK:	teilweise Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Einrichtung einer flächigen Fahrradzone sowie bessere Übersicht an den Nebenstraßenkreuzungen</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Erschließung und Binnenverkehr TU-Campus Plauen – Zellescher Weg – Strehlen (über George-Bähr-Straße) Südvorstadt-West – Südhöhe – Kaitz/Mockritz (über Helmholtzstraße) 	

Problembeschreibung

Der Radfahrverkehr hat im Universitätsbereich eine enorme Bedeutung. Nicht nur die dort Studierenden nutzen das Fahrrad als attraktive Fortbewegungsmöglichkeit, sondern auf Lehrkräfte und Anwohner, weswegen auch am Wochenende reger Radfahrverkehr in diesem Bereich zu verzeichnen ist. Dem hohen Aufkommen an Radfahrern wird in dem Bereich weder durch bauliche Maßnahmen noch durch eine rechtliche Sonderstellung Rechnung getragen. Besonders in dem Kern-Unibereich ist die Stellung der Radfahrer dem MIV untergeordnet. Regelmäßig sind die Kreuzungsbereiche durch Fahrzeuge zugestellt, wodurch Radelnde, aber auf Fußgänger*innen, übersehen werden. Überdies wird der Campusbereich durch den MIV auch als Verbindung zwischen der [Nöthnitzer](#) und [Münchner Straße](#) benutzt, wodurch die Verkehrsbelastung in diesem Gebiet unnötig steigt.



Miserable Fahrbahnbeschaffenheit auf der Mommsenstraße

Lösungsidee

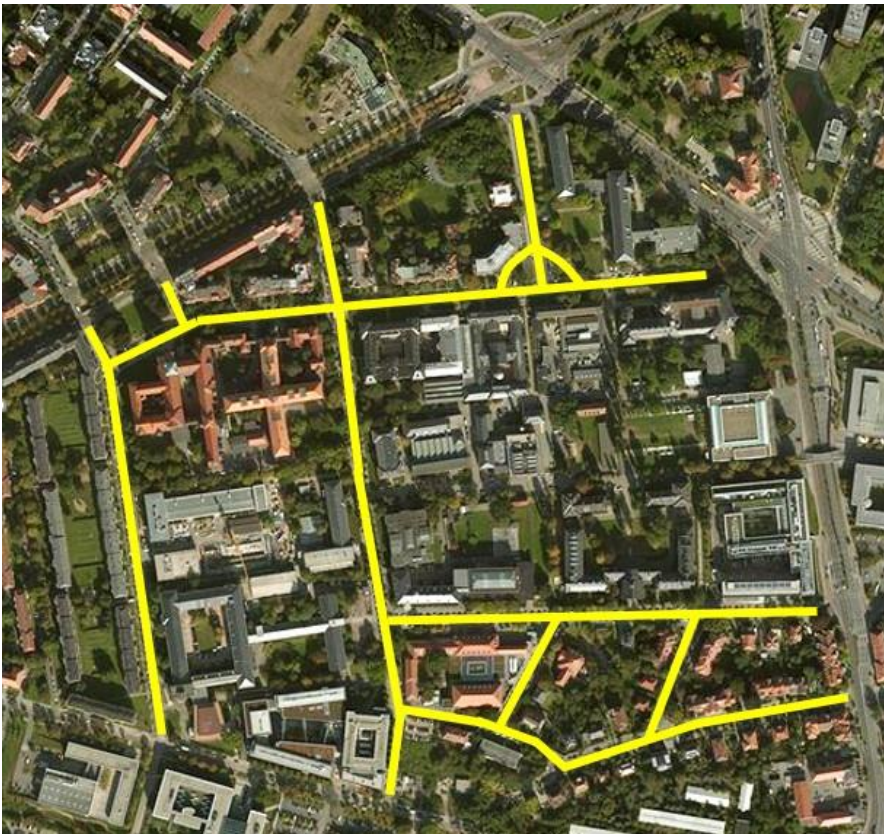
Um die rechtliche Stellung der Radfahrer im Universitätsbereich zu verbessern und hervorzuheben, sind die unten aufgeführten Straßen als [Fahrradzone](#) (Zeichen 244 StVO) auszuweisen. Dazu müssen die vorhandenen Tempo-30-Zonen-Schilder nur kostengünstig gegen neue Schilder an denselben Masten ausgetauscht werden. Um die Erschließung des TU-Campus sicherzustellen, sollte das Befahren der Zone durch Pkws und motorisierte Zweiräder durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Die Radfahrer werden so als vorrangiges Verkehrsmittel angesehen, was nicht nur deren rechtliche Stellung hervorhebt. Es ist dann explizit das Fahren von Radfahrenden nebeneinander erlaubt, was teilweise jetzt schon praktiziert wird.








Des Weiteren fordern wir an allen Kreuzungsbereichen [Gehwegvorstreckungen](#), welche eine bessere Übersicht und Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten. Da in den Kreuzungsbereichen nach den Regelungen der StVO ohnehin nicht geparkt werden darf, entfallen durch die Gehwegvorstreckungen nur eine marginale Anzahl an Parkmöglichkeiten. Nach der Fertigstellung des geplanten Parkhauses an der Nöthnitzer Straße könnten mehrere Parkplätze als Anwohnerparkplätze ausgewiesen werden, wodurch sich der Fahrzeugverkehr im Campusbereich minimiert und der Charakter der Fahrradzone besser zum Tragen kommt.

Als Fahrradzone auszuweisende Straßenabschnitte:

- Hettnerstraße
- George-Bähr-Straße
- Helmholtzstraße
- Mommsenstraße
- Dülferstraße
- Weißbachstraße
- Hallwachsstraße
- Zeunerstraße (westlich der Bergstraße)
- Münchner Platz (südlich der Münchner Straße)
- Georg-Schumann-Straße



Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen auf die Erschließung der Grundstücke • rückläufiger Durchgangsverkehr • Aufwertung der Wohngegend
	<ul style="list-style-type: none"> • sichereres, einfacheres Queren und verbesserte Sicht an allen Kreuzungen und Einmündungen durch Gehwegvorstreckungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • stärkere Anreize, auf „Schleichwege“ zwischen Münchner und Nöthnitzer Straße zu verzichten • Anliegerverkehr bleibt unverändert möglich
	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall von weniger als 5% der (legalen) Stellplätze • Verstärkte Ausweisung von Anwohnerparkzonen mit kostenpflichtigem Kurzzeitparken

51

Nördliche Uhlandstraße



Nebenroute	im RVK:	Typ III	ähnliche RVK-Maßnahmen:	936
<p>Ziel: Oberflächenbelag sanieren und Radfahrstreifen anlegen</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zentrum – Südvorstadt-Ost – Räcknitz • Zentrum – TU-Dresden/SLUB 	

Problembeschreibung

Grundsätzlich besteht entlang der Uhlandstraße eine gute [Nebenroute](#) – nordwärts über die Gret-Palucca-Straße und Blüherstraße in Richtung Hygienemuseum, südwärts Richtung TU Dresden und Räcknitz/Südhöhe. Beim Ausbau der Wiener Straße hat man daher extra eine Rad- und Fußverbindung in die Gret-Palucca-Straße angelegt, die für den PKW-Verkehr als Sackgasse mit einem [modalen Filter](#) gesperrt ist. Somit entsteht eine entspannt zu fahrende Nebenroute abseits des großen Verkehrs, die sich besonders gut für entspanntes Radeln eignet. Das [Radverkehrskonzept](#) sieht das genauso und hat diese Route entlang der Uhlandstraße sogar als [Typ-III-Verbindung](#) klassifiziert.

Auf dem nördlichsten Abschnitt der Uhlandstraße zwischen Strehleener und Wiener Straße (Eisenbahnunterführung) ergibt sich aber aus mehreren Gründen eine erhebliche Problemstelle:

1. die Straße besteht z.T. aus großformatigem Kopfsteinpflaster, das ein angenehmes Befahren verhindert und bei Nässe erhebliche Rutschgefahr hervorruft,
2. nach der Unterführung in Richtung Strehleener Straße verengen beidseitig parkende Autos die Fahrbahn unnötig – und das obwohl hier in beiden Richtungen Gelenkbusse der Linie 66 um die Ecken biegen, d.h. ein besonders hoher Schwerverkehrsanteil den Radverkehr gefährdet,
3. Busse nutzen zur Wiener Straße hin eine eigene Linksabbiegerspur, welche die Straße erheblich verengt,

4. Radfahrer*innen werden stadtauswärts kurz nach der Wiener Straße von einem [Radweg](#) unvermittelt auf die enge Straße geführt.

Lösungsidee

Grundsätzlich ließen sich mit der **Asphaltierung der Straßenoberfläche** und der [Wegnahme der Parkmöglichkeiten](#) (keine Anwohner direkt betroffen) die Problemfelder 1 und 2 vergleichsweise einfach lösen. Damit entstünde ausreichend Platz für **beidseitige Radfahrstreifen**.



Kreuzung Wiener Straße und Uhlandstraße

Schwieriger ist ein fahrradgerechter und sicherer Umbau der wenigen Meter ab der Wiener Straße bis zur Unterführung, wo die Uhlandstraße so eng ist, dass neben der Busspur gerade noch Platz für jeweils eine Richtungsfahrbahn ist. Bäume und die geringe Breite des Fußweges lassen eine Fortführung des [Fuß- und Radweges](#) als Alternativlösung ebenso schwierig erscheinen. Dennoch muss hier eine Lösung gefunden werden, die einerseits dem ÖPNV weiterhin Vorrang einräumt, andererseits aber mehr Sicherheit für die Fahrradnutzung verspricht. Gegebenenfalls ist die Einbeziehung des Grünstreifens links und rechts der Straße zur Umfahrung der Bäume und die Verringerung der Breite des Fußweges unter der Unterführung zu prüfen. Alternativ müsste mindestens ein [Schutzstreifen](#) angelegt werden, auch wären [Tempo-30-Schilder](#) für diesen kurzen Abschnitt eine gute Möglichkeit zur Risikominderung.

In jedem Fall ist die unvermittelte Führung des südwärtigen Radwegs auf die PKW-Fahrbahn durch eine **sichere Einfädelung auf die PKW-Fahrbahn** zu ersetzen!

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Keine Betroffenheiten – es gibt dort keine Anlieger
	<ul style="list-style-type: none"> ggf. punktuell geringfügige Reduktion der Fußwegbreiten nötig
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Verkehrssituation an der Kreuzung Uhland-/Strehleener Straße, wo sich oftmals zwei Busse begegnen, aber wegen der parkenden Autos/LKWs keinen ausreichenden Platz haben
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Beeinträchtigung
	<ul style="list-style-type: none"> Wegfall von Parkplätzen

52 Räcknitzer Marktweg



Nebenroute	im RVK:	keine	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: zusätzlichen Radweg als Verbindung zwischen Räcknitz zum Stadtzentrum schaffen</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt/Pirnaische Vorstadt – TU-Campus Ost (insb. SLUB) – Räcknitz – Südhöhe (verkehrsarme Ausweichroute) • Binnenverkehr zwischen HTW und SLUB 	

Problembeschreibung

Es handelt sich beim Räcknitzer Marktweg um einen ausgewiesenen Fußweg, der den Zelleschen Weg mit der Uhlandstraße verbindet. Über diese lassen sich das Stadtzentrum sowie östlich davon gelegene Bereiche der Pirnaischen Vorstadt und Johannstadt (Wiener Straße, Sidonienstraße, Hygienemuseum) gut erreichen (siehe auch [Maßnahme 51](#)).

Im oberen Abschnitt (südlich der Leonhard-Frank-Straße) ist heute bereits ein „Rad frei“-Schild montiert, im unteren Abschnitt nicht – was ein legales Befahren praktisch unmöglich macht, denn niemand möchte zwischen SLUB und Leonhard-Frank-Straße hin- und her radeln. Dennoch wird der Weg illegal zum Radfahren genutzt, da er viele Erschließungsvorteile bietet.

