



Radverkehrs- konzept

der Landeshauptstadt Dresden

Auftraggeber

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
PF 120 020
01001 Dresden

Datum

13.06.2017

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Leipziger Straße 120
D-01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b
D-30171 Hannover

Tel. (05 11) 220 601 -80
Fax (05 11) 220 601 -990

E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

INHALT

1	AUFGABE, ZIELE UND RANDBEDINGUNGEN.....	5
2	ERARBEITUNGSPROZESS DES RADVERKEHRSKONZEPTS	7
3	ERREICHTER STAND.....	8
3.1	Radverkehrsnetz	8
3.2	Verkehrssicherheit	10
3.3	Fahrradparken	13
3.4	Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.....	14
3.5	Wegweisung	15
3.6	Verkehrsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	16
3.7	Fazit Bestandsaufnahme.....	17
4	KONZEPT RADVERKEHRSNETZ	18
4.1	Netz Alltagsradverkehr	18
4.2	Radtouristisches Angebot	24
4.3	Anforderungen an übergeordnete Netze	25
4.4	Prioritäten für die Maßnahmenumsetzung.....	25
4.5	Radschnellverbindungen.....	26
4.6	Verkehrssicherheit	27
5	KONZEPT FAHRRADPARKEN	29
5.1	Standards	29
5.2	Maßnahmen.....	29
5.3	Prioritäten und Umsetzung.....	31
6	KONZEPT VERKNÜPFUNG	32
6.1	Weiterentwicklung Bike+Ride.....	32
6.2	Fahrradmitnahme.....	34
6.3	Anforderungen für den Nahverkehrsplan.....	34
7	KONZEPT WEGWEISUNG	35
7.1	Standards und Realisierung	35
7.2	Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele	37
7.3	Umsetzungsprioritäten	38
8	KONZEPT VERKEHRSMANAGEMENT UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT.....	39
8.1	Anforderungen	39
8.2	Aktivitäten	40

9	ADMINISTRATIVE RAHMENBEDINGUNGEN.....	42
9.1	Gremien und Abläufe	43
9.2	Finanzierung	44
10	VERZEICHNISSE UND QUELLEN.....	46
10.1	Abbildungsverzeichnis	46
10.2	Tabellenverzeichnis	46
10.3	Abkürzungsverzeichnis	46
10.4	Quellenverzeichnis.....	47
10.5	Impressum	47

ANLAGEN

Anlage 1	Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs (Karte)
Anlage 2	Bewertung der Führungsform bzw. Zustandsklasse der Strecken (Karte)
Anlage 3	Analyse Sondermerkmale (Karte)
Anlage 4	2014 vorhandene Radverkehrswegweisung (Karte)
Anlage 5	Radverkehrsnetz Dresden und Maßnahmen (Karte A0)
Anlage 6	Maßnahmenliste Netz Gesamtstadt (Tabelle)
Anlage 7	nachrichtlich: Liste noch nicht umgesetzter Maßnahmen aus dem Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Radverkehrskonzept 26er Ring“ von 2010 (Tabelle)

1 AUFGABE, ZIELE UND RANDBEDINGUNGEN

Mit seinem Beschluss A 0049/05 hat der Stadtrat Dresden u.a. den Auftrag erteilt, ein Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Dresden zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Das als erster Teilschritt dazu erarbeitete Radverkehrskonzept für die Innenstadt wurde vom Stadtrat im Jahr 2010 verabschiedet. Vorliegendes Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden dehnt den planerischen Fokus auf das komplette Gebiet der Landeshauptstadt Dresden aus, ist mit den benachbarten Kommunen abgestimmt und wurde vom Stadtrat am 23.03.2017 (Beschluss Nr. V1252/16) beschlossen. Mit der Beschlussfassung am 23.03.2017 wurde die Verwaltung beauftragt, die Zusatzbeschlüsse der Ortschaften und Ortsämter zu prüfen und bei der Fortschreibung zu berücksichtigen. Die vorliegende Fassung beinhaltet die mit Stand zum 13.06.2017 positiv geprüften Beschlussempfehlungen. Weitere Empfehlungen der Ortschaften und Ortsämter bedürfen einer vertieften Untersuchung und werden bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu geben. Dieser soll es ermöglichen, die begrenzten finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen und die Bedeutung des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Es leistet damit einen planerischen Beitrag zur Umsetzung aller vom Stadtrat am 24.03.2011 beschlossenen 4 Leitziele der Verkehrsentwicklungsplanung Dresden (Beschluss Nr. SR/025/2011) und dabei insbesondere zu folgenden Teilzielen:

- 1.1 Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteil-ebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
- 1.2 Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets
- 1.3 Sicherung der Erreichbarkeit sozialer und kultureller Einrichtungen sowie alltäglicher Ziele
- 1.4 Für Wirtschaft und Tourismus förderliche stadtverträgliche Verkehrserschließung
- 1.5 Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen
- 1.6 Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personen-Fernverkehr (SPFV)
- 1.8 Gewährleistung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstell- und PKW-Kurzzeitstellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV
- 1.12 Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kompatibilität im Ballungsraum Dresden
- 1.13 Aufbau und Sicherung eines qualitätsorientierten Verkehrsmanagements
- 1.14 Sicherung der Erreichbarkeit sowohl vorhandener als auch neuer Gewerbestandorte auf definierten Routen
- 2.1 Gewährleistung des Zugangs für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger zu Verkehrsnetzen und Verkehrsmitteln einschließlich besserer Nutzungsmöglichkeiten
- 2.3 Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen

- 2.4 Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie der Vermeidung von Verkehrstoten)
- 3.1 Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen unter anderem mittels Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.
- 3.3 Engere Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der lokalen Klimaziele
- 3.4 Präferenz von Innenentwicklung und 'Stadt der kurzen Wege'
- 3.7 Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben
- 3.8 Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)
- 4.1 Berücksichtigung und Integration regionaler sowie überregionaler Fachplanungen

Das vorliegende Radverkehrskonzept konkretisiert zugleich radverkehrsbezogene Festlegungen aus dem am 20.11.2014 beschlossenen **Verkehrsentwicklungsplan 2025plus** /9/. Dies betrifft insbesondere die Radverkehrsnetzplanung, die Abstimmung der Verbindungen zu Nachbarkommunen, die Radabstellanlagen und Schnittstellen mit dem ÖPNV sowie einzelne konzeptionelle und baulich-organisatorische Maßnahmen.

Der **Zielhorizont** des Radverkehrskonzeptes orientiert sich, soweit nicht anders angegeben, am Verkehrsentwicklungsplan 2025plus. Der Umsetzung der Ziele dienen die im Konzeptteil (Abschnitte 4 bis 9 des vorliegenden Textes) fixierten strukturierten Empfehlungen. Diese strukturierten Empfehlungen sind mit dem Buchstaben **E** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

Die Radverkehrsplanung ist zugleich eingebunden in **übergeordnete Planungen**.

Der Bund hat mit dem **Nationalen Radverkehrsplan 2020** /7/ seinen Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Dazu gehören insbesondere die Finanzierung von Fortbildungsmaßnahmen und Modellversuchen, der Bau von Radwegen an Bundesstraßen und die radverkehrsfreundlichere Gestaltung des Straßenverkehrsrechts durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009/2013.

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

Die Förderung des Radverkehrs ist Teil von Strategien zum Erreichen nationaler Klimaschutzziele. Das Bundesumweltministerium fördert daher im Rahmen der **Nationalen Klimaschutzinitiative** kommunale Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr.

Im Jahr 2014 wurde die **Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen** /8/ fortgeschrieben. Sie verfolgt die Ziele

- den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen,

- die Verkehrsinfrastruktur bedarfsorientiert vorzuhalten bzw. auszubauen (Erhaltung und Instandsetzung, Neu- und Ausbau des Infrastrukturangebots),
- die Sicherheit Rad fahrender Personen im Straßenverkehr zu erhöhen und
- die Vernetzung der Verkehrssysteme Fahrrad und ÖPNV/SPNV zu verbessern.

Das in der Radverkehrskonzeption des Freistaates aktualisierte SachsenNetz Rad ist ein landesweites radtouristisches Netz von über 5.000 km Länge, welches baulastträgerübergreifend gemeinsam mit den Kommunen ausgebaut und mit Wegweisung versehen werden soll. In Dresden gehören gegenwärtig der Elberadweg, die Mittellandroute (D4) des deutschlandweiten Radfernwegenetzes, die Sächsische Städteroute sowie die Radrouten An der Silberstraße, Dresden - Bastei, Pillnitz – Städteroute und Berlin – Dresden zu diesem Netz.

In seiner Zuständigkeit für die Bundes- und Staatsstraßen hat der Freistaat Sachsen in seiner Radverkehrskonzeption den Handlungsbedarf bezüglich straßenbegleitender Radverkehrsanlagen außerorts untersucht und eine Prioritätenliste abgeleitet. Die Radverkehrskonzeption Sachsen trifft zudem Aussagen zur Verkehrssicherheitsarbeit, zur Radverkehrswegweisung, zu Koordinierungsfragen und zu einer gemeinsam nutzbaren Datenbasis.

Mit den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**, Ausgabe 2010 (ERA 2010) /1/ liegt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es stellt den Stand der Technik dar und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen und in der Praxis bewährten bundesweiten Regelwerke, wie z.B. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 /5/), ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin. Dies ist von besonderer Bedeutung, da die VwV-StVO zusammen mit der Straßenverkehrsordnung die Grundlage für die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden, etwa bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Markierungen, bildet. Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörden beziehen sich somit auf einheitliche Grundlagen.

Die ERA 2010 geben Hinweise zur Planung von Radverkehrsnetzen, stellen grundlegende Entwurfsanforderungen dar (z.B. Breiten, Radien, Oberflächenqualitäten) und stellen die Eigenschaften und Einsatzbereiche der einzelnen Führungsformen (z.B. Radweg, Radfahrstreifen, Fahrbahn) des Radverkehrs vor. Die Wahl der Führungsform wird durch eine Systematik unterstützt, bei welcher die Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs eine wesentliche Rolle spielt. Ein umfangreiches Repertoire zur Sicherung des Radverkehrs an Knotenpunkten ist enthalten. Auch die Führungen des Radverkehrs in Gegenrichtung von Einbahnstraßen, auf Fahrradstraßen, in Fußgängerbereichen und beim Überqueren von Fahrbahnen sind Thema der ERA 2010. Hierzu hat der Gesetzgeber mit der Novelle der **VwV-StVO** von 2009 und der **StVO** von 2013 ausdrücklich neue Spielräume zur Förderung des Radverkehrs eröffnet und zum Teil den Straßenverkehrsbehörden bzw. Straßenbaulastträgern diesbezüglich neue Verpflichtungen auferlegt.

2 ERARBEITUNGSPROZESS DES RADVERKEHRSKONZEPTS

Im Herbst 2013 hat die Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung die beiden Büros

- ISUP GmbH Dresden (Federführung) und
- Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz Hannover

mit der Erarbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzepts beauftragt. Die Erarbeitung erfolgte in den 3 Stufen

- 1) Quellen und Ziele des Radverkehrs sowie vorbereitende Analysen
- 2) Festlegung des Hauptroutennetzes und
- 3) ergänzende Analysen und Konzepterstellung

Im Verlauf der Erarbeitung erreichte Teilergebnisse der beiden Büros wurden in Zwischenberichten dargestellt, welche der Abstimmung mit dem Auftraggeber und weiteren Beteiligten dienten. Zum Teil enthielten diese lediglich Zwischenstände, die im Lauf der Erarbeitung weiterentwickelt wurden. Die Zwischenberichte zu den Themen

- Unfallanalysen,
- Bike+Ride und Fahrradparken sowie
- Öffentlichkeitsarbeit

enthalten umfangreiche Einzeldokumentationen. Sie können bei Bedarf im Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung, eingesehen werden.

Die Bearbeitung wurde durch themenbezogene Abstimmungsberatungen mit den jeweils betroffenen Ämtern sowie z.T. durch einen Akteurskreis begleitet. Letzterem gehörten Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Ämter, der Ortschaften, der Polizei, der öffentlichen Verkehrsunternehmen und der Verbände an. Es fanden Workshops zu den Themen Netzentwicklung, Verwaltungshandeln und Radverkehrswegweisung statt.

Die streckenbezogenen Analysen erfolgten vorrangig auf der Basis von Daten, die bei der Landeshauptstadt Dresden bereits vorlagen (System StraGIS) und durch Befahrungen der Auftragnehmer z.T. ergänzt wurden. Die Erhebung des ruhenden Radverkehrs und der Angebote an Fahrradabstellanlagen wurde durch den Auftragnehmer in der ersten Jahreshälfte 2014 durchgeführt. Die Daten für die Unfallanalysen wurden durch die Polizeidirektion Dresden zur Verfügung gestellt.

3 ERREICHTER STAND

3.1 Radverkehrsnetz

Die Landeshauptstadt Dresden verfolgte bereits mit ihrem Verkehrskonzept von 1994 einen ersten, sehr groben Ansatz zur Radverkehrsnetzplanung, der in den Folgejahren weiter verfeinert und mit Maßnahmen untersetzt wurde. Im Rahmen des verwaltungsinternen Stadtentwicklungskonzepts von 2003 entstand ein straßenkonkreter Netzplan für den Radverkehr, jedoch noch ohne systematische Hierarchisierung.

Mit dem 2010 beschlossenen Radverkehrskonzept Innenstadt /10/ wurde für diese innerhalb des 26-er Ringes eine Netzplanung vorgelegt, die in der Netzhierarchie zwischen Hauptrouten, Verbindungsrouten und Erschließungsrouten unterschied. Es stellte einen Bezug zwischen der Hierarchiestufe eines Netzelements und der Auswahl der Führungsform des Radverkehrs her. Es enthält insgesamt 81 Einzelmaßnahmen am Netz mit Kostenschätzung, von denen 30 der Priorität 1 zugeordnet wurden.

Die Notwendigkeit, eine gesamtstädtische hierarchisierte Netzplanung zum Radverkehr und darauf aufbauender Maßnahmeplanung zu erstellen, zeigte sich in den vergangenen Jahren in der Landeshauptstadt Dresden auf verschiedensten Gebieten:

- Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes konnte für das Verkehrssystem Radverkehr nur ein sehr grober Rahmen abgesteckt werden, während beispielsweise für den ÖPNV und motorisierten Individualverkehr konkrete Netzvorgaben gemacht werden konnten. Daher lautet einer der wichtigsten Aufträge des Verkehrsentwicklungsplanes Dresden zum Radverkehr, ein Radverkehrskonzept inklusive Zielnetzplanung zu erstellen.
- In die Radverkehrskonzeptionen des Freistaates Sachsen von 2005 und 2014 konnte die Landeshauptstadt Dresden mangels planerischer Grundlage kaum eigene Vorstellungen einbringen. Dies betrifft sowohl das landesweite radtouristische Netz als auch den Bedarf an straßenbegleitenden Radwegen an den Bundes- und Landesstraßen im Zuständigkeitsbereich des Freistaates Sachsen.
- Die Entwicklung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems (Teilnahme am diesbezüglichen bundesweiten Wettbewerb 2009) wurde bei der Standortplanung durch das Fehlen eines Netzkonzeptes erschwert.
- Die Entwicklung der Strecken mit Radverkehrswegweisung in Dresden konnte bislang nicht einem Gesamtkonzept für das Netz folgen, da ein solches fehlte.
- Infrastrukturbezogene Maßnahmen für den Radverkehr folgten oft partiell erstellten Einzellisten statt einer gesamtstädtisch abgewogenen Investitionsstrategie, die sich an einem Zielnetz und entsprechenden Prioritäten orientiert.

Die Aufzählung verdeutlicht zugleich, welch enger Zusammenhang zwischen der grundlegenden Netzplanung und weiteren Handlungsfeldern existiert.

Im Zuge der Umgestaltung von Straßen seit Beginn der 90er Jahre ist in Dresden ein sehr umfangreicher Bestand an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen unterschiedlicher Qualität sowie an für den Radverkehr nutzbaren straßenunabhängigen Wegen entstanden. Darüber hinaus existieren fast flächendeckend Tempo-30-Zonen im Straßennetz (vgl. Anlage 1). Mit dem Ersatz von Großpflaster auf den Fahrbahnen durch Asphalt wurden darüber hinaus einige Stadtviertel (z.B. Pieschen) für den Radverkehr überhaupt erst attraktiv.

Der Datenbestand weist für das Jahr 2014 etwa 43 km Radfahrstreifen, ca. 26 km Schutzstreifen, ca. 87 km gemeinsame Geh- und Radwege sowie ca. 120 km Radwege auf (fahrtrichtungsgetrennte Berechnung). Wesentlich für die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes ist jedoch die Qualität der angebotenen Verbindungen und ob die richtige Führungsform vorliegt. Für letzteres wurde in Anlage 2 für die Hauptverkehrsstraßen analysiert, ob die vor Ort vorhandene Führungsform des Radverkehrs der nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010 /1/) in der jeweiligen Situation erforderlichen Führungsform entspricht. Dabei wurde Bezug auf die Bilder 7 und 8 in Verbindung mit Tabelle 8 der ERA 2010 genommen. Wesentliches Beurteilungskriterium der ERA sind dabei die Stärke und Geschwindigkeit des Kraftverkehrs. Die ERA teilen die Straßen in vier Belastungsbereiche ein, denen Führungsformen des Radverkehrs zugeordnet werden. Die Abweichungen zwischen dem Bereich der vor Ort angetroffenen Führungsform und dem der erforderlichen Führungsform lässt sich damit in Stufen wiedergeben, welche in Anlage 2 dargestellt sind. Ist beispielsweise ein Schutzstreifen vorhanden (dieser ist nach ERA 2010 dem Belastungsbereich II zugeordnet), Verkehrsstärke und -geschwindigkeit der Straße entsprechen aber Belastungsbereich III nach ERA 2010, so wird in der Karte eine Abweichung von einer Stufe dargestellt.

Viele Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen weisen die nach ERA 2010 notwendige Führungsform auf (vgl. Anlage 2). Stark unbefriedigend ist die generelle Radverkehrsführung an größeren Abschnitten den Bautzener Straße/B6, der Naumannstraße, dem Blauen Wunder, der Königsbrücker Straße, Hansastrasse, Großenhainer Straße, Kötzschenbroder Straße, Langer Weg sowie dem Ostabschnitt der B 172 auf Stadtgebiet.

Für das Nebenstraßennetz, in welchem in sehr vielen Fällen Tempo 30 gilt, ist in Bezug auf den Radverkehr vor allem die Oberflächenqualität relevant. Da es einen diesbezüglichen Datenbestand nicht gibt, wurde der bei der Landeshauptstadt vorliegende Datenbestand zu den Zustandsklassen ausgewertet (vgl. Anlage 2), der sich auf den Erhaltungszustand insgesamt bezieht und dabei Oberflächenqualitäten einbezieht. Es zeigt sich, dass im Nebenstraßennetz nur wenige Straßen eine sehr gute Zustandsklasse haben und die meisten im mittleren Bereich liegen.

Untersucht wurde das Straßen- und Wegenetz außerdem hinsichtlich besonderer Merkmale für den Radverkehr, insbesondere Streckensperrungen (Verkehrsverbot für den Radverkehr), nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen und Streckenabschnitte, bei denen der Radverkehr im Gleisbereich der Straßenbahn geführt wird. Eine Übersicht dazu zeigt Anlage 3.

3.2 Verkehrssicherheit

Zur Analyse der Verkehrssicherheit des Radverkehrs in Dresden wurden auf Grundlage der polizeilichen Daten zum Verkehrsunfallgeschehen die Erkenntnisse zur Gefährdungssituation des Radverkehrs und zu konkreten Verkehrssicherheitsdefiziten in mehreren Stufen konkretisiert.

Sämtliche Daten wurden von der Polizeidirektion Dresden zur Verfügung gestellt, der für ihre tatkräftige Unterstützung des Projektes ausdrücklich zu danken ist.

Für die Identifikation von unfallauffälligen Bereichen in den Jahren 2010 bis 2012 wurden digitale Unfalltypensteckkarten erstellt und bezüglich typischer Unfallhergänge ausgewertet.

Auf Basis der durchgeführten Analysen der Unfalldaten lassen sich folgende Aussagen zusammenfassen:

- Langzeitentwicklung (2003 - 2013), vgl. Abbildung 3.1
 - Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle insgesamt schwankt zwischen 14.661 und 16.644 Unfällen pro Jahr. Seit 2010 ist die Gesamtanzahl rückläufig, steigt jedoch in 2013 nochmals leicht an.
 - Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen beteiligten Radfahrenden ist seit 2003 ständig angestiegen und erreichte im Jahr 2011 ihren Höhepunkt mit 1.420 an Unfällen beteiligten Radfahrenden. Dabei stellt das Jahr 2010 eine erfreuliche Ausnahme dar, die sich allerdings in den nächsten Jahren nicht fortsetzt. Seit 2011 ist die Anzahl der beteiligten Radfahrenden jedoch rückläufig.
 - Bei der Betrachtung der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Personen fallen die Radfahrenden mit knapp 25 % bis 40 % an allen bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Personen sehr deutlich ins Gewicht. Verglichen mit einem Radverkehrsanteil am Binnenverkehr in Dresden von 12 %-16 % weist der Anteil der verunglückten Radfahrenden damit auf eine überdurchschnittliche Gefährdung hin.
 - 119 Verkehrsteilnehmer wurden bei Unfällen getötet, darunter 16 Radfahrende (ca. 16 %). Auffällig zeigt sich das Jahr 2011, in dem 5 Radfahrende tödlich verunfallen, während sich die Gesamtanzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen lediglich auf 7 Personen beläuft. Die Ursachen variieren dabei zwischen Alkoholkonsum, Fehler beim Ein- bzw. Ausparken oder Fehler bei der Vorfahrtgewährung.

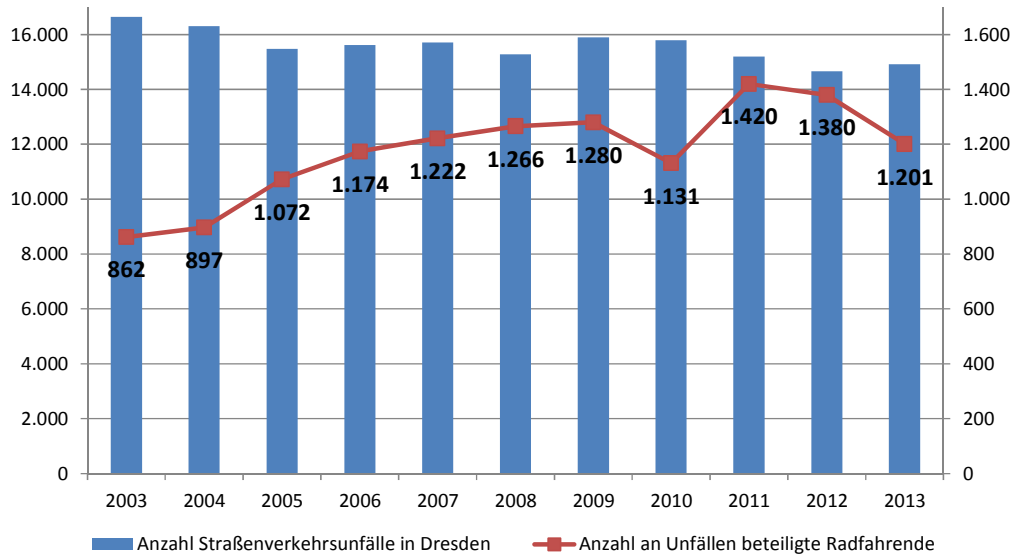


Abbildung 3.1 Anzahl der Straßenverkehrsunfälle insgesamt in Dresden (Skala links) und dabei beteiligte Radfahrende (Skala rechts) im Mehrjahresvergleich (Datengrundlage: Polizei Dresden)

- Dreijahreszeitraum 2010-2012
 - Insgesamt ereigneten sich in den drei betrachteten Jahren in Dresden 3.649 Radverkehrsunfälle mit knapp 4.000 beteiligten Radfahrenden.
 - Bei 23 % der Unfälle blieb es bei Sachschäden, bei 61 % wurden Personen leicht verletzt und bei 16 % der Unfälle gab es Schwerverletzte, darunter 6 Tote.
 - Der Anteil der bei Radverkehrsunfällen im Vergleich zu allen Straßenverkehrsunfällen schwer verletzten bzw. getöteten Personen liegt in Dresden bei knapp 44 %
 - Ein Vergleich des Unfallgeschehens mehrerer deutscher Großstädte in Bezug zum Radverkehrsanteil und zur Einwohnerzahl zeigt für Dresden ein überdurchschnittliches Unfallaufkommen beim Radverkehr. Auch der Anteil der Unfälle mit schwerem Personenschaden ist in Dresden deutlich stärker ausgeprägt als in anderen Städten.
 - Die zeitliche Verteilung der Radverkehrsunfälle deckt sich in etwa mit der zu erwartenden Verteilung des Verkehrsaufkommens im Alltagsradverkehr.
 - Die Verteilung der Unfälle nach Altersgruppen der Radfahrenden entspricht insgesamt einer „großstadttypischen“ Verteilung, bei der der Anteil der beteiligten Kinder und Seniorinnen und Senioren eher geringer ausfällt.
 - Die Betrachtung der Unfallfolgen bezüglich der Altersgruppen zeigt ebenfalls ein typisches Bild bei Radverkehrsunfällen, bei der ältere Radfahrende insgesamt häufiger schwerer Verletzungen davontragen als Jüngere.
 - Die Bedeutung des Pkw als Unfallgegner ist in Dresden im Vergleich zu anderen Städten bzw. im bundesweiten Vergleich recht ausgeprägt. Weiter auffällig ist zudem der vergleichsweise hohe Anteil der Alleinunfälle. Diese stehen häufig in Zusammenhang mit einer eingeschränkten Fahrtüchtigkeit (Alkohol, Drogen) bzw. einer nicht angepassten Geschwindigkeit.
 - Bei Unfällen zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern beläuft sich der Anteil der von den Radfahrenden verursachten Unfälle insgesamt auf ca. 36 %.
 - Bei den Unfällen mit Pkws werden in etwa zwei Drittel der Unfälle die Pkws als Hauptverursacher eingestuft. Bei Unfällen mit Lkws sind es sogar über 75 % der Un-

- fälle, bei denen die Lkw als Hauptverursacher betrachtet werden. Diese Verteilung entspricht in etwa auch dem Bundesdurchschnitt.
- Die häufigsten Unfallursachen liegen insgesamt bei der Gewährung von Vorfahrt/Vorrang (ca. 31 % aller aufgeführten Ursachen) bzw. im Abbiegen / Wenden / Rückwärtsfahren (ca. 29 % aller aufgeführten Ursachen). Hierbei handelt es sich um typische Unfallursachen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei Radverkehrsführung im Seitenraum.
 - Die Hauptursachen der beteiligten Radfahrenden, sind darüber hinaus vor allem eine nicht angepasste Geschwindigkeit (17 % aller Ursachen der Radfahrenden), die falsche Straßennutzung (ca. 16 % aller Ursachen der Radfahrenden) sowie eine unzureichende Verkehrstüchtigkeit (ca. 15 % aller Ursachen der Radfahrenden). Rotlichtverstöße von Radfahrenden werden in einem nur sehr geringen Umfang (knapp 5 % aller Ursachen der Radfahrenden) als Unfallursachen aufgeführt.
 - Die bei den Radverkehrsunfällen häufigsten Unfallorte sind Kreuzungen (ca. 33 %), Einmündungen (ca. 25 %) sowie Grundstückszufahrten (ca. 12 %).