Die Oberfläche ist asphaltiert und wurde teilweise im Jahr 2021 erneuert. Gefährlich wird die Situation, wenn die Radfahrer*innen stadteinwärts kommend auf die Leonhard-Frank- bzw. Egon-Erwin-



Umlaufsperr Höhe Egon-Erwin-Kisch-Straße

Kisch-Straße treffen. Am unteren Ende ist heute eine [Umlaufsperr](#)e montiert. Zudem werden Teilabschnitte für den Anliegerverkehr genutzt, wobei dann keine klare Verkehrsregelung herrscht.

Lösungsidee






Ein fahrradgerechter Ausbau des Räcknitzer Marktweges wäre einfach möglich, da die Breite zwischen 3,00 und 3,40 m schwankt und somit für einen [gemischten Fuß- und Radweg](#) im [Zweirichtungsverkehr](#) ausreicht. Notfalls wäre auch ein durchgängiger [Fußweg mit „Rad frei“](#) akzeptabel. Der Anliegerverkehr könnte abschnittsweise mit einem Zusatzschild „Anlieger frei mit Schrittgeschwindigkeit“ legal weitergeführt, aber klar untergeordnet werden.

An der Kreuzung zur Leonhard-Frank-Straße sollte den querenden Radfahrern und Fußgängern Vorrang eingeräumt werden, da insbesondere bei der Fahrt stadteinwärts sonst erhöhte Unfallgefahr besteht. Zudem ist der Bau einer [Fahrbahnerhöhung](#) mitsamt Rotmarkierung anzustreben.

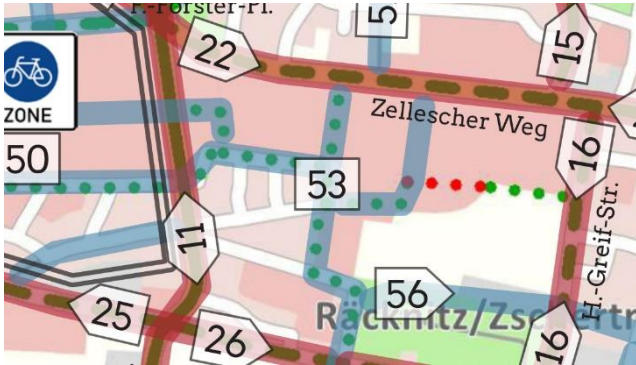
Am Ausgang zur Egon-Erwin-Kisch-Straße muss das Eisengeländer entfernt werden. Stattdessen wäre eine sich in die Kisch-Straße wölbende Verkehrsinsel anzulegen, die links und rechts parkende Autos verhindert und eine gute Rundumsicht ermöglicht, bevor der Radverkehr weiter zur Uhlandstraße fährt.

Stadtauswärts ist die Einbindung des Radweges in den Zelleschen Weg zu beachten (siehe [Maßnahme 22](#)). Hier muss eine Querung und der Anschluss an der SLUB vorbei in Richtung Räcknitz ermöglicht werden (siehe [Maßnahme 53](#)).

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Zunahme des Radverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> • Klare Verkehrsregelung („mit Radfahrern ist zu rechnen“) • Genug Platz für beide Fortbewegungsarten ist vorhanden!
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Betroffenheit
	<ul style="list-style-type: none"> • Vorfahrt achten in der Leonhard-Frank-Straße (schmale Anwohnerstraße im Einbahnverkehr) ist irrelevant für den dort marginalen Verkehrsfluss
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Betroffenheit

53 Haeckelstraße/Stadtgutstraße bis SLUB



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Schaffung durchgehender Ausweichrouten durch den östlichen Campus zur Entlastung/Umgehung der Korridore Bergstraße und Zellescher Weg</p>			<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung und Binnenverkehr TU-Campus (insb. SLUB) • TU-Südcampus – SLUB – Strehlen • Innenstadt/Pirnaische Vorstadt – TU-Ostcampus – Räcknitz – Südhöhe (verkehrsarme Ausweichroute) 	

Problembeschreibung

Diese Bündelmaßnahme umfasst den Bereich zwischen [Bergstraße](#), [Zelleschem Weg](#) und [Räcknitzhöhe](#). Damit werden Verkehrsbeziehungen zwischen verschiedenen Instituten und Einrichtungen der TU Dresden sowie der SLUB und dem Fraunhofer IVI untereinander sowie in alle umliegenden Richtungen abgebildet.

Obwohl im [Radverkehrskonzept](#) ein umfassendes Wegenetz im östlichen TU-Campus aufgezeigt wurde, fehlt es an Maßnahmen, um dieses Netz mit dem Fahrrad auch durchgängig befahren zu können. Von der Räcknitzhöhe kommend ist der Ostcampus über die Stadtgutstraße nur über besonders großformatiges, für den Radverkehr ungeeignetes Kopfsteinpflaster erreichbar. Zur Querung der Bergstraße wird neben der Ampelkreuzung mit der Mommsenstraße und Haeckelstraße bereits jetzt unerlaubterweise die Fußgängerbrücke am Hörsaalzentrum durch Radfahrer*innen mitgenutzt, ohne dass es hierbei



Die Stadtgutstraße mitsamt Großpflaster

zu nennenswerten Konflikten kommen würde. Diese faktisch bereits bestehende Radroute mündet derzeit nicht in eine Fahrradinfrastruktur auf dem Ostcampus. Schließlich befinden sich im Bereich des Fraunhofer IVI und der SLUB mehrere Treppen, die den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung vom und zum Zelleschen Weg unmöglich machen (siehe Titelbild zu dieser Maßnahme).

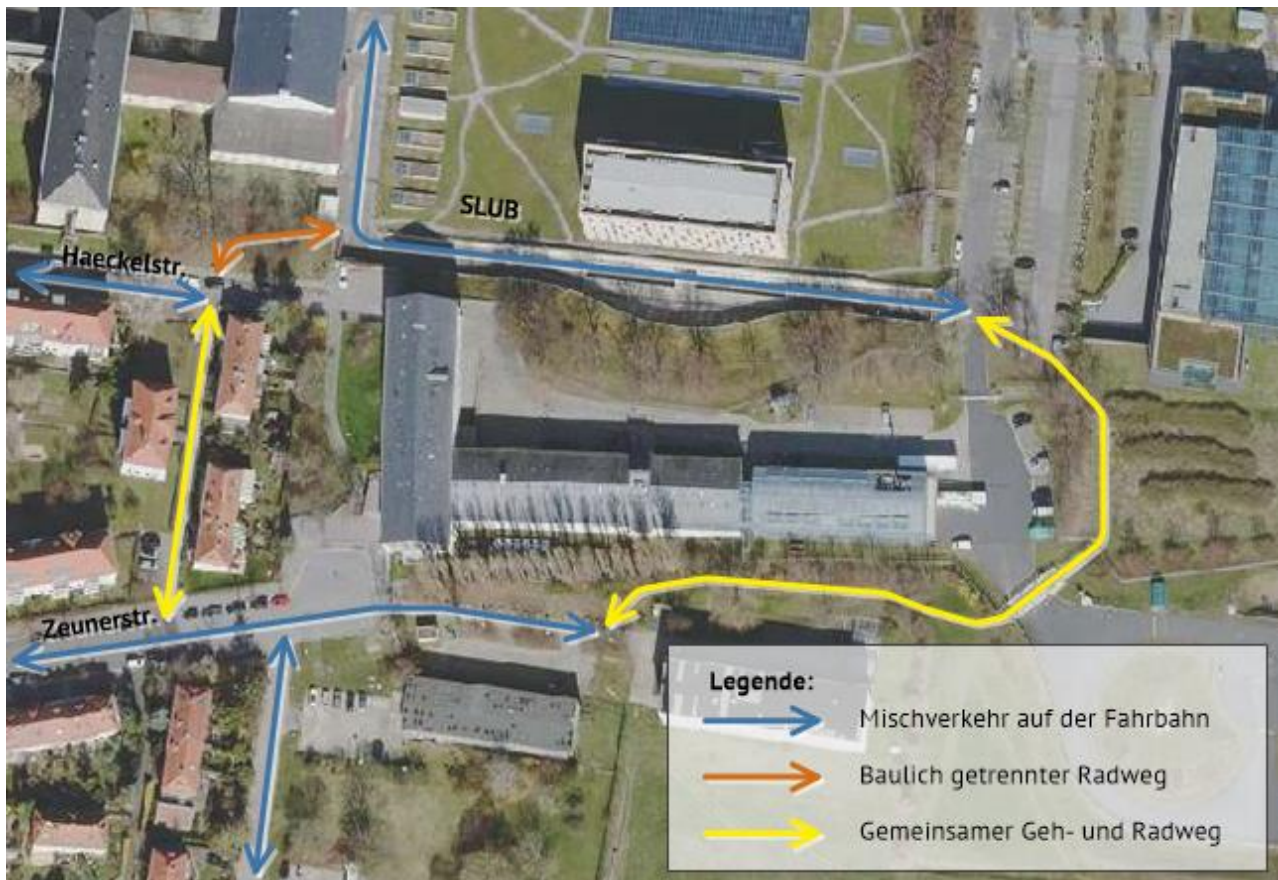
In der Folge bleibt Radfahrer*innen nur die Wahl, ihr Rad über Bordsteinkanten und Treppen zu tragen, Fußwege illegal mitzunutzen oder einen Umweg über die Bergstraße und den Zelleschen Weg zu fahren. Der immense studentische Radverkehr verlangt jedoch nach Ausweichrouten und attraktiven Abkürzungen, denn auch die Radwege an den Hauptstraßen haben eine begrenzte Kapazität.

Zudem fehlt für Menschen aus Räcknitz oder von der Südhöhe eine attraktive Ausweichroute abseits des starken Verkehrs an der Bergstraße. Die enorme Steigung überwinden gerade ungeübte Radler*innen lieber in geschützten Nebenstraßen als entlang des massiven Kfz-Verkehrs der Bergstraße. Mit dem [Räcknitzer Marktweg](#) stünde eine geeignete Fortsetzung stadteinwärts zur Verfügung.

Lösungsidee

Wir fordern, mit folgenden Einzelmaßnahmen im Bereich des Ostcampus Abhilfe zu schaffen:

1. Erneuerung des Straßenbelags auf dem südöstlichen Abschnitt der **Stadtgutstraße**, um die Unfallgefahr für den Radverkehr zu reduzieren. Alternativ kann ein [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) neben der Fahrbahn errichtet werden, der in beide Richtungen mit Fahrrädern befahren werden darf. Heute existiert kein nutzbarer Gehweg, sehrwohl aber der entsprechende Platz dafür. Eine gute Anbindung an den [Moreauweg](#) und den Zweirichtungsradweg entlang der [Räcknitzhöhe](#) versteht sich von selbst, aber auch an die [Nebenroute durch den Volkspark Räcknitz](#).
2. Zwischen dem **Studentenwohnheim Zeunerstraße 1F** und dem **Fraunhofer IVI** wird ein öffentlicher Weg als [gemeinsamer Geh - und Radweg](#) angelegt, der in beide Richtungen befahren werden darf. Dieser führt weiter zwischen dem Doppeltor zur Teststrecke des Fraunhofer IVI hindurch bis zum Parkplatz der Biologie-Fakultät. Im Parkplatzbereich muss schließlich eine klare Fortführung des Radverkehrs bis zum Zelleschen Weg mit den öffentlich-rechtlichen Grundstückseigentümern abgestimmt und schließlich umgesetzt werden.
3. Vor den Gebäuden der **Zeunerstraße 40-54** wird der Gehweg von derzeit 2,30 m auf 2,70 m Breite ausgebaut und zu einem [gemeinsamen Geh- und Radweg](#) umgewidmet. An den Einmündungen dieses Wegs in die Zeunerstraße und die Haeckelstraße werden [Gehwegvorstreckungen](#) mit abgesenkten Bordsteinen errichtet. Um die Sichtachsen insbesondere für Autofahrer*innen auf Radelnde offen zu halten, die auf die Fahrbahn wechseln wollen, werden zusätzlich im Bereich der Gehwegvorstreckungen [absolute Haltverbote](#) errichtet – in der Zeunerstraße auf der nördlichen Fahrbahnseite, in der Haeckelstraße aufgrund des geringen Querschnitts beidseitig.
4. Am **östlichen Ende des Recknagel-Baus** wird eine Fahrradrampe angelegt, die von der Haeckelstraße hinunter zur Rückseite der SLUB führt. Heute gibt es hier nur eine baufällige Treppenverbindung. Für die Rampe müssten voraussichtlich einzelne Gehölze auf der vorhandenen Böschung gefällt werden. Eventuell entfallen auch wenige Parkplätze für TU-Mitarbeiter. Stattdessen entsteht eine hochwertige Radausweichroute innerhalb des Campus.