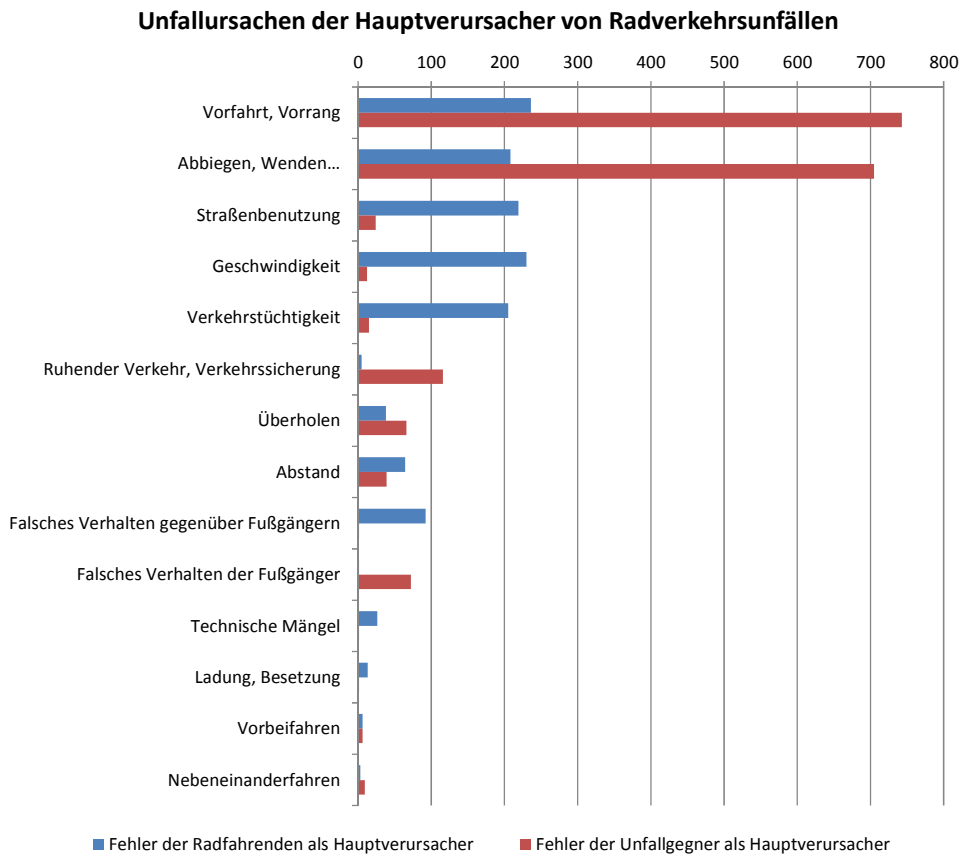


Abbildung 3.2 Unfallursachen der Hauptverursacher von Radverkehrsunfällen

Aus der digitalen Unfalltypensteckkarte mit allen Radverkehrsunfällen im Dreijahreszeitraum 2010-2012 wurden alle Strecken mit einer Unfalldichte (nur Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden) von mindestens 3 Unfällen je Kilometer und Jahr sowie Knotenpunkte mit durchschnittlich mindestens 3 Unfällen pro Jahr tabellarisch zusammengestellt.

Zur Berücksichtigung der Unfallschwere wurden auch die Unfälle mit getöteten Personen betrachtet. Die Örtlichkeiten sind jedoch insgesamt im Unfallgeschehen eher weniger auffällig und befinden sich überwiegend in der Innenstadt.

Zur Auswahl der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Bereiche im Radverkehr wurden in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Dresden die bezüglich der Unfalldichte jeweils 10 auffälligsten Strecken bzw. Knotenpunkte außerhalb des 26er Rings ausgewählt. Die digitalen Unfallsteckkarten für diese Bereiche wurden in Hinblick auf typische Ausprägungen des Unfallgeschehens näher betrachtet und beschrieben.

Für einige der als unfallauffällig beschriebenen Bereiche liegen seitens der Landeshauptstadt Dresden bereits Planungen bzw. Überlegungen zur generellen Überarbeitung des Straßenraumes vor (z. B. Königsbrücker Straße). Zahlreiche unfallauffällige Bereiche sind auch der zuständigen Unfallkommission als Unfallhäufungsbereiche – nicht nur bezüglich des Radverkehrs – bekannt und werden entsprechend diskutiert. Die Ergebnisse der Unfalldatenauswertung wurden bei der weiteren Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

3.3 Fahrradparken

Die Einschätzung der Situation zum Fahrradparken in Dresden erfolgt auf Basis einer Bestandserfassung an vorhandenen Bike&Ride-Anlagen bzw. ausgewählten Zentrenpunkten im Stadtgebiet.

In der Landeshauptstadt Dresden sind insgesamt 44 Haltestellen des ÖPNV mit Bike&Ride-Anlagen ausgestattet. Diese Anlagen wurden unterteilt in Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV (14 DB-Haltestellen) sowie in Haltestellen des städtischen Schienenverkehrs (30 Straßenbahnhaltestellen). Bei den Straßenbahnhaltestellen mit Bike&Ride-Anlagen handelt es sich um Endhaltepunkte, Umsteigepunkte oder Haltestellen mit größerem Einzugsbereich. Mittels eines Erhebungsbogens wurden die abgestimmten Parameter wie Art der Abstellanlage (z. B. Anlehnbügel, Vorderradklemmen), Anzahl der Abstellplätze, frei abgestellte Fahrräder und defekte Räder (nicht mehr fahrtüchtig) erhoben. Bei den DB-Haltestellen wurde zusätzlich die Entfernung zum Bahnhofseingang erfasst.

Neben den vorhandenen Bike&Ride-Anlagen wurden insgesamt 20 innerstädtische Bereiche ausgewählt, die derzeit noch über keine flächendeckenden Fahrradabstellanlagen verfügen. Bei diesen „Zentrenbereichen“ handelt es sich einerseits um Ortsteilzentren, andererseits um stark frequentierte innerstädtische Straßenzüge oder Plätze. Sie wurden jeweils im Zuge einer Begehung bezüglich abgestellter Räder und vorhandener Fahrradabstellplätze in einem Umfeld von 300 m analysiert.

Auf Basis der Bestandsanalysen wurde jeweils der Status Quo erfasst und bewertet sowie entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet (vgl. Zwischenbericht zum Fahrradparken). Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- An den 14 DB-Haltestellen wurden 39 separate Abstellanlagen aufgenommen und bewertet.
 - Dabei verfügt jeder DB-Haltestellenpunkt über mindestens eine überdachte Anlage, insgesamt sind 54 % aller Fahrradabstellanlagen an den DB-Haltestellen überdacht.
 - Neuere Anlagen sind meist mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern ausgestattet. An 9 Abstellanlagen (5 Haltestellen) müssen die Räder aber auch noch in Vorderradklemmen abgestellt werden.
 - Die Auslastung der Anlagen zeigte sich sehr unterschiedlich. Während die Abstellkapazitäten am Hauptbahnhof oder in der Neustadt deutlich aus- oder sogar überlastet waren, wurden andere Anlagen (noch) kaum genutzt.
- An den 30 Straßenbahnhaltestellen wurden insgesamt 71 Bike&Ride-Anlagen aufgenommen und bewertet.

- Über eine Überdachung der Fahrräder verfügen lediglich 11 Anlagen (15 %).
 - Bis auf zwei Straßenbahnhaltestellen verfügen alle Haltestellen über mindestens eine Fahrradabstellanlage mit anforderungsgerechten Anlehnbügeln. Nur an den Haltestellen „Käthe-Kollwitz-Platz“ bzw. „Prohlis“ befinden sich lediglich Anlagen mit Vorderradklemmen.
 - Die Auslastung der Anlagen ist auch hier sehr unterschiedlich. Während an den zentralen innerstädtischen Haltestellen (z. B. Albertplatz) oder an Endhaltestellen (z. B. Coschütz) die vorhandenen Anlagen der Nachfrage nur knapp oder nicht mehr nachkommen, werden andere Anlagen kaum genutzt.
 - Die Auslastung wird überwiegend durch den Standort bestimmt. So werden Anlagen nahe der Haltestellen eher genutzt, auch wenn sie über qualitativ ungeeignete Radstände verfügen.
-
- Insgesamt wurden 20 innerstädtische Bereiche (Zentrenpunkte) in Hinblick auf die Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen aufgenommen und bewertet
 - Vorgefunden wurden zahlreiche dezentral angeordnete Örtlichkeiten mit Abstellanlagen sowie zahlreiche frei im Straßenraum abgestellte Räder.
 - Bei Fahrradabstellanlagen, die vom Einzelhandel aufgestellt wurden, handelt es sich überwiegend um nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen - häufig mit Werbefunktion.

Aus den Bestandserhebungen wurden jeweils Empfehlungen zum Handlungsbedarf abgeleitet. Diese beziehen sich sowohl auf qualitative als auch auf quantitative Verbesserungen. Kein Handlungsbedarf wurde für eine DB-Haltestelle (Weixdorf-Bad) und einen Zentrenpunkt (Albertplatz, Äußere Neustadt) sowie für 6 Straßenbahnhaltestellen festgestellt.

Mit dem ersten Mobilitätspunkt Dresden stehen seit November 2014 am Schillerplatz zusätzliche Fahrradabstellanlagen in Kombination mit einem Fahrradverleih sowie Angeboten von teilAuto und Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung. Durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort soll die Nutzung „ökologisch vorteilhafter Verkehrsmittel“ gestärkt werden.

3.4 Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) und damit auch in Dresden können Fahrräder in den Verkehrsmitteln mitgenommen werden. Sperrzeiten gibt es nur in Verbindung mit bestimmten Tickets, z.B. Semesterticket. Es dürfen laut den VVO-Beförderungsbedingungen (Stand 01.11.2014) nur so viele Fahrräder mitgenommen werden, wie ohne Gefährdung oder Belästigung anderer Fahrgäste möglich ist. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen hat dabei Vorrang. Fahrräder mit Verbrennungsmotor sowie Sonderkonstruktionen (z.B. Lastträger) sind von der Mitnahme ausgeschlossen. Bei Nutzung von Zeitkarten, außer Wochenkarten, kann jeweils ein Fahrrad oder ein Fahrradanhänger unentgeltlich mitgenommen werden. In den anderen Fällen ist eine Fahrradtagskarte (1 Zone oder verbundraumweite Gültigkeit) oder eine Fahrradmonatskarte zu nutzen.

Nach Auskunft des VVO¹ hat die Fahrradmitnahme im Eisenbahnverkehr eine steigende Tendenz. Die stärkste Nachfrage gab es 2011 auf der S 1 Meißen – Dresden – Sächsische Schweiz mit durchschnittlich 500 bis 670 Fahrrädern pro Tag, gefolgt vom RE 50

¹ Die Angaben beruhen auf Antworten des VVO von Januar 2015.

Dresden – Leipzig (300 Fahrräder) und der S 2 Dresden – Pirna (200 – 270 Fahrräder). Aktuellere Werte liegen nicht vor, da die automatische Fahrgastzählung keine Fahrräder erfasst. Kapazitätsprobleme werden vereinzelt am Wochenende in Spitzenzeiten auf der S 1 gesehen. Handlungsbedarf seitens des VVO wird vor allem hinsichtlich der Fahrzeugtechnik und der Platzkapazitäten sowie beim Verhalten der Fahrgäste benannt. Ggf. kommt auch die Steuerungsmöglichkeit über die Beförderungsbedingungen in Frage. Zudem wird auf Investitionen in B+R-Anlagen orientiert, um die Fahrradmitnahme zu verringern.

Bei den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB)² wurden 2011 werktäglich etwa 5.000 Fahrräder mitgenommen. Schwerpunkt sind die Bergstrecken nach Bühlau (Linien 11 und 61) und Klotzsche (Linien 7 und 8) sowie die Elbfähren. Konflikte entstehen nach Aussage der DVB bei hohem Fahrgastaufkommen bzw. gleichzeitiger Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen, z.B. zu Beginn oder Ende der Öffnungszeiten der Kindertageseinrichtungen. Handlungsbedarf wird vor allem hinsichtlich der Platzkapazität (Flächenkonkurrenz zu Kinderwagen und Rollatoren) gesehen. Als mögliche flankierende Maßnahmen dazu werden tarifliche Differenzierungen, Schulung der Mitarbeiter zum Umgang mit diesen Konflikten und diesbezügliche Sensibilisierung der Fahrgäste benannt.

3.5 Wegweisung

Die Landeshauptstadt Dresden hat in den vergangenen Jahren schrittweise innerstädtische und überregionale radtouristische Routen mit Radverkehrswegweisung ausgestattet (vgl. Abbildung 3.3). An Entscheidungspunkten des Wegeverlaufes werden Zielwegweiser verwendet. Die Wegweisung entspricht zum Teil dem bundesweiten FGSV-Standard, zum Teil gibt es auf Streckenabschnitten Abweichungen insbesondere hinsichtlich der Beschriftung, der Zielauswahl und dem Umgang mit der Darstellung touristischer Routen. Zudem ist die Dichte der Wegweiser zum Teil zu gering.

Mit Wegweisung versehen ist der Elberadweg (beide Ufer), die Nord-Süd-Route (Langebrück/Weixdorf – TU), die Ost-West-Route (Gorbitz – Stadtzentrum – Pillnitz), die Südroute (Reick – Kaitz – Freital), der Radweg Schönfelder Hochland (Bahndamm) und drei Verbindungen zwischen diesem und dem Elbtal.

Das 2014 mit Radverkehrswegweisung versehene Netz ist etwa 122 km lang. Im Jahr 2015 wurde darüber hinaus die Verbindung Großer Garten – Fetscherplatz – Olbrichtplatz mit Wegweisung ausgestattet.

² Die Angaben beruhen auf Antworten der DVB von Januar 2015.