Luftbildskizze: Zeunerstraße, Haeckelstraße, Fraunhofer IVI und SLUB-Campus

5. Zur **Anbindung der Haeckelstraße an die Brücke über die Bergstraße** zum Hörsaalzentrum wird der Gehweg zwischen dem von-Gerber-Bau und dem Recknagel-Bau bis zur Brücke durchgehend auf ein Breitenmaß von 5,85 m ausgebaut und als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) deklariert. Die Einmündung in die Haeckelstraße wird mit einer [Gehwegvorstreckung](#) und abgesenktem Bordstein versehen und wiederum um ein beidseitiges [absolutes Halteverbot](#) ergänzt.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> Mehr Radverkehr unmittelbar vor der Haustür, insbesondere im Bereich Zeunerstraße 40-54
	<ul style="list-style-type: none"> Ordentlicher Gehweg entlang der südöstlichen Stadtgutstraße
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Beeinträchtigung des Anliegerverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> Entfall von wenigen Stellplätzen in der Zeunerstraße, Haeckelstraße und auf dem TU-Gelände hinter der SLUB

54 Moreauweg und Böllstraße



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: Freigabe des Moreauwegs und der Böllstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt/Pirnaische Vorstadt – TU-Ostcampus – Räcknitz – Südhöhe – Kaitz/Mockritz (verkehrsarme Ausweichroute) • TU-Ostcampus – Räcknitz – Südpark 		

Problembeschreibung

Der Moreauweg stellt über die Ludwig-Renn-Allee eine direkte Verbindung zwischen [Räcknitzhöhe](#) und [Südhöhe](#) her. Diese Verbindung bietet gemeinsam mit der [Stadtgutstraße](#) und dem [Räcknitzer Marktweg](#) eine zusätzliche Nord-Süd-Route abseits der stark befahrenen [Bergstraße](#). Im [Radverkehrskonzept](#) ist der Moreauweg als Typ IV-Verbindung ohne erforderliche Maßnahme ausgewiesen. In der Realität ist dieser Weg jedoch als reiner Fußweg beschildert, sodass dieser Weg derzeit nicht durch Radfahrer*innen genutzt werden darf. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr gemäß Radverkehrskonzept vom Moreauweg über die Ludwig-Renn-Allee bis zur Südhöhe geführt.

Gemäß Bebauungsplan Nr. 40 der Landeshauptstadt Dresden vom August 2019 ist inzwischen ein Übergang über die Bergstraße zur Anbindung des Bismarckturms an den [Südpark](#) vorgesehen. Dies ist als sichere und unmittelbare Querverbindung zum Südpark nicht nur für Spaziergänger*innen, sondern auch für den Radverkehr sinnvoll. Leider ist es derzeit für Radfahrer*innen nicht legal möglich, von der Bergstraße über die Böllstraße zum Moreauweg zu gelangen, da sie dafür entgegen der Einbahnstraße fahren müssten.

Lösungsidee

Der Moreauweg sollte als [gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg](#) ausgewiesen werden, notfalls als [Fußweg mit „Rad frei“](#). Die Breite von 3,00 m erscheint hierfür ausreichend. Der Kleinpflasterbelag ist zur Vermeidung von Rutschgefahr bei Nässe und Schnee grundsätzlich gut geeignet und kann bestehen bleiben.

Um eine direkte Verbindung von der Hauptroute an der [Bergstraße](#) zum Moreauweg zu bieten, schlagen wir vor, den am Moreauweg beginnenden entlang der Böllstraße bis zu den Parkflächen zwischen Martin-Andersen-Nexö-Straße und Bergstraße zu führen und in beide Richtungen als [gemeinsamen Geh- und Radweg](#) auszuweisen. Alternativ sollte zumindest die Einbahnstraße entlang der Böllstraße für den entgegengesetzten Radverkehr in östliche Richtung freigegeben werden. Im Abschnitt von der Martin-Andersen-Nexö-Straße bis zur Bergstraße wird der Radverkehr in beiden Varianten entgegen der Einbahnstraße bis zur Bergstraße geführt. Dazu sollte in diesem Abschnitt der Böllstraße ein [absolutes Halteverbot](#) am Fahrbahnrand eingerichtet werden, um aus der Bergstraße einbiegenden Radler*innen eine bessere Sicht in die Böllstraße zu ermöglichen und damit potenzielle Gefahren zu reduzieren.



Der Schotterweg ist als Geh- und Radweg gut geeignet und sollte daher so weit wie möglich bis an die Bergstraße heran fortgeführt werden.

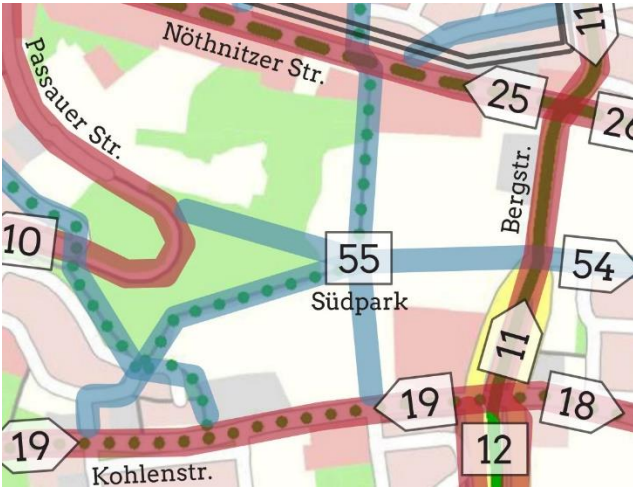


Von der Bergstraße kommend ist die Böllstraße nur schlecht einsehbar. Die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr verlangt daher auch nach einer Unterbindung des Parkens und Haltens im Einmündungsbereich.

Auswirkungen auf andere

	• keine Auswirkungen
	• Legalisierung und leichte Zunahme des Radverkehrs auf dem Moreauweg
	• keine Auswirkungen
	• keine wesentlichen Behinderungen trotz Freigabe des Radverkehrs in der Einbahnstraße Böllstraße
	• Erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber entgegenkommenden Radfahrer*innen beim Ein- und Ausparken am Fahrbahnrand der Böllstraße erforderlich

55 Südpark



Nebenroute	im RVK:	teilweise Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
<p>Ziel: Einrichtung breiter Fuß- und Radwege beim weiteren Ausbau des Südparks</p>		<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Südvorstadt-West/Kernplauen – Südhöhe – Kaitz/Mockritz (weniger steile Route über Passauer Straße) • Innenstadt – TU-Campus – Südhöhe – Kaitz/Mockritz/ Bannewitz (autoarme Route über Helmholtzstraße) 		



Verbindungsweg in Richtung Nöthnitzer / Helmholtzstraße mit akzeptabel befahrbaren Betonplatten

Problembeschreibung

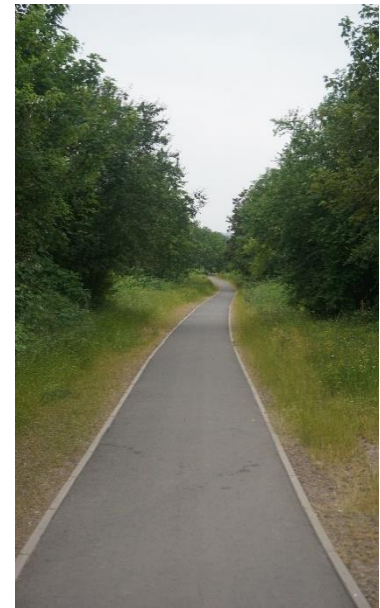
Der Südpark in Dresden erfreut sich wegen seiner reizenden geografischen Lage und der andauernden Gestaltung als Park- und Freizeitanlage zunehmender Beliebtheit als Ausflugsziel. Die Routen durch den Südpark sind weniger steil und stellen eine autoarme Alternative zur [Bergstraße](#) dar. Die Begegnung von Spaziergänger*innen und Radfahrer*innen ist wegen der teils schmalen Wege sehr unbefriedigend.

In der ursprünglichen Planung des Südparks wurden Wege mit einer Breite von 3,70 m vorgesehen, welche explizit auch für den Radverkehr gedacht waren. Der erste Weg ab Einmündung Passauer Straße wurde hingegen nur 2,00 m breit ausgebaut. Dadurch kommt es regelmäßig zu Begegnungssituationen, wo Radelnde oder Laufende auf die angrenzenden Rasenflächen ausweichen. Hierdurch können unschöne Trampelpfade entstehen.

Es besteht nun die begründete Sorge, dass die verbleibenden vier Wege schmaler als geplant ausgebaut werden, wodurch die Behinderungen zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zwangsläufig steigen. Für den Charakter des Südparks als Park- und Freizeitanlage wäre dies schädlich.

Lösungsidee

Die Südpark-Konzeption besteht durch eine klare Unterscheidung in breite Fuß- und Radwege sowie in naturnahe, unbefestigte Spuren, teilweise mit Treppenanlagen, die den Spaziergänger*innen vorbehalten bleiben. Wir fordern deshalb, diese Konzeption unverändert umzusetzen und keine Abstriche bei der Wegbreite und Oberflächenbeschaffenheit auf den **fünf Fahrrad-Achsen**, die zum zentralen Wegekreuz führen, vorzunehmen.



Neuer, aber viel zu schmal angelegter Verbindungsweg zur Passauer Straße






Diese fünf Wege sind als **gemischte Fuß- und Radwege mit einer Breite von mindestens 3,50 m** zu gestalten und zu beschildern, damit Spaziergänger*innen und Radfahrer*innen problemlos die Wege nutzen können, ohne sich zu behindern.

Der **Nord-Süd-Weg** über das Feld zur [Kohlenstraße](#) muss gänzlich neu angelegt werden, während der steile Abschnitt hinab zur Helmholtz- und [Nöthnitzer Straße](#) bereits heute gut befahrbar ist.

Der **Ost-West-Weg** zwischen [Bergstraße](#) und Sadisdorfer Weg besteht aus unebenen Betonplatten und könnte eine neue, asphaltierte Oberfläche vertragen. Langfristig fordern wir zudem, den neuen **Verbindungsweg von der Passauer Straße** von den heutigen 2,00 m deutlich zu verbreitern, damit Rad- und Fußverkehr sich nicht mehr behindern.

An den neu entstehenden Spielplätzen und den weiteren Anziehungspunkten sind zahlreiche [Radabstellanlagen](#) anzulegen.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> kein Ausweichen auf die Rasenflächen mehr nötig, wenn sich Fahrräder nähern keine Kollisionsgefahren zwischen Radfahrern und Fußgängern
	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen

56 Stadtgutstraße bis Pestitzer Weg



Nebenroute	im RVK:	keine	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
------------	---------	-------	-------------------------	-------

<p>Ziel: punktuelle bauliche Maßnahmen, um die Strecke durchgängig mit dem Fahrrad befahrbar zu machen</p>	<p>wichtig für die Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Südvorstadt-West – TU-Campus – Zschertnitz – Leubnitz
---	---

Problembeschreibung

Um vom [Campus der TU Dresden](#) zu unmittelbar ostwärts gelegenen Stadtteilen zu kommen, ist bislang die Benutzung der Hauptrouten [Zellescher Weg](#) oder [Räcknitzhöhe](#) alternativlos, da eine durchgängige Befahrung anderer Verbindungen baulich oder rechtlich unterbunden wird. Dabei bietet der bereits vorhandene Durchstich von der [Stadtgutstraße](#) über die [Heinrich-Greif-Straße](#) und Otto-Altenkirch-Straße bis zum [Pestitzer Weg](#) eine hervorragende Möglichkeit, den Radverkehr abseits stark befahrener Straßen zu führen und damit einerseits die Belastung der Hauptrouten zu reduzieren sowie andererseits angenehme Freizeitrouten durch Grünflächen zu führen.

Lösungsidee

Diese Bündelmaßnahme setzt sich aus folgenden einfachen Einzelmaßnahmen zusammen:

1. Das **Befahren des Volksparks Räcknitz** durch Radfahrer*innen wird in beide Richtungen durch Ausschilderung als [gemeinsamer Geh- und Radweg](#) freigegeben. Der untere Weg am nördlichen Rand der Parkanlage wurde erst kürzlich



Der Volkspark Räcknitz ist bereits fahrradtauglich ausgebaut. Lediglich eine explizite Ausweisung als Radweg und eine Straßenbeleuchtung wären noch nachzurüsten.

saniert und weist die erforderliche Breite auf. Faktisch findet hier heute bereits Radverkehr statt. Es ist Erwägung zu ziehen, den Park mit einer dezenten Straßenbeleuchtung auszustatten, um die Sicherheit bei der Begegnung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bei Nacht zu erhöhen.

2. Die Mündung des Volksparks Zschertnitz in die **Querung der Heinrich-Greif-Straße** (als wichtige Nord-Süd-Radroute) wird mit einer **Aufpflasterung** ausgestattet, um den Kfz-Verkehr auf das Fahrradrouutenkreuz aufmerksam zu machen.
3. Die kleine **Wohnstraße** entlang des Wohnblocks **Heinrich-Greif-Straße 31-41** kann unverändert vom Radverkehr genutzt werden.
4. Die **Umlaufsperr**e in der **Durchfahrt durch den Wohnblock Paradiesstraße 36/38** wird durch einzelne **Poller** ersetzt, damit Fahrräder ungehindert passieren können. Eine Nutzung der Durchfahrt als Parkplatz sollte per Markierung verhindert werden. Hierbei handelt es sich um ein Grundstück der Wohnungsgenossenschaft "Glückauf" Süd, mit der eine konstruktive Einigung möglich erscheint, da auch die direkten Anwohner*innen profitieren.
5. Die Durchfahrt von der Ecke Otto-Altenkirch-Straße/Schinkelstraße durch die **Grünanlage oberhalb der Kita „Kleine Riesen Zschertnitz“** beginnt als asphaltierter, aber baufälliger Weg. In der Verlängerung geht dieser Weg in einen Trampelpfad über. Diese Wegführung sollte erneuert und zu einem **gemeinsamen Geh- und Radweg** für den **Zweirichtungsverkehr** mit einer Breite von mindestens 2,70 m aufgewertet werden. An der Einmündung in den **Pestitzer Weg** wird eine Anbindung an den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden **gemeinsamen Geh- und Radweg** hergestellt.



Die Querung der Heinrich-Greif-Straße birgt großes Unfallpotenzial und sollte daher mit einer Aufpflasterung ausgestattet werden.








Für direkte Anbindung der Heinrich-Greif-Straße über der Paradiesstraße zur Otto-Altenkirch-Straße ist nicht zu tun als die Umlaufsperr in der Wohnblockdurchfahrt zu entfernen.



Der Weg durch die Grünanlage von der Schinkelstraße zum Pestitzer Weg sollte ertüchtigt werden, um sicheres Radfahren zu ermöglichen.

6. Weiter nach Osten kann der **Räcknitzer Weg** in unveränderter Form bis zur [Caspar-David-Friedrich-Straße](#) genutzt werden, von wo aus ein [gemeinsamer Fuß- und Radweg](#) zur Geystraße sowie Zschertnitzer Straße existiert. Dieser wird an die zukünftige [Busschleuse Zschertnitz](#) in Richtung Leubnitz-Neuostra angebunden.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Leicht zunehmendes Radverkehrsaufkommen in den Wohnstraßen • Bessere Fahrradbindung für angrenzende Wohnquartiere
	<ul style="list-style-type: none"> • Legalisierung des Radverkehrs im Volkspark Räcknitz sowie der Grünanlage oberhalb der Kita „Kleine Riesen Zschertnitz“ • Öffentliche Beleuchtung in denselben Abschnitten
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen
	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen

57 Caspar-David-Friedrich-Straße und östliche Südhöhe



Nebenroute	im RVK:	Typ III / Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: Anlegen von Schutzstreifen im oberen Abschnitt, im unteren Abschnitt Einrichtung eines Streckenverbots Tempo 30		wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Oberplauen – Südhöhe – Strehlen – Reick 		

Problembeschreibung

Die Caspar-David-Friedrich-Straße sowie ihre Verlängerung entlang der Südhöhe ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen Coschütz/Kleinpestitz/Zschertnitz und Strehlen/Reick. Die Radfahrer*innen teilen sich hier beengte Straßenverhältnisse mit dem motorisierten Individualverkehr sowie den Bussen der Linie 85. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts ist es nicht möglich, Gehwege, vollwertige [Radwege](#) und den Kfz-Verkehr sicher und mit gebotemem [Abstand](#) nebeneinander zu führen. Im Abschnitt zwischen Räcknitzhöhe und dem Kreuzungsbereich mit dem Zelleschen Weg und der Teplitzer Straße verringern auf der Straße parkende Pkw den Querschnitt zusätzlich und stellen für bergab Radelnde eine [Dooring-Gefahr](#) dar. Unsere [Online-Umfrage](#) ergab, dass hier Pkw trotz Streckenverbots Tempo 30 und fehlenden Platzangebots Radfahrer*innen mit überhöhter Geschwindigkeit und geringem Abstand überholen. Ferner stellt die bislang sehr schlechte Fahrbahnqualität das größte Sicherheitsrisiko dar, dem bisher mit [Tempo-30-Schildern](#) begegnet wurde.

Seit dem Jahr 2020 ist der Straßenzug von einer Baumaßnahme betroffen, die im Jahr 2023 abgeschlossen werden soll. Hierbei werden primär die Fahrbahn und die Gehwege saniert. Dadurch wird die Problematik des unsicheren Fahrbahnbelags gelöst, alle anderen Probleme bleiben – trotz vereinzelter ordnender Eingriffe in den [ruhenden Verkehr](#) – unverändert bestehen. Insbesondere sollen nach der Sanierung die [Tempo-30-Schilder](#) weitestgehend entfallen, wodurch in der Caspar-David-Friedrich-Straße entgegen den Darlegungen in den Stadtrats-Vorlagen keine hinreichende Sicherheit für den Radverkehr entsteht.





Lösungsidee

Da die Caspar-David-Friedrich-Straße keine Möglichkeit bietet, den Radverkehr gemäß den Anforderungen einer [Hauptroute](#) sicher zu führen, wird der Großteil des Verkehrs dauerhaft über das „Fahrraddehkreuz Zscherwitz“ via [Michelangelostraße](#) und [Pestitzer Weg](#) geleitet. Da sich wichtige Einrichtungen wie Arztpraxen, Apotheken und Therapiekliniken in der bzw. in unmittelbarer Umgebung der Caspar-David-Friedrich-Straße befinden und weil eine Hauptverkehrsstraße einen Schutz für bergan fahrende Radler*innen benötigt, sehen wir die dennoch Erfordernis, die Caspar-David-Friedrich-Straße als [Nebenroute](#) zu betrachten. Folgende Maßnahmen sehen wir als erforderlich an:

1. Im oberen Abschnitt von der Einmündung des Garagenhofs und des Sportparks (siehe [Maßnahme 17](#)) bis zum Münzteichweg wird für den bergaufführenden Radverkehr ein 1,50 m breiter [Schutzstreifen](#) angelegt. Bergab Radelnde teilen sich die verbleibenden 4,50 m Kernfahrbahn im [Mischverkehr](#).
2. In der Caspar-David-Friedrich-Straße wird auf der gesamten Länge [Tempo 30](#) eingerichtet. Neben der Verkehrssicherheit für Radler*innen wird hiermit auch der Lärmschutz für die angrenzenden Wohnhäuser adressiert. Letztlich wird hiermit auch verhindert, dass die Caspar-David-Friedrich-Straße als attraktiver alternative Autobahnzubringer entdeckt wird und der Verkehr hier merklich zunimmt.
3. Auf gesamter Länge wird das [Parken auf der Fahrbahn](#) unterbunden. Neben der permanenten [Doorng-Gefahr](#) für den bergabfahrenden Radverkehr wird damit auch sichergestellt, dass die üblichen Konflikte im Begegnungsfall der Vergangenheit angehören sowie der Busverkehr beschleunigt wird.

Um die Fahrradnebenroute sinnvoll weiterzuführen, sollte in Richtung Strehlen im Kreuzungsbereich der Teplitzer Straße eine [rot markierte Querungsmöglichkeit](#) für Radfahrer*innen inklusive Erweiterung der Lichtsignalanlage eingerichtet werden. Weiterhin ist in der Heinrich-Zille-Straße die Einbahnstraße für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freizugeben. Um hier einen annehmbaren Radverkehrsfluss in der Gegenrichtung zu ermöglichen, werden weitere Maßnahmen erforderlich, wie z.B. Reduzierung der Fahrspuren im Kreuzungsbereich der Teplitzer Straße und Einschränkung von Parkmöglichkeiten.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Durchgangsverkehr und Lärmbelästigung durch Tempo 30
	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von bergwärtigem Radverkehr auf den Gehwegen
	<ul style="list-style-type: none"> • leichteres Überholen von Fahrrädern bergauf • keine Verkehrsbehinderungen mehr durch parkende Autos im unteren Abschnitt • Busse können heute sowieso kaum schneller als 30 km/h fahren
	<ul style="list-style-type: none"> • leichteres Überholen von Fahrrädern bergauf • keine Verkehrsbehinderungen mehr durch parkende Autos im unteren Abschnitt • Temporeduktion auf 30 km/h entspricht dem alten Zustand
P	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall von ca. 25 Parkplätzen im unteren Abschnitt → Die meisten Wohngebäude haben Stellplätze auf dem eigenen Grundstück, sodass kein übermäßiger Parkdruck zu erwarten ist. Bei Bedarf wäre eine Anwohnerparkregelung in der Schuricht- und Donndorfstraße möglich.

58 Otto-Pilz-Straße



Nebenroute	im RVK:	nichts	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: Öffnung des Fußweg-Durchstichs von der Südhöhe zur Otto-Pilz-Straße für den Radverkehr		wichtig für die Relationen:		
		<ul style="list-style-type: none"> • Coschütz/Gittersee – Südhöhe – Strehlen/Leubnitz/Prohlis 		

Problembeschreibung

Die Otto-Pilz-Straße stellt eine günstige [Nebenroute](#) dar, um von den Siedlungslagen auf der Südhöhe in Richtung Strehlen (weiter über die Gußmannstraße) oder in Richtung Leubnitz/Prohlis (weiter über die [Zscherntzner Straße](#)) zu gelangen. Sie entlastet hiermit die weiter westlich gelegene [Caspar-David-Friedrich Straße](#), die sich trotz punktueller Verbesserungsforderungen unsererseits nicht zu einer attraktiven [Hauptroute](#) ausbauen lässt, weil sie zu steil, eng und vielbefahren ist. Schon heute weichen daher einige Radfahrer*innen über die flachere Otto-Pilz-Straße aus.

Von Nordosten kommend stellt die Otto-Pilz-Straße eine Sackgasse mit extrem wenig Verkehr dar. Der letzte Abschnitt ist als verkehrsberuhigte Spielstraße gewidmet. Danach schließt sich ein ca. 120 m langer Fußweg an, auf dem **das Radfahren also offiziell untersagt** ist. Damit kann die beliebte Ausweichroute nur illegal genutzt werden. Die eigentliche Engstelle mit nur 1,60 m Breite ist nur 50 m lang, schnurgerade und daher sehr gut überschaubar. Die letzten 70 m bis zur Caspar-David-Friedrich-Straße sind über 3 m breit und dürfen von Autos zum Erreichen einiger Grundstücke mitbenutzt werden.



Die letzten 70 Meter bis zur C.-D.-F.-Straße werden heute von einzelnen Anlieger-Autos befahren, während der Radverkehr offiziell hier nicht durch darf.