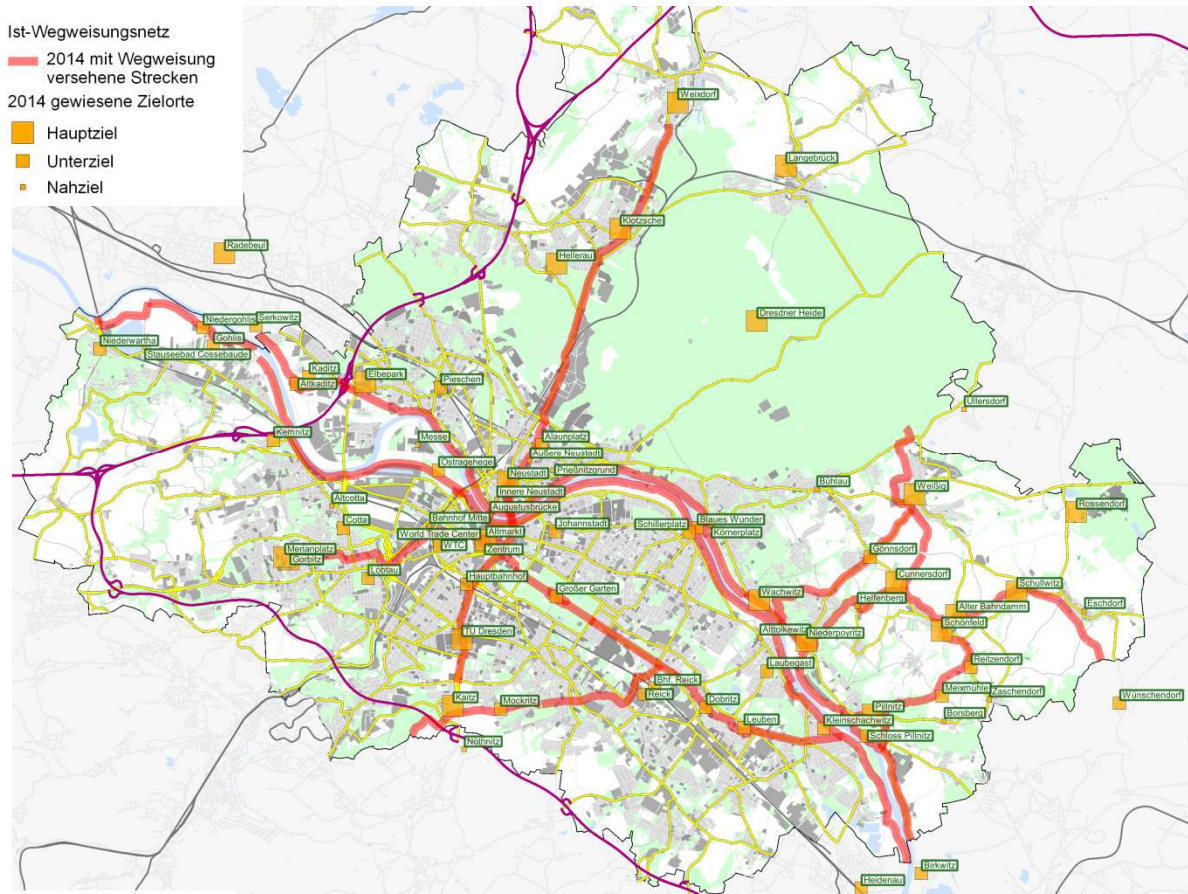


Abbildung 3.3 Im Jahr 2014 mit Radverkehrswegweisung versehene Strecken in Dresden

3.6 Verkehrsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit eines Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen zum Radverkehr. Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit in Dresden initiiert:

- Jährliche Plakataktionen zum Auftakt der Fahrradsaison
- Postkartenkampagne mit den Themen „Dresden radelt sicher“ (Kinder und Helm) bzw. „Dresden radelt nüchtern“ (Radfahren und Alkohol)
- Fahrradfest der Sächsischen Zeitung
- Regelmäßige Teilnahme zahlreicher Teams aus Dresden an der Aktion Stadtradeln
- Ausführliche und informative Internetpräsenz der Landeshauptstadt
- Weitere Printmedien (v.a. im Bereich der Verkehrserziehung) informieren über verschiedene Themen zum Radfahren in Dresden.

- Der Fahrradstadtplan wurde 2012 aktualisiert. Er gibt Auskunft über die wichtigsten Strecken für das Radfahren in der Stadt und deren Qualität. Im Begleitheft sind darüber hinaus Tipps und weitere Informationen zum Radfahren in Dresden aufgeführt.

Für Öffentlichkeitsarbeit standen bislang einzelfallbezogen Mittel aus geförderten Projekten zur Verfügung, jedoch kein kontinuierliches jährliches Budget.

3.7 Fazit Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme ergibt das Bild einer Stadt, in welcher

- der Radverkehr seit den 90er Jahren sehr kontinuierlich zugenommen hat,
- es reges Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Weiterentwicklung des Radverkehrs gibt,
- viele Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen aufweisen,
- ein weites Spektrum sehr unterschiedlicher infrastruktureller Angebote mit sehr unterschiedlicher Qualität vorhanden ist,
- auch in seit den 90er Jahren sanierten oder umgebauten Straßen zum Teil Radverkehrsanlagen von unbefriedigender Qualität existieren,
- das Straßennetz oft eine für den Radverkehr attraktive Oberfläche aufweist,
- es mit dem Elberadweg und weiteren Grünrouten sehr beliebte Strecken gibt,
- zum Teil Überlastungserscheinungen auf Radwegen existieren (z.B. Elberadweg),
- die planerischen Grundlagen für die Weiterentwicklung der Angebote für den Radverkehr bislang eher fragmentiert sind,
- ein im Vergleich zu anderen Großstädten überdurchschnittliches Unfallaufkommen im Radverkehr existiert,
- sich noch kein einheitlich hochwertiger Standard für Fahrradabstellanlagen durchgesetzt hat, Bügel aber schon weit verbreitet sind,
- Fahrradabstellplätze bisher nur an einzelnen Haltestellen im Stadtgebiet vorhanden sind,
- Fahrradboxen, Sammelgaragen, Fahrradstationen bislang nicht angeboten werden,
- großzügige Regelungen für die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln existieren, stellenweise jedoch Kapazitätsprobleme und Tarifhemmnisse existieren,
- bereits ein Netz mit Wegweisung versehener Strecken existiert, die Qualität der Wegweisung jedoch nicht einheitlich ist,
- zahlreiche Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich des Radfahrens stattfanden.

Auf dem bereits erreichten Stand sollte aufgebaut werden, um den Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt weiter zu beschreiten.

4 KONZEPT RADVERKEHRSNETZ

Lesehilfe: Strukturierte Empfehlungen sind mit dem Buchstaben **E** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

4.1 Netz Alltagsradverkehr

E 4.1.1 Dem Radverkehr in Dresden sollen grundsätzlich alle öffentlich entsprechend gewidmeten Straßen und Wege zur Verfügung stehen. Bei den in Anlage 5 bzw. Abbildung 4.1 abgebildeten Verbindungen für den Alltagsradverkehr als Teil des Radnetz Dresden soll mit Vorrang eine besondere Qualität des infrastrukturellen Angebots verwirklicht werden.

Erläuterung: Die dargestellten Verbindungen für den Alltagsradverkehr als wesentlichster Bestandteil des konzipierten Radnetz Dresden sind in einem mehrstufigen Planungsprozess entstanden. Dem Ansatz der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN /2/) folgend, wurden methodisch zunächst die Schwerpunkte des Quell- und Zielverkehrs durch Zentren repräsentiert, welche anschließend durch Luftlinien verbunden wurden. Die Umlegung der Luftlinien auf konkrete Straßen- und Wege ergab einen Rohentwurf des Netzes, welcher danach in einem Workshop und im schriftlichen Verfahren mit vielen Beteiligten abgestimmt wurde.

Aus der Hierarchie der miteinander verbundenen Zentren leitet sich auch die Netzhierarchie der Verbindungen ab. Die höchste Stufe nach RIN (IR/AR II) bilden die Verbindungen zwischen Stadtzentrum Dresden und den umliegenden Mittelzentren (durchgezogene Linien in Abbildung 4.1). Verbindungen zwischen Zentren, die mindestens 5.000 Einwohner oder ähnliche Zielpotentiale repräsentieren, ergeben die gestrichelt dargestellten Verbindungen IR III nach RIN. Verbindungen des Alltagsradverkehrs zwischen weiteren Zentren ergänzen und verdichten das Netz (punktierte Darstellung, RIN IR IV).

Das Radnetz Dresden hat die Funktion, Prioritätensetzungen bei Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen und eine besondere Beachtung der Belange des Radverkehrs bei Maßnahmen und Veränderungen an den betroffenen Strecken und Knotenpunkten durchzusetzen. Es spielt damit für den wirtschaftlichen Einsatz der Finanzmittel eine wichtige Rolle. Teile dieses Radnetz Dresden sind gegenwärtig durch den Radverkehr schon gut nutzbar.

Über das dargestellte Netz hinaus müssen alle Grundstücke und Einrichtungen mit dem Fahrrad erreichbar sein. Diese Erschließungsfunktion ist zu berücksichtigen, z.B. wenn eine nicht zum dargestellten Radverkehrsnetz gehörende Straße umgebaut wird.

Die Verbindungen der Stufe IR II haben eine Gesamtlänge von ca. 45 km, der Stufe III von etwa 436 km und der Stufe IV von etwa 362 km.

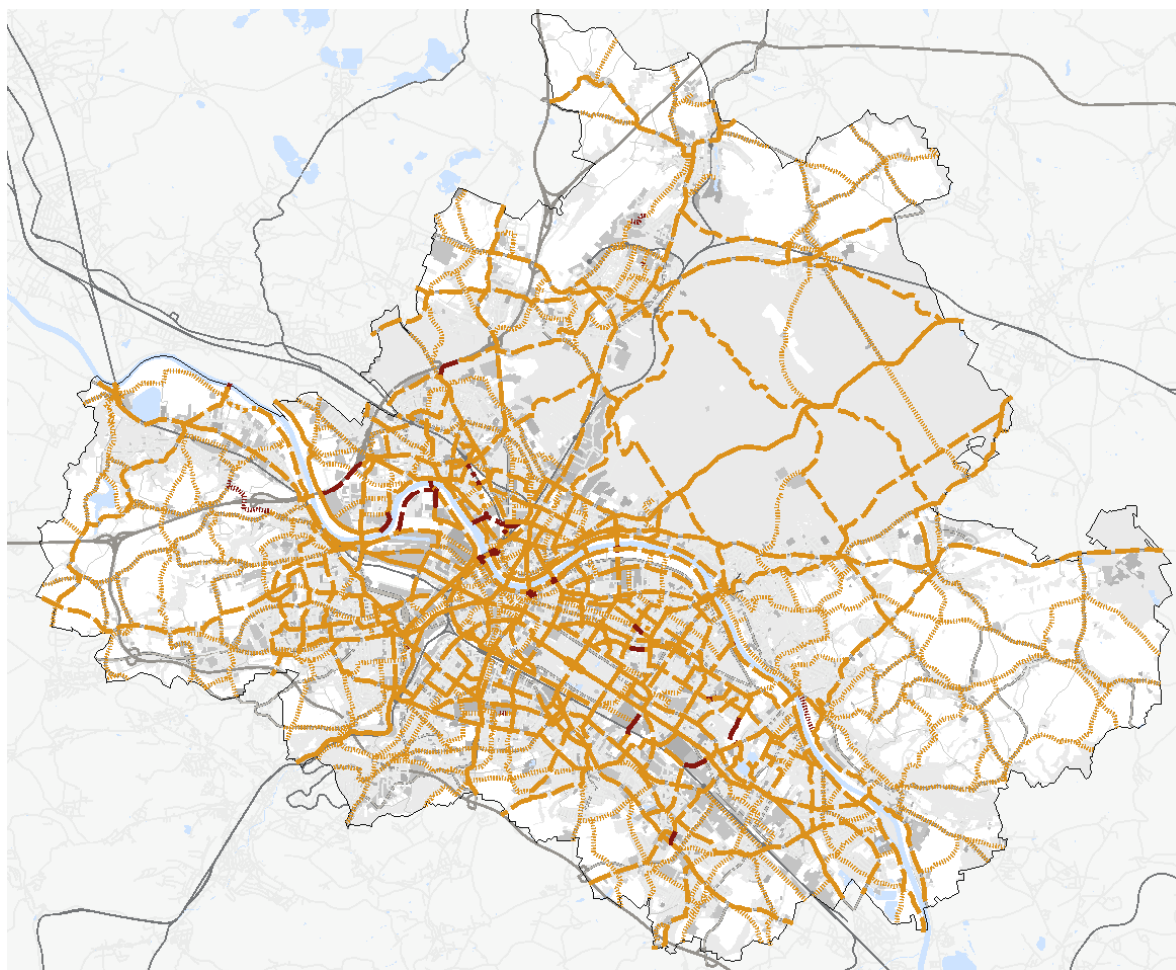


Abbildung 4.1 Übersicht zu den konzipierten Verbindungen für den Alltagsradverkehr entsprechend Netzhierarchie als Teil des Radnetz Dresden

E 4.1.2 Langfristige Zielgröße für die Qualität und Gestaltung des dargestellten Netzes sind die in der Tabelle 2 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA /1/) dargestellten Werte und Zusammenhänge.

Erläuterung: Die ERA stellen den aktuellen Stand der Technik dar. Die Verwaltungsvorschriften zu § 2 Absatz 4 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung weisen ausdrücklich auf die ERA hin. Die Qualitätsmerkmale beziehen sich auf langfristig zu erreichende Zielgrößen zu Fahrgeschwindigkeiten, maximalen Zeitverlusten durch Anhalten und Warten, die Ausstattung mit Beleuchtung und Wegweisung und auf Netzebene zu verwirklichende Qualitäten hinsichtlich Netzdichte, Umwegfaktoren, Entwurfsanforderungen, Winterdienst und soziale Sicherheit.

E 4.1.3 Bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen und der Wahl der Radverkehrsführung sind die Entwurfsstandards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ /1/ unter Beachtung der RAST 06 /5/ zugrunde zu legen. Als Zielgröße für die Qualitätsmerkmale der Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Radverkehrsnetzes sind die Anforderungen für innergemeindliche Radverkehrsverbindungen (vgl. ERA, Tabelle 2, IR IV) zu beachten. Beim Entwurf von Radverkehrsanlagen sind die Spielräume für eine Maximierung der Flächenangebote für den Rad- und Fußverkehr auszunutzen.

Erläuterung: Grundsätzlich sind alle Straßen so zu gestalten, dass sie sicher und komfortabel für den Radverkehr nutzbar sind. Für die Wahl der Radverkehrsführung gibt es im Entwurfsregelwerk hinreichend konkrete Vorgaben, die in Dresden seit längerem zugrunde gelegt werden.
Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs entstehen keine grundsätzlich neuen Anforderungen an

die Infrastruktur für den Radverkehr (über die ERA hinaus), da sich das Verhalten der Pedelec-Nutzerinnen und -Nutzer in dem Verhaltensspektrum des allgemeinen Radverkehrs bewegt. Die Fahreigenschaften der Pedelecs unterstreichen jedoch die Notwendigkeit, den Stand der Technik entsprechend den aktuellen Regelwerken konsequenter umzusetzen.