Lösungsidee

Der bestehende Fußweg sollte mit dem [Zusatzschild „Rad frei“](#) auch für den Radverkehr in angepasster (Schritt-)Geschwindigkeit freigegeben werden. Aufgrund des geringen Fußverkehrs sowie der geringen Länge der Engstelle von nur 50 Metern entstehen hieraus keine Sicherheitsrisiken.

Optional könnte der schmale Fußweg verbreitert werden, indem ein schmaler Streifen des Flurstücks 167/22 – das historisch offenbar genau für diesen Zweck eingerichtet wurde – dem öffentlichen Weg zugeschlagen würde. Dafür müsste nur ein Maschendrahtzaun versetzt werden, während die Laternen bereits passend auf der anderen Seite stehen (siehe Foto ganz oben). Da es sich um ein Privatgrundstück handelt, das die benachbarte Hauseigentümerin ihrem Privatgarten zugeschlagen hat, wäre diese Maßnahme aber nur im gegenseitigen Einvernehmen und gegen angemessene Entschädigung sinnvoll.



Wenig los ist in der sanft ansteigenden Otto-Pilz-Straße, hier von der Zschertnitzer Straße bergauf fotografiert

Entlang der anschließenden Spielstraße sowie des weiteren Verlaufs der wenig befahrenen Otto-Pilz- und Gußmannstraße sind für eine Radnebenroute keine weiteren Veränderungen nötig. An der Kreuzung zur Zschertnitzer Straße wird höchstens eine neue Vorfahrtsregelung nötig, um für Bus und Rad eine Beschleunigung entlang der [„Busschleuse Zschertnitz“](#) zu erreichen.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> keine – Zugang zu den Grundstücken bleibt unverändert optional: gütliche Einigung über leichte Verbreiterung der Engstelle
	<ul style="list-style-type: none"> leicht zunehmender Radverkehr in der Spielstraße und im anschließenden Fußweg, aber mit niedriger Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben)
	<ul style="list-style-type: none"> keine
	<ul style="list-style-type: none"> keine
	<ul style="list-style-type: none"> keine

59 Südliche Münzmeisterstraße



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: mehr Verkehrssicherheit am steilen Berg durch Tempo 30			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> Innenstadt – Zschertnitz – Altmockritz – Gostritz 	

Problembeschreibung

Durch den [sehr steilen Hang](#), den kurvigen Straßenverlauf und das einseitige [Straßenrandparken](#) in Fahrtrichtung bergauf können für Radfahrer*innen, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer*innen – nicht zuletzt die im 10-Minuten-Takt verkehrenden Busse der Linie 63 – können sehr plötzliche Gefahrensituationen entstehen. Wer bergauf an den parkenden Autos langsam nach oben strampelt, kann die Spur nicht immer zu 100% gerade halten, und dann werden schnelle Kfz bergab zur Gefahr. Bergab hingegen wird man mit dem Fahrrad sehr schnell, kann aber nicht ganz rechts fahren, weil das Schnittgerinne sehr uneben ist. Dort kommen einem dann Autos und Busse in sehr geringem Abstand und mit hoher Geschwindigkeit entgegen.



Neben den parkenden Autos stören die Radfahrer, vor allem wenn sie in Schrittgeschwindigkeit bergauf fahren müssen.

An der Engstelle in Altmockritz ist bereits [Tempo 30](#) eingerichtet, nicht aber im ebenfalls schwer einsehbaren Hangabschnitt.

Lösungsidee

Die Einrichtung von [Tempo 30 trotz Vorfahrtsstraße](#) im gesamten Straßenverlauf zwischen [Südhöhe](#) und dem Dorfplatz Altmockritz ist nötig, um die Gefahrenlage für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu entzerren. Hierbei sind alle regulatorischen Möglichkeiten auszuschöpfen.

Bergab muss es beim heutigen [Parkverbot](#) bleiben, um der immensen [Dooring-Gefahr](#) am steilen Berg vorzubeugen. Das Straßenrandparken bergauf ist auf einer Nebenroute akzeptabel.



*In der Engstelle am Dorfplatz Altmockritz, wo auch viele Fußgänger*innen mit schlechter Sicht queren, ist heute bereits Tempo 30 eingerichtet.*

Auswirkungen auf andere



- Mehr Verkehrsberuhigung durch langsameren Kfz-Verkehr



- Sicheres Queren der Straße auch im schlecht einsehbaren Hangabschnitt



- Weniger abrupte Bremsmanöver am Hang durch entgegenschießende Kfz
- Keine Verlangsamung, da Busse heute faktisch nicht schneller als 30 fahren können



- Gleichmäßigerer Verkehrsablauf



- Keine Auswirkungen

60 Westliche Würzburger Straße



Nebenroute	im RVK:	Typ IV	ähnliche RVK-Maßnahmen:	keine
Ziel: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, Anordnung von Überholverböten, Ausbesserung der Fahrbahn			wichtig für die Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Löbtau – Plauen – TU-Campus 	

Problembeschreibung

Der westliche Abschnitt der Würzburger Straße, zwischen der Tharandter Straße und der [Chemnitzer Straße](#), ist sehr fahrradunfreundlich. Die Beschaffenheit der Fahrbahn ist teilweise sehr schlecht. An der Einmündung zur [Hofmühlenstraße](#) befindet sich ein eingesenkener Gullideckel, welcher eine erhebliche



Die Umfahrung des Gullideckels an der Hofmühlenstraße birgt Gefahren.

Sturzgefahr für Fahrradfahrende darstellt. Das „Schlagloch“ muss deshalb weiträumig umfahren werden, was wiederum zu Gefahrensituationen führt, wenn die Radfahrer*innen in diesen Moment von Fahrzeugen überholt werden. Erschwerend hinzu kommt, dass der Fahrbahnverlauf an dieser Stelle nicht gerade verläuft.

Die komplette Würzburger Straße ist im westlichen Abschnitt eher schmal ausgebaut. Leider wird die Bahnbrücke derzeit in exakter derselben, geringen Breite neu gebaut, sodass dauerhaft keine Ausbaureserve zur Verfügung steht. Gleichzeitig wird der Abschnitt von bis zu 13.400 Kfz/Tag stark in Anspruch genommen. Bei dieser hohen Verkehrsmenge ist ein [Mischverkehr mit 50 km/h](#) schlicht unzulässig, vor allem wenn man die konkreten Gefahrenstellen in Verbindung mit der starken Steigung zur [Chemnitzer Straße](#) hinauf berücksichtigt und der diversen Linksabbiegebeziehungen in Zwickauer und [Hofmühlenstraße](#) berücksichtigt.






Lösungsidee

Die geringe Fahrbahnbreite lässt nur den gemischten Verkehr zwischen Fahrrad- und Autofahrenden zu. Um die Sicherheit auf ein Mindestmaß zu erhöhen, ist der komplette Abschnitt der Würzburger Straße beidseitig mit einer zulässigen [Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h](#) auszuweisen. Zudem sollte die Vorfahrtsregelung am [Radschnellweg Hofmühlenstraße](#) mit **Stopp-Schildern** umgedreht werden, sodass es von Vorteil ist, wenn der Verkehr auf der Würzburger Straße sich nur mit 30 km/h nähert.

Talwärts sollte zwischen der Chemnitzer Straße und der Hofmühlenstraße das **Überholen von Fahrradfahrenden untersagt** werden, da diese ausreichend schnell unterwegs sind. Somit werden Linksabbieger weniger gefährdet und können sich sicher in Richtung Fahrbahnmitte einordnen. Dasselbe sollte zwischen Tharandter und Hofmühlenstraße über die Weißeritzbrücke gelten.

Die Fahrbahn in Bereich des abgesunkenen Gullideckels an der Hofmühlenstraße ist dringend auszubessern und zu ebnen. Zudem sollen auf der Fahrbahn regelmäßig entsprechende Piktogramme aufgetragen werden, welche zur besonderen Rücksicht auf Radfahrer*innen auffordern.

Auswirkungen auf andere

	<ul style="list-style-type: none"> • Verlangsamung und Beruhigung des Fahrzeugverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> • keine
	<ul style="list-style-type: none"> • keine
	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Gefahrensituationen durch ausscherende Fahrradfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> • keine

5. GLOSSAR – WICHTIGE BEGRIFFE FÜR DAS RADFAHREN IN PLAUVEN

Existierende Konzepte und Richtlinien

Das **Radverkehrskonzept der Stadt Dresden (RVK)**²² wurde im Jahr 2017 beschlossen. Es definiert Radrouten unterschiedlicher Kategorien, angelehnt an die **Richtlinien für integrierte Netzplanung (RIN 2008)**.²³ Den höchsten Stellenwert hat **Kategorie IR II als innergemeindliche Radschnellverbindung**. Es folgen die Kategorien **IR III** und **IR IV (innergemeindliche Radhauptverbindung bzw. Radverkehrsverbindung)**. Teile des Stadtbezirks Plauen, wie zum Beispiel Coschütz/Gittersee, werden im RVK bisher nur von Routen der niedrigen Kategorie IR IV erschlossen. Zu **Radvorrangrouten** erläutert die Stadt Dresden: "Bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts liegt der Fokus auf zusammenhängenden Netzabschnitten. Dafür werden innerörtliche Haupttrouten mit hohem Radverkehrspotential zu Fahrradstraßen ausgebaut."²⁴

Wir Grünen in Plauen wollen das existierende Radverkehrskonzept mit unseren eigenen Ideen erweitern, verbessern und konkretisieren.

Alle Vorhaben im Bau von Radverkehrsanlagen berufen sich auf geltende Verordnungen, wie der **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**, und technischen Regelwerken, wie der Verwaltungsvorschrift zur StVO **VwV-StVO** und den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)** der **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)**²⁵, die von Straßenverkehrsplaner*innen ergänzend beachtet werden sollen, jedoch in Sachsen nicht gesetzlich vorgeschrieben sind.

²² <https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/rad-fuss/radverkehrskonzept.php>, abgerufen am 22.02.22

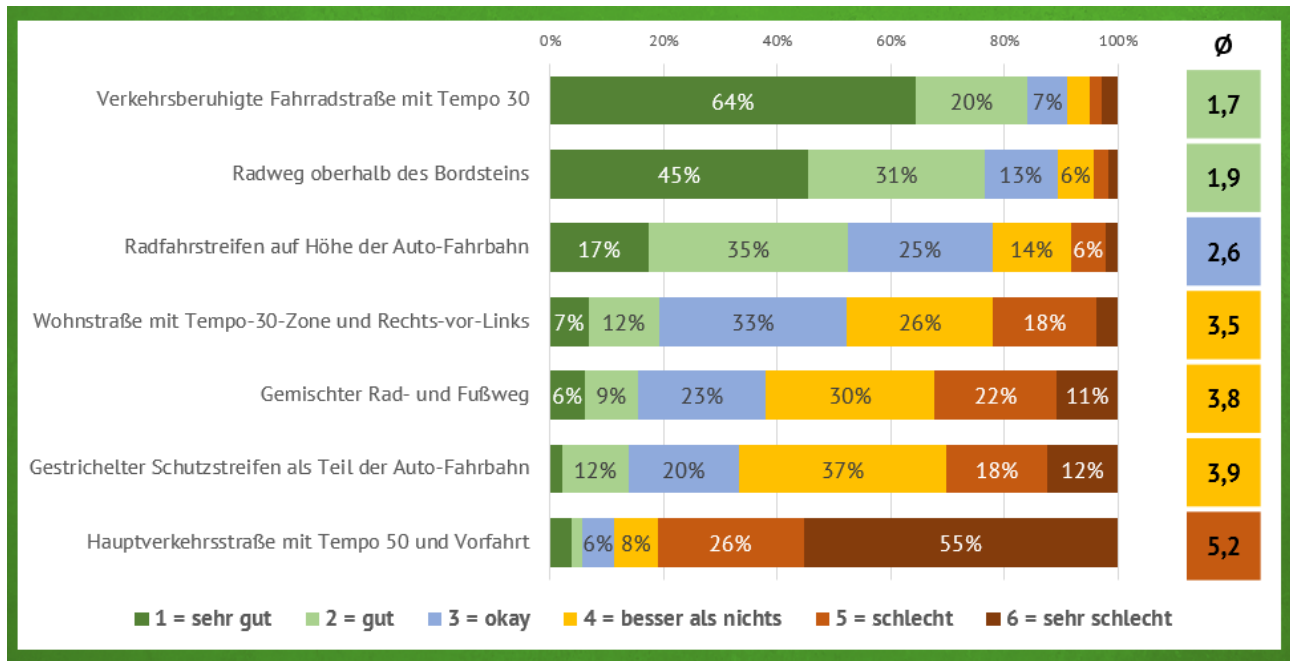
²³ <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/121.k.pdf>, abgerufen am 04.03.22

²⁴ https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2021/08/pm_083.php?pk_kwd=news

²⁵ <https://www.fgsv.de/start.html>

Radverkehrsführungen

In unserer Online-Umfrage vom Sommer 2020 haben ca. 630 Bürger*innen unterschiedliche Typen von Radverkehrsführungen mit Schulnoten bewertet – wo fahren sie gerne?