- E 4.1.4** Zur Verbesserung von Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrsnetzes sind vorrangig die in Anlage 5 als Übersicht dargestellten und in Anlage 6 genauer beschriebenen Mängel zu beheben. Die angegebenen Maßnahmen sind die Grundlage für die erste Kostenschätzung, Veränderungen infolge der Projektplanung, verkehrsrechtlichen Anordnungen und fachbehördlichen Prüfungen sind möglich. Für die Maßnahmen der Priorität 1 sind vorrangig die notwendigen Planungsmittel bereit zu stellen, die Planungen zeitlich einzuordnen und erste Maßnahmen umzusetzen.

Erläuterung: Die dargestellten Maßnahmen sind so konzipiert, dass mit ihrer Umsetzung eine Mindestqualität in den Radverkehrsverbindungen der Stufen II und III nach RIN gewährleistet ist. Dies betrifft insbesondere die Realisierung einer für die jeweilige Straße geeigneten Führungsform des Radverkehrs entsprechend ERA, die Beseitigung von Verkehrssicherheitsmängeln wie Poller und Bordkanten und die Gewährleistung einer anspruchsgerechten Oberfläche und Breite.

Die Prioritätensetzung erfolgte so, dass Maßnahmen, die im Wegweisungsnetz liegen, in der Regel die höchsten Prioritäten erhielten. Weitere Aspekte dazu waren die Zahl der wahrscheinlich betroffenen Einwohner und Nutzer und die Notwendigkeit, Verkehrssicherheitsmängel abzubauen. Maßnahmen mit einem langen Planungsvorlauf bei hohen Kosten bzw. solche, die kein besonders schwerwiegendes Problem lösen sollen, wurden Priorität 3 zugeordnet. Bei etwa 16 Maßnahmen müssen durch vertiefte Untersuchungen die Realisierungsmöglichkeiten noch geklärt werden, diese konnten daher noch keiner Priorität zugeordnet werden. Etwa 24 Maßnahmen wurden als Sowieso-Maßnahmen eingestuft, können also im Zuge anderer Projekte mit realisiert werden.

- E 4.1.5** Bei allen baulichen und organisatorischen Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden ist zu überprüfen, ob das in Anlage 5 dargestellte Radnetz Dresden davon direkt oder indirekt betroffen ist, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel soweit wie möglich mit zu beheben. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen der Stadterneuerung, der Grünflächengestaltung, allgemeine Verkehrsbaumaßnahmen, Tiefbauarbeiten und die Möblierung bzw. Ausstattung des Straßenraumes.

Erläuterung: Erfahrungsgemäß kann ein nicht unerheblicher Teil von Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge anderer, sowieso anstehender Maßnahmen mit erreicht werden, wenn dies von vornherein berücksichtigt wird. Daher kommt der guten planerischen Vorbereitung und Abstimmung dieser "Sowieso-Maßnahmen" im Sinne eines effektiven Mitteleinsatzes eine große Bedeutung zu. Mit der GIS-Version des Radnetz Dresden kann innerhalb der Stadt eine effektive Bereitstellung der Daten für alle Beteiligten realisiert werden.

- E 4.1.6** Ergänzend zu den in Anlage 5 dargestellten Maßnahmen sollen kontinuierlich kleinere Mängel an Abschnitten mit hoher vorhandener oder hoher zu erwartender Nutzung beseitigt werden.

Erläuterung: Auch außerhalb der Verbindungen der Stufen II und III nach RIN können wie bisher auch schon mit geringem Mitteleinsatz gute Effekte für den Radverkehr erreicht werden, z.B. durch Bordsteinabsenkungen oder Verkehrsorganisation und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung. Weitere Beispiele sind Wegebaumaßnahmen, Nutzbarkeit der Wege durch Kleingartenanlagen und Instandsetzungen. Um mit solchen Maßnahmen auch auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können, sind dafür jährlich pauschale Finanzmittel einzuplanen. Durch Untersuchungen in teilräumlichen Konzepten und Planungen sollen die Maßnahmen näher benannt werden.

- E 4.1.7** In der Landeshauptstadt Dresden sollen in Konkretisierung der Standards der ERA 2010 bei Neubau und Rekonstruktion folgende Einzelregelungen gelten:
- Einsatz von Asphalt als Regelbauweise für Radverkehrsanlagen

- keine optische Unterbrechung von Radwegen an Grundstückszufahrten und keine Minderung der Belagsqualität
- weitgehender Verzicht auf Anforderungstaster für Radfahrende an Lichtsignalanlagen zugunsten einer frühzeitigen berührungslosen Detektion von Radfahrenden vor dem Knotenpunkt.

Erläuterung: Mit den benannten Regelungen sollen Mängel und Defizite, die in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit immer wieder kritisiert wurden, künftig möglichst vermieden werden. Für die Umsetzung im Bestand geben die konzipierten Einzelmaßnahmen Hinweise.

E 4.1.8 Kurzfristig ist ein Maßnahmenplan zur Markierung der Radwegefurten bei Radverkehrsführungen im Zuge von Vorfahrtstraßen zu entwickeln und zügig umzusetzen.

Erläuterung: Mit der StVO-Novelle 2009 wurde in die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO, zu § 9 Absatz 2) die Verpflichtung eingeführt, die entsprechenden Furtmarkierungen bei Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und auch bei der Regelung Gehweg / Rad frei anzubringen. Damit wird an den potentiellen Konfliktstellen die Radverkehrsführung besser verdeutlicht. In Dresden gibt es diesbezüglich noch erhebliche Umsetzungsdefizite, z.B. in der Winterbergstraße, Glacisstraße, Hamburger Straße, Bergmannstraße, Tharandter Straße/Eiswurlager, Dohnaer Straße, Lockwitzer Straße, Reicker Straße, Räcknitzhöhe und Nöthnitzer Straße.

E 4.1.9 Beim planmäßigen Umbau von Knotenpunkten soll geprüft werden, ob und wie sich die Führung des Radverkehrs sicherer und zügiger gestalten lässt und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. Die gemeinsame Signalisierung von Fahrbahnquerungen für Fußgänger und Radfahrer ist bei neu geplanten Lichtsignalanlagen und Lichtsignalanlagen mit zu ersetzender Steuertechnik zu vermeiden, da Fußgänger längere Räumzeiten als Radfahrer haben. Vorhandene gemeinsame Signalisierungen sind bestmöglich zu trennen.

Erläuterung: Große Knotenpunkte unterliegen durch sich ändernde Verkehrsströme, Anpassungen der Signalsteuerungen und kleineren Baumaßnahmen Veränderungen, deren Auswirkungen auf den Radverkehr sich oft erst im Zeitverlauf erkennen lassen. Bei planmäßigen Veränderungen an den Knotenpunkten sollen daher Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr immer mit geprüft werden.

E 4.1.10 Die Landeshauptstadt Dresden beteiligt sich aktiv an Modellvorhaben und Forschungsprojekten, welche die Weiterentwicklung der technischen Möglichkeiten für Sicherheit und Komfort des Radverkehrs zum Ziel haben. Dies umfasst z.B. folgende Themen:

- Sicherung des Radverkehrs gegen Sturz an Straßenbahnschienen
- Radverkehrsführung bei starkem Radverkehrsaufkommen
- Verbesserte Detektion von Radfahrenden an Lichtsignalanlagen
- Nutzung der Telematik und Verkehrssteuerung
- Verbesserung der Koordination von Lichtsignalanlagen
- Radverkehrsmaßnahmen in denkmalgeschützten Bereichen
- wirtschaftlicher und allwettertauglicher Wegeaufbau bei Radwegen im Forst
- landschaftsgerechter Ausbaustandard für attraktive Radwege im Landschaftsraum (z.B. auch Parkanlagen und Wald)
- effektive Gewährleistung der ganzjährigen Nutzbarkeit von Radwegen

Erläuterung: Die benannten Themen sind Beispiele für Bereiche, in denen es der Weiterentwicklung der technischen Möglichkeiten bedarf. Akteure von Forschungsvorhaben sind in der Regel Bundeseinrichtungen wie die Bundesanstalt für Straßenwesen, aber z.T. auch Länder. Diese sind in der Regel auf die Mitwirkungen und Aktivitäten von Kommunen angewiesen.

- E 4.1.11** Zur besseren Nutzbarkeit der Seitenräume und Verbesserung des Stadtbildes prüft die Landeshauptstadt Dresden gemeinsam mit den DVB, wie bei Neubau und Rekonstruktion die Zahl der Masten für Fahrleitungen und Licht reduziert und statt dessen eine Befestigung an Gebäuden ermöglicht werden kann.

Erläuterung: Masten schränken den nutzbaren Seitenraum bei Gehwegen und Radwegen ein und sind optisch oft unbefriedigend. In Dresden wurden daher eine Praxis entwickelt, z.T. Fahrleitungsmasten mit Lichtmasten zu kombinieren bzw. in Einzelfällen an Gebäuden abzuspannen. Die Praxis der Abspannung an Gebäuden ist in anderen deutschen und europäischen Städten wie z.B. Bremen, Düsseldorf, Halle, Erfurt, Würzburg, Kopenhagen oder Wien wesentlich verbreiteter. Daher soll unter Auswertung dieser Erfahrungen geprüft werden, welche technischen Möglichkeiten hierzu bestehen oder für Dresden entwickelt werden können, wie die Finanzierung sichergestellt werden kann und ob rechtliche Voraussetzungen zu ändern sind.

- E 4.1.12** Innerhalb routinemäßig durchzuführender Prüfungen von verkehrsrechtlichen Anordnungen werden die Anforderungen an die Sicherheit des Radverkehrs besonders berücksichtigt sowie unnötige Verkehrseinschränkungen beseitigt. Die in Anlage 3 dargestellten Problemstellen sind dabei besonders zu berücksichtigen. Die in der Radverkehrskonzeption Sachsen enthaltenen Beispiele für notwendige Routineprüfungen sind in Dresden anzuwenden.

Erläuterung: Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, die Kenntlichmachung von für den Fuß- und Radverkehr weiterführenden Sackgassen, die Aufhebung nicht erforderlicher Radwegbenutzungspflichten und die Kenntlichmachung bei Radverkehrsführungen im Gleisbereich sind nur ein Teil der Möglichkeiten, wie mit straßenverkehrsrechtlichen Mitteln die Führung des Radverkehrs im gesamten Straßen- und Wegenetz verbessert und sicherer gemacht werden kann. Die Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen /8/ enthält in ihrer Anlage 1 umfangreiche Ausführungen dazu. Diese Möglichkeiten sollen auch in Dresden genutzt werden.

- E 4.1.13** Unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen sollen mittelfristig die Möglichkeiten des Zusammenwirkens von Stadt- und Verkehrsplanung bei der Etablierung weitgehend autofreier wohnnaher Stadtrouten für den nichtmotorisierten Verkehr in Dresden geprüft und Handlungsstrategien ausgearbeitet werden.

Erläuterung: Die im vorliegenden Konzept benannten Maßnahmen am Netz dienen in erster Linie dazu, bestehende Straßen für den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Diese Anwendung herkömmlicher verkehrsplanerischer Ansätze führt, das zeigen die Erfahrungen in Dresden und anderen Städten, zu einer größeren Benutzung des Verkehrsmittels Fahrrad. Allerdings profitieren nicht alle Zielgruppen gleichermaßen davon. Eine neue und bessere Qualität stellen weitgehend autofreie Routenführungen in den Städten dar, die insbesondere für ältere Menschen und Kinder oft einfacher zu nutzen sind. Dies zeigen z.B. die Erfahrungen mit dem Elbradweg. Städte weltweit (z.B. New York, Kopenhagen, Wien) reagieren inzwischen auf dieses gewachsene Bedürfnis nach Stadtachsen, die zugleich eine höhere Aufenthaltsqualität ermöglichen. Diese Achsen entstehen dabei häufig durch die grundlegende Umgestaltung vorhandener Straßen bzw. die Umnutzung von Teilen dieser Straßenräume. Dabei ist das Zusammenwirken von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung bedeutsam.

Die aus diesen Erfahrungen abzuleitenden Möglichkeiten für Dresden sollen ausgelotet werden und dabei unterschiedliche Fachbereiche der Stadt Dresden und externe Akteure einbezogen werden. Vertreterinnen und Vertreter aus international bedeutsamen Beispielstädten sollen ihre Ansätze und Erfahrungen präsentieren und zur Diskussion stellen.

- E 4.1.14** Für die Weiterentwicklung und Konkretisierung der Verbindungen für den Alltagsradverkehr sind folgende Optionen vertieft zu untersuchen:

- Verlegung des Netzes von der Cossebauder Straße auf eine auszubauende Wegeverbindung Elbradweg – Bootshaus Cotta - Bahnstraße – Lönsweg – Emerich-Ambros-Ufer
- Verlauf der Verbindung zwischen Langebrücker Straße/Dresdner Straße und Nesselgrundweg/Zur Neuen Brücke links- oder rechtsseitig der Bahn

- Anbindung des Prießnitzgrundes von der Stauffenbergallee
- Umfahrung Gohlis des Elberadweges
- zusätzliche Querung im Bereich Hauptbahnhof Westseite - Budapester Straße (Über- oder Unterquerung der Gleise, ggf. zusätzliche Anbindung an Bahnsteige)
- Verbindung zwischen Innenstadt Dresden und Radebeul (RIN IR II) im Korridor Eisenbahnstraße – Gelände des Alten Leipziger Bahnhofs – Gehestraße – Bereich südlich oder nördlich der Bahnlinie – Meißner Straße (Radebeul)
- Nutzbarkeit und Ausbau der Wegeverbindungen an der Kiesgrube Leuben
- Nutzbarkeit und Ausbau des Weges durch die Junge Heide zwischen Hammerweg und Moritzburger Weg
- durchgängige Radverkehrsverbindung entlang des Laubegaster Altelbarms

Erläuterung: Die benannten Punkte können ohne vertiefende Untersuchung auch der baulichen Möglichkeiten, Grundstückverfügbarkeiten etc. nicht entschieden werden.