Fahrradstraße

Umfragenote: 1,7

Auf diesen Fahrbahnen sind andere Fahrzeuge nur erlaubt, wenn die Beschilderung dies durch Zusatzzeichen angibt (wie im Bild), es gilt generell ein Tempolimit von 30 km/h. Radfahrer*innen haben hier Vorrang gegenüber anderen Fahrzeugen und dürfen nebeneinander fahren.

Wir wollen auf dem Campus der TU Dresden eine **Fahrradzone**, bei der diese Regeln auf allen Straßen im Gebiet gelten, einführen (siehe [Maßnahme 50](#)).



© Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen; Referat 50: Nachhaltige Mobilität; Michael Glotz-Richter (Wikimedia Commons).

Unsere Meinung: Fahrradstraßen sind super – wenn der Kfz-Verkehr wirklich auf ein Minimum reduziert wird. Ganz ohne Anliegerverkehr geht es fast nie, aber [Parkverbote](#) (für mehr Fahrbahnbreite) und Einbahnstraßenregelungen müssen unbedingt mit Fahrbahnstraßen kombiniert werden!

Radweg oberhalb des Bordsteins (Hochbordradweg)

Umfragenote: 1,9

Dieser benutzungspflichtige Radweg wird getrennt von Autos und Fußgängern geführt



© Daniel Slobodin

Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

Umfragenote: 2,6

Auch dieser benutzungspflichtige Radweg ist für Radfahrer*innen reserviert, er ist allerdings nur durch eine breite durchgezogene Linie von den Fahrspuren getrennt.

Obwohl dieser Typ laut einigen Unfallstatistiken weniger gefährlich ist als separate Radfahrstreifen für Radfahrer*innen, (andere Statistiken gehen von vergleichbarem Unfallrisiko aus) wird er oft als unsicher empfunden.²⁶



© Ulamm (Wikimedia Commons)

Unsere Meinung: Es gibt sowohl gute als auch schlechte Radfahrstreifen und Hochbordradwege. Lange Zeit wurden Radfahrstreifen bevorzugt, weil sie besser einsehbar sind als enge, schlecht gepflasterte Hochbordradwege der 1990er Jahre. Dennoch bevorzugen die Menschen offenbar die Führung abseits der Fahrbahn, was bei zeitgemäßer Gestaltung auch sehr attraktiv ist!

Sowohl Radfahrstreifen als auch Hochbordradwege benötigen ausreichend Platz. Nur echte Umverteilung des Straßenraums zugunsten von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen kann zu sicherem Verkehr für alle führen.

²⁶ <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/radfahrstreifen-enge-fuer-alle-a-1144602.html>

Mischverkehr in Tempo-30-Zone

Umfragenote: 3,5

Diese Zonen werden typischerweise in Wohngebieten ausgewiesen, dadurch sind an den Rändern oft parkende PKW vorzufinden. Auch Straßenecken sind oft zugeparkt.



Unsere Meinung: Diese eher wenig übersichtliche Situation in Kombination mit genereller Regelung „rechts vor links“ der Vorfahrt eignet sich nur für wenig befahrene [Nebenrouten](#).

Gemischter Rad- und Fußweg

Umfragenote: 3,8

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind gleichberechtigt, der Weg ist für beide Parteien benutzungspflichtig. Es gibt keine Trennlinie zwischen Fuß- und Radverkehr.



Unsere Meinung: Bei eher schmalen Wegen mit viel Fußgängeraufkommen gibt es großes Konfliktpotenzial. An weniger befahrenen Routen kann jedoch z.B. ein gemischter [Zweirichtungsradweg](#) deutlich sicherer sein als Mischverkehr auf der Kfz-Fahrbahn. Hier „hängt es immer davon ab“!

Schutzstreifen

Umfragenote: 3,9

Dieser Typ ähnelt dem Radfahrstreifen, allerdings ist die trennende Linie nur gestrichelt.

Autofahrer*innen dürfen über die gestrichelte Linie nur bei Bedarf hinausfahren, also zum Beispiel zum Ausweichen bei entgegenkommenden Fahrzeugen, und wenn sie Radfahrer*innen dabei nicht stören.



© ADFC Sachsen e.V., weiter oben eigene Fotos

Unsere Meinung: Schutzstreifen sind keine ideale Lösung für Radfahrer*innen. Besonders kritisch sind zu schmale Schutzstreifen entlang von Längsparkflächen mit Dooring-Gefahr. Eine weitere Gefahr stellen Autofahrer*innen dar, die mit weniger als den gesetzlich vorgeschriebenen 1,5m Mindestabstand überholen und dabei annehmen, dass sie Radfahrer*innen lediglich den Platz auf dem Schutzstreifen lassen müssen.²⁷

Manchmal ist leider für nichts anderes Platz als für Schutzstreifen. In solchen Fällen ziehen die Teilnehmer*innen unserer Umfrage die Schutzstreifen immer noch dem reinen Mischverkehr vor. Eine solche Führungsform ist aber nur abseits stark befahrener [Radvorrangrouten](#) denkbar.

Unser Ansatz: Wenn schon Schutzstreifen, dann schon sehr breit und durchgehend rot markiert! Dann ändert sich die Wahrnehmung der Autofahrenden ganz stark auf ihre [Kernfahrbahn](#), die wo immer möglich auf das gesetzliche Mindestmaß von 4,50 m (= 2,25 pro Richtung) beschränkt werden sollte. Auf eine Mittellinie ist unbedingt zu verzichten, damit die Autofahrenden beherzt nach links ausweichen, sobald sie Radelnde überholen (anders als im gezeigten Foto).

Mischverkehr in Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50 und Vorfahrt

Alle Verkehrsteilnehmer*innen (außer Fußgänger*innen) teilen sich die gleiche Fahrbahn, auf der eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h gilt. Fahrräder fahren am rechten Fahrbahnrand und biegen ab wie Autos.

Umfragenote: 5,2



Unsere Meinung: Dass diese Verkehrsführung für Radfahrende mit einem extrem hohen Unsicherheitsgefühl verbunden ist, zeigt die mit Abstand schlechteste Bewertung in unserer Umfrage – 55% haben Schulnote 6 vergeben!. Dies kann der zügigere Verkehrsfluss auf der Vorfahrtsstraße nicht kompensieren, u.a. weil Radfahrende oft nicht von Ampelschaltungen für eine „Grüne Welle“ profitieren, da sie für den motorisierten Verkehr angepasst sind. An [Haupttrouten](#) ist für uns daher Mischverkehr tabu!

²⁷ <https://www.adfc-diepholz.de/schutzstreifen-auf-der-fahrbahn/>, abgerufen am 22.02.22

Sonstige Radverkehrsführungen

Im Folgenden werden Radverkehrsführungen beschrieben, nach denen wir in unserer Umfrage nicht gefragt haben.

Vorfahrtsstraße mit Tempo 30

Anders als in einer Tempo-30-Zone können auch Hauptstraßen mit Vorfahrtsrecht als Tempo 30 ausgeschildert werden – bislang leider nur unter sehr speziellen Voraussetzungen (Schule, Kindergarten, Altenheim, Unfallschwerpunkt ...).

Unsere Meinung: Deutlich vorteilhafter für Radfahrer*innen als Tempo 50, da die Maximalgeschwindigkeit näher an den üblichen Fahrradgeschwindigkeiten ist, und die Vorfahrtsregelung schnelles, flüssiges Vorankommen ermöglicht. Aus grüner Sicht sollten alle Hauptverkehrsstraßen, die keine vollwertigen Radverkehrsanlagen aufweisen (d.h. eigene [Radwege](#) oder [Radfahrstreifen](#)), mit einem Tempolimit von 30 km/h ausgestattet werden.

Fußweg mit „Rad frei“

Hierbei wird ein Gehweg für den Radverkehr freigegeben, dieser ist aber nicht benutzungspflichtig. Da Fußgänger*innen hier stets Vorrang haben, sind Radfahrer*innen in Schrittgeschwindigkeit unterwegs und steigen ab, falls es notwendig ist.

Unsere Meinung: Oft ist der Grund für eine solche Ausschilderung, dass die Fahrbahn an dieser Stelle für Radfahrende besonders gefährlich ist, und anstatt eines regelkonformen Radweges nur die Benutzung des Fußwegs erlaubt wird. Einschränkungen des [MIV](#) und [ÖPNV](#) werden zu Lasten der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen vermieden.²⁸

Zweirichtungsradweg

Radwege auf einer Straßenseite, die von Radfahrer*innen in beiden Richtungen benutzt werden müssen.³⁰

²⁸ <https://www.adfc-diepholz.de/gehweg-radfahrer-frei-sind-keine-radwege/>, abgerufen am 22.02.22

²⁹ <https://www.adfc-ffb.de/radverkehr/radverkehr-und-mehr/zweirichtungsradweg/>, abgerufen am 22.02.22

³⁰ <https://www.radkomm.de/das-mysterium-zweirichtungsradweg/>

Unsere Meinung: Dieser Typ hat den Vorteil, dass Radfahrer*innen beim Richtungswechsel keine Fahrbahn queren müssen. Gefährlich wird es, wenn Autofahrer*innen nicht damit rechnen, dass Radfahrer*innen aus der vermeintlich falschen Richtung auf die Fahrbahn wechseln, etwa beim Queren einer Nebenstraße.²⁹

Einfluss von Straßenraum-Begebenheiten auf Radverkehr

Ruhender Verkehr bezeichnet vor allem parkende Autos, die also zurzeit nicht aktiv am Verkehr teilnehmen. Die dafür nötigen **Parkflächen** machen einen großen Anteil der verfügbaren Fläche im öffentlichen Raum aus, gerade in Städten wie Dresden. Oft wird der Anteil der tatsächlich genutzten Parkplätze gar nicht gemessen, und stattdessen einfach angenommen, dass alle existierenden Parkplätze auch zwingend gebraucht werden.

Unsere Meinung: Die geltenden Gesetze sind klar: Die Sicherheit des fließenden Verkehrs – somit auch des Radverkehrs – hat immer Vorrang vor den Bedürfnissen des ruhenden Verkehrs (Parken)! Vielfach besteht ein Überangebot an kostenfreien Parkplätzen im Straßenraum, während private Stellplätze unvermietet bleiben bzw. zweckentfremdet werden (Garagen als Lagerflächen etc.).

Im Stadtbezirk Plauen gibt es nur an ganz wenigen Stellen überhaupt eine **Parkraumbewirtschaftung**, z. B. in Form von **Anwohnerparkregelungen** oder gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen. Die Anwendung dieser gesetzlich definierten Instrumente führt erfahrungsgemäß zu einem Rückgang der Parknachfrage, der meistens ausreichen dürfte, um den für die Sicherheit des Radverkehrs nötigen Straßenraum zu erhalten. Solange diese Instrumente noch gar nicht ausgeschöpft werden, kann das heutige Überangebot an Stellplätzen nicht mit dem echten Bedarf zu fairen Nutzungspreisen gleichgesetzt werden.

Für besondere Bedarfe, z.B. Pflegedienste oder Kurzzeitparken im direkten Umfeld des Einzelhandels, bestehen diverse Regelungsmöglichkeiten, von denen stärker Gebrauch gemacht werden könnte. In allen anderen Fällen besteht kein Anspruch auf (kostenfreies) Parken direkt vor der Wohnungstür.