E 4.1.15 Zwischen Ostragehege und Pieschen soll eine für den Radverkehr nutzbare Elbequerung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2014 realisiert werden.

Erläuterung: Aufgrund der Rahmenbedingungen, insbesondere der Anforderungen der Elbeschifffahrt und den daraus resultierenden städtebaulichen Konflikten, ist die Realisierung einer Brücke derzeit nicht möglich. Deshalb sollten die Bemühungen um eine neue Fährverbindung forciert werden.

E 4.1.16 Die Anbindung der Elbrücken an den Elberadweg ist schrittweise zu verbessern. Die in Anlage 6 dazu dargestellten Maßnahmeansätze sind dazu mit Machbarkeitsstudien und Planungen zu konkretisieren und in die Investitionsprogramme einzuordnen.

Erläuterung: Die bessere Verknüpfung der Elbrücken mit dem Elbradweg kann die Attraktivität des Netzes deutlich erhöhen. Wenn fehlende Verbindungen ergänzt werden, sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass auf der Brücke unerlaubter und oft gefährlicher Zweirichtungsradverkehr stattfindet. Dies rechtfertigt auch größere bauliche Investitionen, um die Brücken umfassend einzubinden. Wichtige Maßnahmen betreffen die Ausstattung der Marienbrücke (insgesamt 4 Rampen), der Augustusbrücke (Maßnahmen auf der Neustädter Seite), der Carolabrücke (2 Maßnahmen auf Neustädter Seite entsprechend Innenstadtkonzept) und die Ergänzung einer fehlenden Rampe an der Altstädter Seite der Albertbrücke.

E 4.1.17 Die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes soll dauerhaft gewährleistet werden. Für relativ häufig wiederkehrende Ereignisse wie Hochwasser und Sperren durch z.B. Kultur- oder Sportereignisse sollen daher akzeptable Umleitungsstrecken entwickelt, notwendige Baumaßnahmen umgesetzt und eine rasche Ausschilderung im Bedarfsfall ermöglicht werden.

Erläuterung: Derartige wiederkehrende Streckensperrungen betreffen zum Beispiel den Elbradweg am Terrassenufer, das Königsufer bei Konzertveranstaltungen (Führungsmöglichkeit oberhalb wäre bei Wegeausbau denkbar), den Elbradweg bei Laufveranstaltungen und den Bereich Theaterplatz / Sophienstraße. Insbesondere für Ortsfremde, zum Beispiel Radtouristinnen und Radtouristen auf dem Elbradweg, ist die Ausschilderung der Alternativen wichtig.

4.2 Radtouristisches Angebot

- E 4.2.1** Das radtouristische Streckenangebot in Dresden besteht aus den Strecken des SachsenNetz Rad (vgl. Anlage 5), welche durch das konzipierte Zielnetz für den Alltagsradverkehr weiter verdichtet und verbunden werden.

Erläuterung: Das landesweite radtouristische SachsenNetz Rad umfasst auch die für Dresden wichtigsten touristischen Routen, insbesondere den Elberadweg. Im Zusammenspiel mit dem Zielnetz für den Alltagsradverkehr besteht damit kein Bedarf für zusätzliche touristische Routen auf Stadtebene. Statt dessen soll das dichte Netz in Verbindung mit der Knotenpunktswegweisung (vgl. Abschnitt 7.2) eine flexible Ausweisung bzw. Vermarktung von leicht änderbaren Themenrouten ermöglichen. Damit kann auf Änderungen im Tourismusmarkt leichter reagiert bzw. zielgruppengenaue Angebote möglich werden.

- E 4.2.2** Die Landeshauptstadt Dresden beantragt für die Fortschreibung des SachsenNetz Rad folgende Verbindungen (vgl. Anlage 5):

- Löbtauer Straße – Lübecker Straße – Dahlienweg – Gorbitz – Gompitzer Straße – Altnossener Straße – Alte Poststraße – Stadtgrenze in Richtung Wilsdruff
- Körnerplatz – Grundstraße – Oybiner Straße – Nachtflügel – A-Flügel – Stadtgrenze Richtung Radeberg (vorläufige Führung) bzw. Elberadweg – Waldschlösschenstraße – Charlottenstraße – Radeberger Landstraße – Stadtgrenze Radeberg (endgültige Führung)
- Parallelweg zur Wilschdorfer Landstraße ab Radeburger Landstraße – Gassenweg – Stadtgrenze in Richtung Moritzburg

Erläuterung: Die benannten Verbindungen sind keine eigenständigen radtouristischen Produkte mit Thema, Name und Logo, sondern stellen wichtige Querverbindungen zwischen den innerhalb der Stadt verlaufenden Routen des SachsenNetz Rad (Elberadweg, D4) und den außerhalb liegenden Netzteilen dar. Sie binden damit das Nachfragepotential, welches die Touristen und Einwohner der Stadt Dresden bilden, an das SachsenNetz Rad insgesamt an.

Da es an der Radeberger Landstraße bislang keinen Radweg gibt, ist für die Verbindung nach Radeberg (die auch in der Radverkehrskonzeption Sachsen als Entwicklungspotenzial gekennzeichnet ist) auch eine vorläufige, heute schon nutzbare Führung angegeben.

Die Radverkehrskonzeption Sachsen /8/ sieht für Änderungen und Ergänzungen des SachsenNetz Rad ein förmliches Verfahren der (Teil-)Fortschreibung vor, welches durchlaufen werden soll.

- E 4.2.3** Auf den Strecken in Dresden, welche zum SachsenNetz Rad gehören oder die dafür beantragt werden, setzt die Landeshauptstadt Dresden gemeinsam mit den Baulastträgern den in der Radverkehrskonzeption Sachsen dafür benannten Standard um.

Erläuterung: Die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 enthält in ihrem Kapitel 3.4 planerische und bauliche Standards, die im gesamten SachsenNetz Rad umgesetzt werden sollen. Die in der dortigen Tabelle 3.2 dargestellten Standards für Radfernwege orientieren sich an der bundesweiten Praxis und thematisieren die Umwegminimierung, die sichere Befahrbarkeit, die sichere Überquerbarkeit von Straßen, den allwettertauglichen Belag, die konsistente Wegweisung, ausreichende Breiten bei Radverkehrsanlagen, touristische Infrastrukturen, die zügige und mit hohem Komfort mögliche Befahrbarkeit und die attraktive Routenführung. An vielen Stellen sind die baulichen Standards in Dresden schon erfüllt, z.B. auf einem Teil der existierenden Strecken des Elberadwegs.

- E 4.2.4** Die Landeshauptstadt Dresden wird sich aktiv in eine Koordinierung bei der Einrichtung der Radroute Berlin – Dresden (SachsenNetz Rad II-66) einbringen. Sie arbeitet dabei mit den anliegenden Gebietskörperschaften, dem Freistaat Sachsen und weiteren Akteuren zusammen und schließt eine diesbezügliche Rahmenvereinbarung entsprechend Radverkehrskonzeption Sachsen ab.

Erläuterung: Die Radroute Berlin – Dresden wurde 2014 neu auf Initiative der Landeshauptstadt Dresden, des Landkreises Meißen und des ADFC in die Radverkehrskonzeption Sachsen aufgenommen. Ihr Verlauf ist bislang nur vorläufig fixiert, eine FGSV-Wegweisung existiert nicht, die Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Maßnahmen ist bislang nicht ausreichend, ein Logo ist noch festzulegen.

Damit eine solche touristische Radroute erfolgreich entwickelt werden kann, sieht die Radverkehrskonzeption Sachsen den Abschluss einer Rahmenvereinbarung zwischen den beteiligten Akteuren vor, welche Aufgaben und Zuständigkeiten festlegt. Da Dresden nach Berlin die größte anliegende Gebietskörperschaft ist, ist es naheliegend, dass die Landeshauptstadt die Koordinierung beim Routenaufbau zumindest für den sächsischen Teil übernimmt.

Die Radroute Berlin – Dresden hat nicht unbeträchtliches Potential (dies zeigen auch die Erfolge mit den Radrouten Berlin – Leipzig und Kopenhagen – Berlin) und ist für Dresden ein wichtiges Element im radtouristischen Netz. Sie stellt die notwendige Verbindung aus dem Elbraum in Richtung Norden her und verbindet das Stadtzentrum direkt mit Hellerau und indirekt mit Moritzburg.

4.3 Anforderungen an übergeordnete Netze

- E 4.3.1** Die Landeshauptstadt Dresden erwartet vom Freistaat Sachsen in seiner Zuständigkeit für die Bundes- und Staatsstraßen eine zügige Abarbeitung der als notwendig erkannten Maßnahmen für Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen. Sie wird weitere Bedarfe beim Freistaat Sachsen entsprechend vorliegender Radverkehrskonzeption anmelden.

Erläuterung: Der Freistaat Sachsen hat mit seiner Radverkehrskonzeption 2014 auf der Grundlage von Bedarfsmeldungen eine Prioritätenliste für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen in seinem Zuständigkeitsbereich aufgestellt. Die Landeshauptstadt Dresden ist in vielen Fällen selbst Baulastträger und daher nur in Stadtrandnähe davon unmittelbar betroffen, z.B. an der B 6 zwischen S 177 und Stadtgrenze, an der S 177, an der Radeburger Straße und an der Grünberger Straße in Schönborn. Die in Anlage 6 aufgeführten Maßnahmen umfassen auch solche in anderer Baulastträgerschaft. Ein enger Kontakt der Landeshauptstadt Dresden zu diesen Baulastträgern ist wichtig, um die Realisierung durchgehender Verbindungen zu erreichen.

4.4 Prioritäten für die Maßnahmenumsetzung

- E 4.4.1** Bei der zeitlichen Einordnung der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen wird die Zuordnung zum Netz des Alltagsradverkehrs (Anlage 5) und zum radtouristischen Netz bei hier notwendigen Maßnahmen als ein Entscheidungskriterium hinzugezogen. Die Qualifizierung der Elbbrücken für den Radverkehr und eine durchgängig gute, richtlinienkonforme Befahrbarkeit der Netzelemente des Radverkehrs sollen die höchste Priorität genießen.

Erläuterung: Ein Teil der in Anlage 6 enthaltenen Maßnahmen lässt sich nur im Zusammenhang mit einem Straßenausbau realisieren. Es ist daher sinnvoll, den Ausbau dieser Straßenabschnitte vorzuziehen, wenn sich die Möglichkeit bietet.

- E 4.4.2** Die in Anlage 6 dargestellten Prioritäten für die Maßnahmenumsetzung sind bei der Planung der jährlichen Mittelverwendung im Radverkehr zu berücksichtigen. Der Planungsvorlauf bezüglich der Einzelmaßnahmen und die zugehörige Mittelbereitstellung sind möglichst gut aufeinander abzustimmen.

Erläuterung: Die Prioritätensetzung für die Maßnahmen für die Netzelemente IR II und IR III nach RIN folgt dem Ansatz, die höchste Priorität den IR II nach RIN zu geben sowie Maßnahmen, von denen aufgrund des Einwohnerpotentials möglichst viele Menschen profitieren.

Damit eventuell aus anderen Bereichen freiwerdende Mittel bzw. eventuelle Sonderprogramme genutzt werden können, ist ein ausreichender Planungsvorlauf für Radverkehrsmaßnahmen wichtig. Der dazu nötige

Umfang sollte zwischen den Ämtern auf der Basis bisheriger Erfahrungen abgestimmt werden.
Bei der Maßnahmenumsetzung sind einzelfallbezogen die vorgeschriebenen gesetzlichen Prüfungen, z.B. naturschutzrechtliche Prüfungen in Landschaftsschutzgebieten (LSG) und Fauna-Flora-Habitaten (FFH), vorzunehmen.

4.5 Radschnellverbindungen

- E 4.5.1** Dresden besitzt aufgrund der Stadtstruktur Potenzial für den Einsatz von Radschnellverbindungen. Um weitere Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad insbesondere bei den Arbeits- und Ausbildungswegen auszuschöpfen, werden in Abstimmung mit dem Regionalen Planungsverband Radschnellverbindungen als integrierte Bestandteile des Dresdner Radverkehrsnetzes geprüft.

Erläuterung: Radschnellverbindungen sind ein neues Instrument in der Radverkehrsplanung in Deutschland. Nachdem sie bereits in den Niederlanden als Planungsinstrument etabliert sind, finden sie nun zunehmend auch in Deutschland – in der Regel unter der Bezeichnung „Radschnellweg“ – in die Planungsprozesse Eingang. Als Radschnellverbindungen werden dabei Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region verstanden, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Radschnellverbindungen sind deshalb durch besonders hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet. Ihre Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen /6/.

Der Vorentwurf des Regionalplanes Oberes Elbtal / Osterzgebirge (Stand 07/2015) enthält nachrichtlich Trassenvorschläge für Radschnellverbindungen, die über das Gebiet der Landeshauptstadt Dresden hinausreichen. Potentiale werden sowohl innerhalb der Stadt als auch in den Stadt-Umland-Beziehungen gesehen. Daher ist eine Abstimmung der Planungen auf Dresdener Gebiet mit dem Umland und im Zuge der Regionalplanung erforderlich. Unter dem Aspekt der Defizitbereiche im ÖPNV und unter Einbeziehung der sich durch Pedelecs ergebenden neuen Möglichkeiten kommen zum Beispiel Verbindungen zwischen Dresden und dem Radebeuler / Moritzburger Hochland, rechtselbisch nach Pirna und nach Cossebaude in Erwägung.

- E 4.5.2** Auf der Grundlage des Radverkehrsnetzes sind mögliche Trassen für Radschnellverbindungen in Dresden auszuwählen und bezüglich ihres Potenzials zur Realisierung näher zu betrachten. Es sind geeignete Übergabepunkte von den Radschnellverbindungen in das städtische Radverkehrsnetz zu definieren, um über die Radschnellverbindungen eine durchgängige Radverkehrsführung bis zur Innenstadt zu gewährleisten.

Erläuterung: In Dresden bieten sich generell Radschnellverbindungen zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen und der Innenstadt an. Auch Stadtteile, die nicht an das innerstädtische S-Bahn-Netz angebunden sind, könnten durch Radschnellverbindungen besser an die Innenstadt angebunden werden.

- E 4.5.3** Radschnellverbindungen sollen in Dresden ein durchgängig sicheres und attraktives Fahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen und müssen deshalb besonderen Qualitätsansprüchen gerecht werden. Der Konzeption von Radschnellverbindungen in Dresden sollen daher die im entsprechenden Arbeitspapier der FGSV /6/ fixierten Standards und die sich aus der beginnenden bundesweiten Praxis resultierenden Erfahrungen zugrunde gelegt werden.

Erläuterung: Der von der FGSV fixierte Standard bezieht sich auf folgende grundlegende Punkte:

- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten bei direkter, weitgehend umwegfreier Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigung durch Schnittstellen mit Kfz-Verkehr sowie Separation vom Fußverkehr,
- Trassierung mit hoher Belagsqualität in ausreichender Breite, ohne Einbauten und nur mit geringen Steigungen (max. 6 %)
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.

Als Führungsformen für Radschnellverbindungen werden vor allem selbständige Radverkehrsanlagen (Verlauf unabhängig von Straßen), fahrbahnbegleitende Radwege oder Radfahrstreifen sowie Fahrradstraßen eingesetzt. An Knotenpunkten und Querungsstellen im Verlauf von Radschnellverbindungen wird für den Radverkehr nach Möglichkeit ein zügiges Passieren gewährleistet.

- E 4.5.4** Für zunächst eine mit dem Regionalen Planungsverband abzustimmende Achse wird bis 2018 eine Machbarkeitsstudie erstellt. Die Prüfung und Umsetzung von Radschnellverbindungen wird durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Erläuterung: Die Konzentration auf zunächst eine Achse soll dazu dienen, Erfahrungen zu sammeln und Handlungsbedarf zu erkennen. Die zeitliche Vorgabe für die Machbarkeitsstudie berücksichtigt den Handlungsbedarf in den übrigen Maßnahmebereichen und den zeitlichen Vorlauf für die Bereitstellung von Finanzmitteln inklusive eventueller Fördermittel.

4.6 Verkehrssicherheit

- E 4.6.1** Um Gefahrenstellen rechtzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zur Verkehrssicherheit ableiten zu können, wird das Unfallgeschehen kontinuierlich ausgewertet. Die Landeshauptstadt Dresden wird gemeinsam mit der Polizeidirektion Dresden geeignete Formen entwickeln, um die Ergebnisse der Auswertungen öffentlich zur Verfügung stellen zu können.

Erläuterung: Unfalldaten sind eine wesentliche Erkenntnisquelle der Verkehrssicherheitsarbeit. Die regelmäßige Auswertung der Radverkehrsunfälle in den dafür vorgesehenen Gremien (Vorbereitung durch zuständigen Polizeivollzugsdienst, weitere Bearbeitung in Unfallkommission) leistet wichtige Grundlagenarbeit für die Verkehrsplanung und die Maßnahmen des Straßenbaulasträgers. Aber auch für wissenschaftliche Zwecke sind die Daten wichtig, weshalb sie öffentlich sein sollten.

- E 4.6.2** Zur Vermeidung infrastrukturbezogener Unfallursachen sind situationsangepasste und anforderungsgerechte Führungsformen gemäß der Vorgaben der Regelwerke zu gewährleisten. Dabei ist das Augenmerk besonders auf folgende Punkte zu richten:

- Straßenbegleitende Zweirichtungsradwege sollten innerorts eine Ausnahme darstellen. Die Furten von Zweirichtungsradwegen müssen entsprechend gekennzeichnet sein.
- Die Dimensionierung von Straßenzügen bzw. Knotenpunkten mit hohem Radverkehrsaufkommen ist bezüglich einer Reduzierung der Querschnitte zugunsten des Radverkehrs zu prüfen.
- Der Radverkehr ist in Dresden nach Möglichkeit außerhalb von Schienen zu führen. In Bereichen mit ungünstigem Fahrbahnbelag (Großpflaster) sind ebene Pflasterstreifen für den Radverkehr einzurichten oder alternative Routenführungen zu prüfen.
- Das Fahren im linken Seitenraum ist zu minimieren. Hierzu bieten sich eine intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie konkrete Hinweise im Seitenraum (z.B. Piktogramme mit Richtungspfeilen) an.
- Vermeidung von Radfahren auf Gehwegen als Planungsprinzip entsprechend aktueller Richtlinien mit Anpassungen in den betroffenen Straßenräumen.

Erläuterung: Die Ausrichtung der Planung von Radverkehrsanlagen an den Regelwerken bzw. deren Weiterentwicklungen ist eine grundlegende Voraussetzung für die Sicherheit der Anlagen, da der Stand der Technik in den Regelwerken fixiert ist. Die besonders benannten Punkte hinsichtlich der Ausbildung der Infrastruktur haben folgende Hintergründe:

- Bereits die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung stellen Zweirichtungsradwege innerorts als Ausnahmefall dar, weil deren Führung an Knotenpunkten kaum verkehrssicher gestaltet werden kann (z.B. für einbiegenden Kraftverkehr unerwartete Verkehrsströme).
- Die meisten der in der Unfallanalyse für Dresden näher betrachteten unfallauffälligen Bereiche liegen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit breiten Straßenquerschnitten bzw. großen und häufig unübersichtlichen Knotenpunkten.
- Zahlreiche Radfahrende weichen aufgrund von ungünstigem Fahrbahnbelag (Großpflaster) oder Schienen im Fahrbereich auf den Seitenraum aus. Nicht immer sind dort auch Radverkehrsanlagen vorhanden bzw. in ihrer Qualität nicht regelwerkskonform ausgebildet.
- Für das Unfallgeschehen im Radverkehr spielt das Linksfahren eine große Rolle, egal ob erlaubt oder nicht erlaubt, weil linksfahrender Radverkehr an Knotenpunkten häufig übersehen wird. Es ist daher der Einsatz einer Vielzahl von Mitteln nötig, um über die Gefahren aufzuklären und infrastrukturelle Ursachen für das Linksfahren abzubauen.
- Die Vermeidung des Radfahrens auf Gehwegen soll die Sicherheit insbesondere des Fußverkehrs und den Komfort für den Radverkehr verbessern und entspricht einer Forderung des Verkehrsentwicklungsplans Dresden (dort unter Punkt 6.8).

E 4.6.3 Neben den infrastrukturellen Verbesserungen sind auch Ansätze für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit und Verhaltensbeeinflussung auch unter Einbeziehung weiterer Akteure zu etablieren. Mögliche Ansätze können hierbei im Angebot von Radsicherheitstrainings für verschiedene Zielgruppen oder in Radfahrkursen liegen und dabei auch mehrsprachige Angebote umfassen. Ein wichtiger Aspekt liegt diesbezüglich auch in der Information der Radfahrenden und der weiteren Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zu den Regelungen bezüglich der Wahl der Verkehrsflächen bzw. dem Aufruf zum positiven Miteinander im Straßenverkehr.

Erläuterung: Zahlreiche Unfallhergänge bei Radverkehrsunfällen lassen auf ein unaufmerksames bzw. der Situation unangepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmenden schließen. Bezüglich der Handlungsmöglichkeiten ist beispielhaft auf das Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Münster hinzuweisen. Bei hohem Radverkehrsanteil hat Münster auch viele Unfälle mit Radfahrenden zu beklagen. Die Stadt hat deshalb aufbauend auf einer Unfallanalyse eine umfangreiche Verkehrssicherheitskonzeption mit dem Schwerpunkt Radverkehr ausgearbeitet. Bemerkenswert ist dabei vor allem der Sicherheitscheck im Radverkehrsnetz: jährlich werden 40 - 50 km Radwege hinsichtlich Sicherheitsmängeln geprüft und diese beseitigt. Ein interessantes Schulungsangebot ist der diesbezügliche Kurs des ADFC („Besser Rad fahren“-Kurs zur Schulung eines sicheren, korrekten und entspannten Radfahrens im Stadtverkehr).

E 4.6.4 In Zusammenarbeit von Schulen und Stadtverwaltung sind für die weiterführenden Schulen Radschulwegpläne zu entwickeln und den Schülerinnen und Schülern zur Verfügung zu stellen. Diese Radschulwegpläne zeigen die günstigen Verbindungen von den Einzugsbereichen bzw. vom Radverkehrsnetz zu den Schulen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse zum Verbesserungsbedarf der Infrastruktur sind bei Maßnahmen zu berücksichtigen.

Erläuterung: Radschulwegpläne liefern wichtige Informationen für die Schülerinnen und Schüler. Sie können im Ergebnis eines konkreten Unterrichtsprojektes entstehen. Zu Radschulwegplänen gibt es diverse Publikationen, z.B. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) oder aus dem in Dresden durchgeführten Projekt UrBike (Leitfaden zur Erstellung von Radschulwegplänen), die Anregungen zur Erstellung geben.

5 KONZEPT FAHRRADPARKEN

Lesehilfe: Strukturierte Empfehlungen sind mit dem Buchstaben **E** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

5.1 Standards

- E 5.1.1** Grundsätzlich werden durch die Landeshauptstadt Dresden anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Bügelhaltern installiert.

Erläuterung: Nicht nur durch die verstärkte Nutzung höherwertiger Räder - die damit auch zur erhöhten Verkehrssicherheit beitragen - oder von Pedelecs steigen die Ansprüche der Radfahrenden bezüglich der Fahrradabstellmöglichkeiten. Wichtig ist eine entsprechenden Standsicherheit bzw. die Sicherung vor Diebstahl und Vandalismus. Darüber hinaus stellen an Wohnungen ungünstige Abstellbedingungen für Fahrräder einen erheblichen Kauf- und Reiseantrittswiderstand dar.

In Bereichen, in denen ein dauerhafter Verbleib der Fahrradabstellanlagen aufgrund von Flächenverfügbarkeit oder Nachfrageumfang unklar ist, können im Ausnahmefall nicht fest installierte Bügel verwendet werden.

- E 5.1.2** Eine Auswahl an möglichen Fahrradbügeln ist durch das Gestaltungshandbuch der Landeshauptstadt Dresden vorgegeben. Das Gestaltungshandbuch wird bezüglich weitergehender Angebote zum Fahrradparken (z. B. Fahrradboxen) ergänzt.

Erläuterung: Im Rahmen der Erhebungen wurde insgesamt festgestellt, dass über das Angebot an Fahrradbügeln hinaus noch erheblicher Handlungsbedarf an weitergehenden Angeboten, wie z. B. abschließbare oder bewachte Anlagen, vor allem an den Nachfrageschwerpunkten besteht. Bei den Fahrradbügeln aus Flachstahl wurde mehrfach eine verstärkte Abnutzung des Fahrradlackes festgestellt, der Einsatz in den durch das Gestaltungshandbuch eng begrenzten Ausnahmefällen soll deshalb sorgfältig abgewogen werden.

- E 5.1.3** Die Fahrradabstellanlagen werden so dimensioniert und positioniert, dass der Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Erläuterung: Die Nutzung von Seitenräumen und Gehflächen für das Fahrradparken bedarf einer sorgfältigen Untersuchung der Auswirkungen auf den Fußverkehr, um hier bestehende Qualitäten nicht zu vermindern.

5.2 Maßnahmen

- E 5.2.1** Derzeit nicht anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen werden sukzessive ausgetauscht.

Erläuterung: Dies soll zu einem Rückgang von Abstellanlagen führen, die keine ausreichende Standsicherheit für abgestellte Räder bzw. keinen Diebstahlschutz bieten.

Sowohl im Bereich des Bike&Ride wie auch bei den betrachteten Zentrenpunkten wurden neben zahlreichen anforderungsgerechten Abstellanlagen auch noch Vorderradklemmen vorgefunden, die ein stand- und diebstahlsicheres Abstellen von Fahrrädern nicht ermöglichen. Dies gilt neben öffentlichen Anlagen auch für private Anlagen z. B. des Einzelhandels.

- E 5.2.2** Es ist zu untersuchen, wie Angebote an Fahrradboxen oder abschließbaren Fahrradsammelgaragen an wichtigen Zielen des Radverkehrs unter Beachtung der städtebaulichen Anforderungen und der Wirtschaftlichkeit des Angebots eingerichtet werden können. Dazu ist standortkonkret zunächst die Machbarkeit zu klären und anschließend die Detailplanung zu erarbeiten und abzustimmen.

Erläuterung: Fahrradboxen und Fahrradsammelgaragen stellen über die frei zugänglichen Anschlussmöglichkeiten hinaus gute Möglichkeiten, die Räder sicher und komfortabel zu parken, dar. Im Rahmen der Bestandserhebungen wurden in Dresden diesbezügliche Angebote nicht vorgefunden.

E 5.2.3 In Gebieten mit dichter Wohnbebauung sind zusätzliche Angebote zum Fahrradparken auf den Grundstücken bzw. im Straßenraum einzurichten. Hierfür werden mögliche Anreize oder Angebote für Gebäude- bzw. Wohnungseigentümer geprüft.

Erläuterung: Abgestellte Räder auf Gehwegen stellen zusätzliche Behinderungen für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Unzureichende Abstellmöglichkeiten an der Wohnung sind ein echter Reiseantrittswiderstand, erhöhen die Gefahr von Vandalismus und Diebstahl und begünstigen die Nutzung nicht verkehrssicherer Räder. Die Unterstützung durch die Stadt Dresden könnte dabei in der Bereitstellung und Montage von Abstellplätzen bestehen. Eine weitere Möglichkeit wäre die Finanzierung der Ersteinrichtung durch die Antragstellerin oder den Antragsteller, die Stadt übernimmt dabei die Instandhaltung und Planung der Anlage. Lassen sich Abstellplätze bei bestehenden Blockrandbebauungen auf privaten Flächen nicht errichten, sollte der straßenrechtliche Rahmen für ortsangepasste Abstelllösungen auf öffentlichen Flächen geprüft und entsprechend ausgeschöpft werden.