Eine besondere Gefahr geht vom **Straßenrandparken** aus. Dabei stehen Fahrzeuge direkt angrenzend zur Hauptfahrbahn und können, ohne dass es von außen vorhersehbar wäre, in den Straßenraum vordringen, entweder durch Losfahren oder Öffnen einer Tür.

Querparkende Fahrzeuge stehen senkrecht zur Straße, im Gegenteil zu **Längsparkenden**. Dabei wird mehr Straßenraum eingenommen, allerdings wird die Dooring-Gefahr reduziert, da die Türen nicht direkt zur Fahrbahn hin öffnen.

Doorling bezeichnet eine Art von Unfall, wenn ein*e Autofahrer*in die Tür (engl. *door*) des Autos öffnet, ohne auf nahende Radfahrer*innen geachtet zu haben. Falls dies geschieht, kurz bevor das Fahrrad am Auto vorbeifährt, gelingt es nur schwer dem plötzlichen Hindernis auszuweichen. Dies kann zu schweren Unfällen führen, wie zum Beispiel als in Dresden eine Radfahrerin auf der St. Petersburger Straße einer plötzlich aufgerissenen Fahrtür nicht mehr ausweichen konnte, dagegen fuhr, und nachdem sie auf die Fahrbahn geschleudert wurde und dort von einem SUV überfahren wurde. Sie verstarb an ihren Verletzungen.³¹

Unsere Meinung: Diese Gefahr kann nur durch Verzicht auf Straßenrandparken oder durch ausreichend weite Fahrradwege (inklusive einem Meter Abstand zwischen Fahrrad und parkendem Auto und 1,5m Abstand von der Außenkante der Radfahrer*in zum überholenden Auto auf der anderen Seite) gebannt werden.

Grüne Pfeile für Rechtsabbieger ermöglichen es an einer Rot zeigenden Ampel dennoch rechts abzubiegen. Obwohl Verkehrsteilnehmer*innen laut Gesetz bei Rot vollständig zum Stillstand kommen sollen und auf eventuell querende Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen (deren Ampel grün zeigt) achten sollen, wird dies oft missachtet um "mit Schwung" um die Kurve zu fahren.

Unsere Meinung: Zu oft entstehen durch dieses Verkehrsschild erhebliche Gefahren und Unsicherheitsgefühl für schwächere Verkehrsteilnehmer, nur um etwas schnelleres Fortkommen für Autos zu erreichen.

Keine Abbiegespur → indirektes Linksabbiegen

Falls es **keine Abbiegespur** gibt, können Radfahrer*innen **indirekt links abbiegen**, um auf die andere Straßenseite zu gelangen. Zuerst wird die Fahrbahn geradeaus überquert bei der dafür vorgesehenen Grünphase. Die Querung erfolgt bei der darauffolgenden grünen Ampelphase für die Querstraße. Die Stadt Düsseldorf praktiziert das schon mit dafür vorgesehenen Aufstellflächen.³²

Radwege an Steigungen haben, je nachdem ob Radfahrer*innen auf ihnen bergauf oder bergab fahren, deutlich unterschiedliche Charakteristika und Anforderungen. Bergab geht das ERA Regelwerk in Kapitel 3.8 von Fahrradgeschwindigkeiten über 30 km/h aus. Hier ist es besser, wenn der Radweg

³¹ <https://www.dnn.de/Dresden/Polizeiticker/Radfahrerin-nach-Kollision-in-Dresden-gestorben>, abgerufen am 26.02.2022

³² <https://www.duesseldorf.de/medienportal/pressediens-t-einzelansicht/pld/indirektes-linksabbiegen-fuer-mehr-sicherheit-im-radverkehr.html>, abgerufen am 26.02.2022

entweder breiter ist als normal oder zusammen mit dem Autoverkehr geführt wird, da die Geschwindigkeitsdifferenz zu Autos geringer ist.

Bergauf wiederum sind Radfahrer*innen oft deutlich langsamer oder müssen gar schieben (wenn es nicht E-Bikes sind). Dann ist eine physische Trennung von der Auto-Fahrbahn für Komfort und Sicherheit sehr wichtig.

Straßenbahnschienen stehen für ein sehr angenehmes und umweltfreundliches Verkehrsmittel – die Tram! Allerdings können sich Fahrräder leicht darin verfangen und stürzen, gerade bei nassen Straßen und nahezu paralleler Querung.

Unsere Meinung: Idealerweise laufen Fahrradwege nie auf derselben Fahrbahn wie Straßenbahnschienen und kreuzen sie nur ohne spitze Winkel, wo die Straße überquert werden soll.

Busbuchten ermöglichen den freien Fluss des MIV während des Ein- und Aussteigens von Fahrgästen, da der Bus während des Halts rechts von der Hauptfahrbahn hält. Im Gegensatz dazu ist an **Buskaps** der Gehweg vorgestreckt, um einfacheren Zugang der Fahrgäste zu ermöglichen. Beide können gefährliche Unterbrechungen von Radwegen darstellen.

Unsere Meinung: Haltende Busse und Fahrräder dürfen sich nicht ins Gehege kommen! Radwege sollten für Bushaltestellen nicht unterbrochen werden, sondern stattdessen sollten vorgezogene Haltestellenkaps gebaut werden. Der Radverkehr kann dann direkt rechts des Bordsteins geführt werden – und muss warten, wenn ein Fahrgastwechsel stattfindet.

Überholen von Radfahrer*innen mit weniger als 1,5m Abstand innerorts bzw. 2m außerorts ist laut der neuesten StVO verboten.

Unsere Meinung: Verboten ist gut, kontrollieren ist besser – und Infrastruktur bauen, die ein Unterschreiten der 1,50 m so unwahrscheinlich wie nur möglich macht, ist Gold! Daher lehnen wir insb. an [Hauptrouen](#) zu schmale Radwege/Schutzstreifen ab – insb. wenn Platz für mehr wäre!

Großpflaster, Kopfsteinpflaster oder gänzlich unbefestigte (Kies, Sand, Gras, Erde) **Fahrbahnoberflächen** sind unangenehm für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und können, gerade bei schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen oder ungünstigen Wetterverhältnissen, zu gefährlichen Stürzen führen.

Kreuzungen mit Rechts-vor-Links-Regelung sind vor allem in Wohnstraßen üblich. Hier kommt es auf gegenseitige Vorsicht und Rücksichtnahme an. An jeder Kreuzung muss aufgepasst werden.

Unsere Meinung: Rechts-vor-Links ist super zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. In Nebenrouten mit mäßig viel Radverkehr kommt man gut damit klar. [Haupttrouten](#) und [Fahrradstraßen](#) brauchen aber klare Vorfahrtsregelungen für den Radverkehr!

Effizientes Linksabbiegen ist gerade auf dem Fahrrad ein Problem, da Radwege generell auf der rechten Seite der Fahrbahn sind und Abbiegespuren nur auf Autos und Lkws ausgelegt sind. Oft muss dann in insgesamt zwei Ampel-phasen erst die Querstraße geradeaus und dann nach links die Hauptstraße überquert werden, um den Eigenschutz zu gewährleisten. Ansonsten gibt es brenzlige Situationen, wenn die Radfahrer*innen „mitten auf der Straße“ stehen, von rechts überholt werden und auf der linken Seite der Gegenverkehr mit zu geringem Abstand vorbeifährt.

Unsere Meinung ist, dass es möglichst eigene Abbiegestreifen für Radfahrer*innen geben muss, wie sie in anderen Städten, z. B. Bremen, üblich sind.

Untermaßige Radwege: Die allgemeine Verwaltungsvorschrift der StVO (VwV-StVO) gibt Mindest- und Zielbreiten (1,50m bzw. 2m für Einrichtungradwege) für den Bau von Radwegen gemäß den Zielstellungen der ERA vor. An vielen Stellen verbleiben jedoch vor einem Aus- oder Neubau untermaßige Radwege nach veralteten Standards in der Verkehrsführung. Die Breite der Benutzungsfläche auf Radwegen kann auch nach dem Bau, z.B. durch ungünstig platzierte Parkflächen für PKW oder überwuchernde Vegetation, temporär geringer ausfallen. Generell ist auf solchen untermaßigen Radwegen kein sicheres Überholen möglich, was insbesondere bei Steigungen zu Problemen führen kann.

Querungsmöglichkeiten sollen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen es ermöglichen, sicher ein viel befahrene Straße zu überqueren. Dazu können z.B. Verkehrsinseln gebaut werden, die ein Querem in zwei Zügen erlauben, ohne dass an einer Ampel gewartet werden muss.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) bezeichnet alle Verkehrsteilnehmer*innen, die sich nicht aus eigener Muskelkraft fortbewegen, also etwa Autos (Pkws), Motorräder, Motorroller etc., und nur dem Transport von Einzelpersonen oder Kleingruppen dienen. Nicht-motorisierte Formen des Individualverkehrs sind Fahrräder, Trittrroller und Zuzußgehen. Zum **öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** zählen Straßenbahnen (Trambahnen), Busse und Fähren.

Die **Kernfahrbahn** bezeichnet den Bereich der Straße auf dem sich Verkehrsteilnehmer während der Fahrt bewegen, also vor allem der MIV und ÖPNV. Da von ihm die größte Dynamik und Gefahr ausgeht, ist es besonders wichtig, dass sie von Kreuzungen aus gut eingesehen werden kann.

Sichtfenster für den Radverkehr sind wichtig, um Unfälle zu vermeiden. Hindernisse wie parkende Autos, LKWs mit hohem Querschnitt oder Hecken zwischen Hauptfahrbahn und Fahrradweg schränken solche Sichtfenster ein.

Fahrradabstellanlagen

Neben guten und sicheren Radwegen sind auch **Fahrradabstellplätze** unerlässlich, um Bürger*innen zum Umstieg vom Auto aufs Rad zu motivieren. Wer für Komfort, Zuverlässigkeit und Freude am Fahren in ein gutes Fahrrad investiert, möchte ungern Diebstahl oder Beschädigung riskieren. Auf dem Campus von TU und HTW gibt es hierfür dankbarer Weise bereits einige sicherere Bügelständer. Um Vandalismus und Teilediebstahl vorzubeugen, sind jedoch zusätzliche, gesicherte und ggf. überdachte Parkmöglichkeiten, beispielsweise in Innenhöfen, zumindest für Mitarbeitende nötig. Einige Firmen und Institute nationaler Forschungsgesellschaften gehen hier bereits mit gutem Beispiel voran, für andere können Förderungen und Forderungen definiert werden. Gleiches gilt für Schulen, wo Kinder die Chance haben sollten, frühzeitig positive Erfahrungen mit flexibler und umweltfreundlicher Mobilität zu sammeln, statt von Diebstahl und Vandalismus abgeschreckt zu werden.



*Viel zu wenige Bügelständer an der Trambahnhaltestelle Coschütz, obwohl hier viele Hundert Einwohner*innen zur Haltestelle mit dem Rad pendeln könnten! Am Platz mangelt es nicht...*

Zum Zurücklegen weiter Strecken durch die Stadt ist eine Kombination mit Bus und Bahn oft zumindest theoretisch attraktiv. Neben dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und attraktiven Angeboten zur Fahrradmitnahme sind auch sichere Abstellmöglichkeiten an Haltestellen nötig. An einigen (leider zu wenigen) Haltestellen finden sich bereits **Bügelständer**, zu sehen auf dem Foto aus Coschütz.

Pendler*innen berichten jedoch, dass die Plätze zu Stoßzeiten sehr schnell gefüllt sind. Ein Ausbau auf dem vorhandenen Gelände wäre daher sinnvoll. Selbiges gilt für Haltestellen entlang der Linie 11 hinauf zur [Räcknitzhöhe](#), ebenso wie für das Nürnberger Ei mit Linie 8. Die Anlagen sollten dabei für einen 5-Minuten-Rad-Einzugsbereich ausreichend groß dimensioniert sein. Am Plauener S-Bahnhof sollten auch vor Beginn der Baumaßnahmen für eine potentielle Tram-Linie zumindest behelfsmäßige Fahrradständer installiert werden.

Ebenso sind die vorhandenen Fahrradständer am Einkaufszentrum City-Center in der [Bayrischen Straße](#) am Hauptbahnhof oft gut gefüllt und ermöglichen nur noch das unsichere Anschließen des Vorderrades. Der Bau eines **Fahrradparkhauses auf der Nordseite des Bahnhofs** ist dabei zwar zu begrüßen, ohne ampelfreie und kurze Anbindung für den Dresdner Süden sind einige zusätzliche Plätze auf der Südseite jedoch unerlässlich. Neben den baustellenbedingt entfernten Bügeln in der Bernhardstraße wäre dabei ggf. auch ein kompaktes, zweistöckiges System wie beispielsweise in Köln-Ehrenfeld sinnvoll und würde Dieben die Arbeit deutlich erschweren.



Fahrradparkhaus in der Schweiz

Nicht zuletzt sind in Stadtteilzentren, an Wohnungen, Spielplätzen, dem Wochenmarkt am [Münchner Platz](#), am neuen [Südpark](#) und an kleinen Geschäften Abstellplätze notwendig. Wenig zielführend ist dabei, dass z. B. ein Sportgeschäft auf der [Karlsruher Straße](#) nach eigener Aussage trotz ausreichend breitem Gehweg keine Fahrradständer vor seinem Schaufenster platzieren darf. Die dortige Haltestelle des Bibliotheksbusse bietet dabei eigentlich bereits einen guten Grund zur Errichtung eines öffentlichen Fahrradparkplatzes.

Um Bedarfe zu identifizieren und Schwerpunkte schnell mit Infrastruktur zu versorgen, können PKW-Anhänger mit Bügelständern eingesetzt werden, auf denen mit entsprechender Sensorik auch das Nutzungsverhalten erfasst werden kann.



Zweistöckige Fahrradabstellanlage in Köln (Foto: privat)

Bauliche Maßnahmen für sicheres Radfahren

Wir wollen die Möglichkeiten der StVO nutzen und ausschöpfen, um geordnete Straßenverhältnisse und damit bestmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer herzustellen. Die **Benutzungspflicht** von Wegen, angezeigt durch Schilder mit blauem Hintergrund, sollte nur bei Wegen die Mindestanforderungen von technischen Regelwerken genügen, angeordnet werden.

Modale Filter bezeichnen bauliche Maßnahmen, die für bestimmte Verkehrsarten ("Moden") durchlässig sind und im Gegenzug für andere Verkehrsarten hemmend oder undurchlässig. Durch diese Filterung wird eine Beruhigung des Verkehrs erreicht. Je nachdem, welche Art modaler Filterung eingesetzt wird, kann diese für den Radverkehr förderlich oder hinderlich sein.

Poller oder Pfosten sind kleine Pfeiler, die in einem solchen Abstand aufgestellt werden, dass sie vor allem Autos den Zutritt verwehren, zum Beispiel an den Zugängen von Fußgänger-Zonen oder Parks. Auch das Vollparken von Rad- oder Gehwegen lässt sich so verhindern.

Fahrradweichen teilen den Radverkehr kurz vor Kreuzungen zwischen Abbiegenden und weiter geradeaus Fahrenden auf. Da abbiegende Autos diese roten Streifen, können gefährliche Konflikte mit Radler*innen vor Kreuzungen auftreten. Der Vorteil ist, dass an der Kreuzung selbst abbiegender Autoverkehr nicht Radfahrer*innen, die geradeaus fahren wollen, überfahren können.

Unsere Meinung: Das Unsicherheitsgefühl auf dem **Radfahrstreifen in Mittellage** ist groß, besonders gefährlich wird es wenn die Wege nicht rot markiert sind. Diese Wegführung opfert für schnelles Vorankommen des MIV die gefühlte und reale Sicherheit der Radfahrer*innen.³³



Umlaufsperr/Umlaufgitter an Bahnübergang.

Bild: Nicor ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fahrradweiche_auf_der_Schillingbrücke_\(cropped\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fahrradweiche_auf_der_Schillingbrücke_(cropped).jpg)), <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>



Umlaufsperr behindern den Radverkehr gewöhnlich stärker als Fußgänger und sind oft auch dafür gemacht, dass Radfahrer*innen bremsen und absteigen müssen. Sie haben den Zweck sowohl Fahrräder als auch Fußgänger*innen vor Gefahrenstellen, wie z.B. Bahnübergängen abzubremesen.

Umlaufsperr/Umlaufgitter an Bahnübergang.

Bild: [Michael Krahe CC BY SA 3.0](#)

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Umlaufgitter.jpg>

Aufpflasterungen bezeichnen eine Bauform für Einmündungen, wo der Gehweg der Vorfahrtsstraße mit durchgehendem Bordstein durchgezogen wird. Fahrzeuge, die aus der Nebenstraße aus- oder in diese einmünden, müssen diesen Bordstein sowie das erhöhte Gehwegpflaster überfahren. Gemäß StVO haben sie damit automatisch allen anderen Verkehrsteilnehmenden, auch den Fußgänger*innen, Vorrang zu gewähren.

Unsere Meinung: Durch Aufpflasterungen steigt die Aufmerksamkeit der nicht bevorrechtigten Autofahrer*innen für den Rad-/Fußverkehr entlang der Vorfahrtsstraße automatisch an, d.h. sie befahren die Einmündung deutlich langsamer und vorsichtiger. Deshalb sind Aufpflasterungen insbesondere entlang von [Fahrradstraßen](#) und [Radvorrangrouten](#) wichtig!

³³

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/ADFC-Position_zu_Radfahrestreifen_in_Mittellage.pdf, abgerufen am 26.02.2022

Gehwegvorstreckungen bezeichnen eine Bauform für Kreuzungen und Einmündungen, bei der die Fahrbahnbreite im Kreuzungsbereich bewusst verschmälert wird. Somit wird automatisch das Zuparken der Ecken verhindert. So können Fußgänger*innen, insb. Kinder und Mobilitätseingeschränkte, die Straße schneller überqueren (da schmaler) und haben eine bessere Sicht. Aber auch Radfahrer*innen sehen in den Ecken deutlich mehr bzw. werden von Autos viel früher gesehen, da die Ecken nicht zugeparkt sind.

Unsere Meinung: Gehwegvorstreckungen helfen allen Verkehrsteilnehmer*innen, aber vor allem den Schwächeren unter ihnen. Einzelne Beispiele gibt es bereits in Plauen (z.B. Plauenscher Ring, Bernhardstraße), wo sie sehr gut funktionieren! Deshalb sollten sie bei Neubau und Sanierung aller Straßen zum Standard werden und entlang von [Fahrradstraßen](#) und [Radvorrangrouten](#) sollten sie bewusst nachgerüstet werden. Großer Vorteil ist ihr „selbsterklärender Charakter“ – keine Verbotsschilder, deren Einhaltung erst kontrolliert werden müsste, sondern man kann dort schlichtweg nicht parken!



Bremsschwelle

Bremsschwellen, auch Rüttelschwelle oder Speedbump genannt, sollen den Verkehr abbremsen. Es sind quer zur Fahrbahnrichtung angeordnete Erhebungen. In einer "Berliner Kissen" genannten Ausführung existiert diese Erhebung nur in der Fahrbahnmitte, so dass Radfahrer*innen und breite LKWs ausweichen können.

Berliner Kissen

Bild: JVJohannes (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Berliner_Kissen_mit_Hinweisschild.JPG), „Berliner Kissen mit Hinweisschild“, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>

Unsere Meinung: Kritisch ist zu sehen, dass auch bei geringen Geschwindigkeiten alle die Fahrbahn Benutzenden von Erschütterungen betroffen sind. Dies kann in Extremfällen auch zu Verletzungen und Schäden am Fahrrad führen. Beim Berliner Kissen gibt es mehr Ausweichmöglichkeiten für Nicht-Pkws. An einigen Stellen kann die Bremsschwelle ein geeignetes Mittel der Verkehrsberuhigung sein, gerade in Kombination mit anderen Maßnahmen.

Radwegefurten sind gestrichelte Fahrbahnmarkierungen, die an Kreuzungen mit und ohne Ampeln den Weg anzeigen, auf dem Radfahrer*innen die Vorfahrt haben.



Unsere Meinung: Diese Markierungen ermöglichen Radfahrer*innen auf Vorfahrtsstraßen zügig zu fahren, da andere Verkehrsteilnehmer*innen auf zu erwartenden, oft bevorrechtigten Radverkehr hingewiesen werden. Aus unserer Sicht müssen diese immer – und nicht nur an ausgewählten Kreuzungen – rot markiert werden!

Rot markierte Radwegefurt in Großbritannien im Linksverkehr

Bild: Michael Patterson / Red Stripe Road / [CC BY-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

Fahrrad-Aufstellflächen sind **Rotmarkierungen** entlang der gesamten Länge einer Haltelinie vor einer Ampel. Sie sorgen dafür, dass Radler*innen weiter vorne als der Kfz-Verkehr halten, und dass linksabbiegende Radler*innen sich während der Rotphase gefahrlos nach links einordnen können.

Unsere Meinung: Aufstellflächen vermeiden gefährliche Situationen an Ampeln, bei denen Radfahrer*innen im toten Winkel von Lkws, etc., übersehen werden. Wenn solche großen Fahrzeuge abbiegen, laufen sie Gefahr Radfahrer*innen zu überfahren, mit oft tödlichen Folgen. Aufstellflächen platzieren die Fahrräder direkt vor dem restlichen Verkehr, in dessen Blickfeld.



Fahrradaufstellflächen

Bild: Ciclovía da Avenida Luciano Gualberto. 2021/10/06 Foto: Marcos Santos/USP Imagens

Die **Umwidmung von Fahrstreifen oder Parkflächen** zu sogenannten **Pop-up-Radwegen** ist eine schnelle, oft temporäre Verwandlung von bisher vom MIV genutzten Teilen der Straße zu nur von Radfahrer*innen, manchmal zusammen mit Fußgänger*innen, zu nutzenden Wegen.

Unsere Meinung dazu ist, dass es eine effektive und kostengünstige Methode ist dem Radverkehr mehr Raum zu geben. Bei vielen breiten Straßen in Dresden bietet sich diese Maßnahme an, gerade weil der Autoverkehr oft gar nicht die gesamte Kapazität dieser Verkehrswege ausnutzt.

6. IMPRESSUM

Dieser Maßnahmenkatalog entstand aus einem ehrenamtlichen Projekt der Regionalgruppe Plauen von:

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Dresden
Wettiner Platz 10
01067 Dresden

Kontakt via E-Mail: radfahren-in-plauen@gruene-dresden.de

Creative Commons Lizenz CC BY-SA 4.0

Dieses Werk ist unter der *Creative Commons Lizenz CC BY-SA 4.0*³⁴ veröffentlicht.

Sie dürfen³⁵:

- Teilen – das Material in jedwedem Format oder Medium vervielfältigen und weiterverbreiten
- Bearbeiten – das Material remixen, verändern und darauf aufbauen, und zwar für beliebige Zwecke, sogar kommerziell.

Die Lizenzgeberin kann diese Freiheiten nicht widerrufen, solange Sie sich an die Lizenzbedingungen halten.

Unter folgenden Bedingungen:

- Namensnennung – Sie müssen angemessene Urheber- und Rechteangaben machen, einen Link zur Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden. Diese Angaben dürfen in jeder angemessenen Art und Weise gemacht werden, allerdings nicht so, dass der Eindruck entsteht, der Lizenzgeber unterstütze gerade Sie oder Ihre Nutzung besonders.
- Weitergabe unter gleichen Bedingungen – Wenn Sie das Material remixen, verändern oder anderweitig direkt darauf aufbauen, dürfen Sie Ihre Beiträge nur unter derselben Lizenz wie das Original verbreiten.
- Keine weiteren Einschränkungen – Sie dürfen keine zusätzlichen Klauseln oder technische Verfahren einsetzen, die anderen rechtlich irgendetwas untersagen, was die Lizenz erlaubt.

³⁴ Kompletter Lizenztext: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode.de>

³⁵ Zusammenfassung: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>