Eine weitere Möglichkeit der Kooperation stellen auch konkrete Lösungen zum Aufstellen von Abstellanlagen wie z.B. in Hamburg oder Nürnberg dar. Dort haben sich geschlossene und überdachte Fahrradhäuschen etabliert, die in den Städten von Beschäftigungsträgern des zweiten Arbeitsmarktes hergestellt und durch die Stadt gefördert werden.

E 5.2.4 Durch Information des Einzelhandels werden die dort derzeit häufig verwendeten nicht anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion durch anforderungsgerechte Modelle ersetzt. Entsprechende Angebote bzw. Kooperationen zur Unterstützung des Einzelhandels werden geprüft und im öffentlichen Straßenraum die Steuerung über Sondernutzungserlaubnisse zur Durchsetzung von Standards genutzt.

Erläuterung: Damit soll die Zahl der nicht wirklich für das Fahrradparken geeigneten Abstellanlagen verringert werden.

E 5.2.5 Über eine intensive und zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit – zum Beispiel mit Informationsmaterialien oder Wettbewerben – wird über Angebote und Möglichkeiten des Fahrradparkens informiert.

Erläuterung: Gebäudeeigner und Gebäudeeignerinnen werden über die anforderungsgerechte Einrichtung von Fahrradabstellplätzen informiert und dadurch dazu motiviert, entsprechende Angebote einzurichten. Informationsmaterialien können z. B. für Interessentinnen und Interessenten sowie die Wohnungswirtschaft in den relevanten Ämtern ausgelegt oder über das Internet verbreitet werden. Sinnvoll wäre auch die Einrichtung einer zentralen Stelle für die Beratung von Gebäudeeignerinnen und Gebäudeeignern.

E 5.2.6 Bei Neubauten von Schulen und Kindertagesstätten und schrittweise auch im Bestand sind bedarfsgerecht Abstellanlagen für Fahrräder zu realisieren.

Erläuterung: Die Landeshauptstadt Dresden hat als Trägerin von Schulen und Kindergärten wesentlichen Einfluss auf die Gebäudeplanung und damit auf die Radverkehrsbedingungen am Ziel. Erfahrungen zeigen, dass nicht nur ältere Schülerinnen und Schüler Abstellanlagen benötigen, sondern auch das Personal und jüngere Schülerinnen und Schüler sowie, bei Kindertagesstätten, Eltern, die ihre Kinder bringen und holen. Bei Kindertagesstätten wissen es Eltern zudem zu schätzen, wenn die Laufräder und Roller ihrer Kinder sowie, wenn ein anderer Elternteil holt als bringt, ggf. Fahrradanhänger bzw. Kindersitze sicher untergebracht werden können.

E 5.2.7 Bei Neu-, Um- und Ausbau des Straßenraumes ist die Realisierung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum mit vorzusehen. Dabei sollen bei dicht bebauten Straßen pro Straßenseite mindestens zwei Fahrradbügel je 50 m vorgesehen werden, bei erkennbarem Bedarf mehr.

Erläuterung: Gemessen an den gesamten Baukosten von Straßen ist die Realisierung von Fahrradbügel ein geringer Aufwand, hat jedoch über die Zeit einen deutlich positiven Effekt auf das flächendeckende Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten.

E 5.2.8 Zur Umsetzung der Maßnahme 55 des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus /9/ ist kurzfristig mit Planungen zur Flächenbereitstellung für saisonale Fahrradbügel auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage zu beginnen.

Erläuterung: Die benannte Maßnahme aus dem Verkehrsentwicklungsplan bezüglich der saisonalen Fahrradbügel ist in diesem mit Beginn 2014 eingeordnet. Sie dient dazu, zum Beispiel Stadteinfahrten und ähnliches fahrradfreundlicher zu gestalten.

5.3 Prioritäten und Umsetzung

E 5.3.1 Durch eine kontinuierliche Bestandsaufnahme zum Fahrradparken in Dresden wird der Gesamtbedarf an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen für die Landeshauptstadt ermittelt und anhand der dabei festgestellten Dringlichkeit ein aufeinander abgestimmtes 5-Jahres-Programm unter Beteiligung aller Handlungsträgerinnen und Handlungsträger erarbeitet und sukzessive umgesetzt.

Erläuterung: Durch kontinuierliche Bestandsaufnahmen ist gewährleistet, dass sukzessive alle Quellen und Ziele des Radverkehrs mit anforderungsgerechten Abstellanlagen ausgestattet werden. Im Rahmen der durchgeführten Bestandserfassung an den ausgewählten Zentrenpunkten wurden meist zahlreiche dezentral angeordnete Örtlichkeiten mit Abstellanlagen ermittelt, demgegenüber waren aber auch zahlreiche Räder frei im Straßenraum abgestellt. Der festgestellte und im Zwischenbericht zum Fahrradparken näher erläuterte Handlungsbedarf kann als Grundlage für die Ausstattung der Örtlichkeiten mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen im Zuge des 1000-Bügel-Programms der Stadt Dresden herangezogen werden. Der zukünftige Bedarf an Abstellanlagen in Dresden kann anhand der ermittelten Daten der betrachteten Abstellanlagen und unter Berücksichtigung der Zunahme des Radverkehrs ermittelt werden.

E 5.3.2 Der festgestellte Handlungsbedarf bezüglich Fahrradparkens in den näher betrachteten Zentrenpunkten wird konkretisiert. Ein entsprechendes Handlungskonzept wird abgeleitet.

Erläuterung: In einzelnen betrachteten Zentrenpunkten wurde diesbezüglicher Handlungsbedarf festgestellt. Zum Teil stehen keine, zu wenige oder nicht anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen einem deutlichen Bedarf, der durch frei im Straßenraum abgestellte Räder erkennbar war, gegenüber. Im Bereich der betrachteten Zentrenpunkte wurden unterschiedliche Situationen zum Fahrradparkens vorgefunden. Ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen konnte anhand der im Straßenraum abgestellten Räder insgesamt festgestellt werden. Die vorhandenen Anlagen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen und sollten sukzessive durch anforderungsgerechte Rahmenhalter ausgetauscht werden. Insgesamt wird empfohlen dezentrale Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel, einzurichten. Bei der Erstellung des Handlungskonzeptes sind Denkmalschutz, Naturschutz und Stadtgestaltung zu beachten und die dafür zuständigen Ämter einzubeziehen.

E 5.3.3 Die Abstände bereits vorhandener Fahrradbügel werden kurzfristig geprüft. Fahrradbügel, deren Abstand enger als 1,20 m beträgt, werden neu angeordnet.

Erläuterung: Durch eine zu enge Anordnung ist eine beidseitige und damit optimale Nutzung der Bügel nicht mehr gegeben. Zu eng installierte Fahrradbügel wurden im Zuge der Bestandserfassung im Bereich der Hauptstraße vorgefunden.

6 KONZEPT VERKNÜPFUNG

Lesehilfe: Strukturierte Empfehlungen sind mit dem Buchstaben **E** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

6.1 Weiterentwicklung Bike+Ride

E 6.1.1 Der zukünftige Bedarf an Bike&Ride-Anlagen in Dresden wird unter Beachtung vorhandener Untersuchungen ermittelt. Hierzu werden alle Haltestellen des ÖPNV in eine der fünf Kategorien mit der jeweils angestrebten Ausstattung an Fahrradabstellanlagen eingeteilt (vgl. Tabelle 6.1) und in einer Karte dargestellt. Ein entsprechendes Maßnahmenprogramm (z.B. 5-Jahres-Programm) inkl. der Festlegung von Dringlichkeiten wird erstellt und sukzessive umgesetzt.

Erläuterung: Die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltestellen mit anforderungsgerechten Abstellanlagen ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung des Radverkehrs in Dresden. Dabei sind nicht nur die Haltestellen zu betrachten, die bereits über Fahrradabstellmöglichkeiten verfügen, sondern alle Haltestellen im Stadtgebiet.

Zur sukzessiven Ausstattung aller Haltestellen wurden diese bei der Analyse auf Grundlage eines Kriterienkataloges in insgesamt fünf Kategorien mit angestrebten Ausstattungsmerkmalen bzgl. Bike&Ride eingeteilt (vgl. diesbezüglicher Zwischenbericht). Dabei spielte neben der Art der Haltestelle (DB-Haltestelle, Haltestelle des SPNV etc.) auch die Lage und Funktion der Haltestelle (Endpunkt, Verknüpfungspunkt ÖPNV, Park&Ride-Standort, etc.) eine Rolle.

Für Haltestellen der Kategorie 5 wird bei Umbaumaßnahmen im Regelfall eine Mindestausstattung mit einzelnen Anlehnbügel für 4 bis 6 Räder auf befestigtem Untergrund in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle angestrebt. In den höheren Kategorien sollten je nach Bedarf eine ausreichende Anzahl an Anlehnbügel (nach Möglichkeit überdacht) sowie weitere Serviceangebote (z. B. Fahrradboxen, Fahrradsammelgaragen, Stellplätze in abgeschlossenen Bereichen) zur Verfügung gestellt werden.

Kategorie	Haltestellen	angestrebte Ausstattungsmerkmale
1 - sehr hoher Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> Hauptbahnhof und Bahnhof Neustadt 	<ul style="list-style-type: none"> ausreichend überdachte Abstellanlagen Potenzialabschätzung Fahrradstation evtl. mit weitergehenden Serviceelementen (z. B. Fahrradreparatur, Fahrradverleih)
2 - höherer Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> Kategorie 1 (VEP): zentraler Verknüpfungspunkt (Fernverkehr mit SPNV/ÖPNV, SPNV mit ÖPNV, übrige Verknüpfungspunkte mit derzeit ≥ 5.000 Umsteigerinnen und Umsteigern pro Tag) 	<ul style="list-style-type: none"> ca. 20-40 Anlehnbügel weitere Serviceangebote (z.B. Fahrradboxen, Fahrradsammelgaragen) konkrete stationsbezogene Bedarfsabschätzung nötig

Kategorie	Haltestellen	angestrebte Ausstattungsmerkmale
3 - mittlerer Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kategorie 2 (VEP): wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit derzeit 2.000 bis unter 5.000 Umsteigerinnen und Umsteigern pro Tag ▪ Kategorie 3 (VEP) - wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt an Straßenbahn-Endästen innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit Verknüpfung zu Busverkehr und Standorte mit P+R) ▪ Standorte im Übergang von Tarifgrenzen ▪ Standorte im Übergang zu ungünstiger Topografie ▪ Haltestellen der Bergbahn 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10-20 Anlehnbügel mit Überdachung
4 - Grundausstattung mit Standardelementen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Endhaltestellen Buslinien ▪ Haltestellen mit mehr als einer Linie (Bus oder Straßenbahn) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5-10 Anlehnbügel je nach Flächenkapazität ▪ ggf. Überdachung
5 - Mindestausstattung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle übrigen Haltestellen im Stadtgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ einzelne (z. B. 2-3) Anlehnbügel
Generell (alle Kategorien, alle Haltestellen): nur anforderungsgerechte Anlehnbügel; Untergrund eben und befestigt; unmittelbare Nähe zur Haltestelle; Corporate Design für B&R-Anlagen; Größere Anlagen mit B+R-Zeichen		

Tabelle 6.1 Kategorisierung der Haltestellen bezüglich Bike+Ride

E 6.1.2 Für den festgestellten Handlungsbedarf zum Fahrradparken an den bereits vorhandenen Bike&Ride-Anlagen wird anhand der ermittelten Daten und unter Berücksichtigung der Zunahme des Radverkehrs eine Maßnahmenliste erstellt und sukzessive abgearbeitet. Neben dem Angebot an anforderungsgerechten Anlehnbügeln wird dabei auch die Möglichkeit der Installation weitergehender Angebote (z. B. Fahrradboxen, Sammelgaragen) geprüft.

Erläuterung: Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die vorhandenen Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen erfasst und bewertet. Über die unterschiedlichen Typen an Radabstellanlagen (Anlehnbügel, Vorderradklemmen, mit und ohne Überdachung) hinaus, wurden dabei keine weitergehenden Angebote zum Fahrradparken, wie z. B. Fahrradboxen oder Fahrradsammelgaragen vorgefunden.

Zur Berücksichtigung der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder wird insgesamt empfohlen an ausgewählten, stark frequentierten Bahnhöfen und Haltestellen im Stadtgebiet auch abschließbare bzw. bewachte Anlagen zum Fahrradparken einzurichten. Hierzu zählen neben Fahrradstationen auch zugangsbeschränkte Sammelgaragen oder Fahrradboxen, die die Räder vor allem bei längeren Parkzeiten (z. B. Arbeitstag, Reisetag) gegen Vandalismus und Diebstahl schützen.

E 6.1.3 Für die Haltestellen der Kategorie 1 „Sehr hoher Bedarf“, hierzu zählen der Hauptbahnhof sowie der Bahnhof Dresden-Neustadt, wird unter Beachtung vorhandener Untersuchungen und Beteiligung aller Akteure eine Machbarkeitsstudie bzw. Potentialabschätzung zur Einrichtung einer Fahrradstation mit erweitertem Angebot an Serviceleistungen sowie eines tragfähigen Betreiber- und Finanzierungsmodells erstellt.

Erläuterung: Auch Fahrradstationen werden bereits in zahlreichen deutschen Städten angeboten. Neben dem gesicherten und witterungsgeschützten Fahrradparken werden häufig auch weitere Serviceangebote wie Wartung und Pannenhilfe für Fahrräder, Fahrradvermietung oder weitere fahrradbezogene Dienstleistungen (z. B. Reparatur, Verkauf, Zubehör, Mobilitätsberatung) angeboten.

Die Kapazitäten, der Betrieb oder die angebotenen Serviceleistungen sind dabei sehr unterschiedlich und sollten jeweils auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

- E 6.1.4** Es wird ein Corporate Design für alle städtischen Bike&Ride-Anlagen entwickelt. Auch alle größeren Bike&Ride-Anlagen werden entsprechend mit dem Bike&Ride-Zeichen gekennzeichnet. Alle Abstellanlagen sollen mit einheitlichen Bügeln ausgestattet werden.

Erläuterung: Damit soll eine einfache Wiedererkennbarkeit der Bike+Ride-Anlagen gewährleistet werden. Das Corporate Design soll mit demjenigen der Mobilitätspunkte und der Haltestellen abgestimmt werden.

6.2 Fahrradmitnahme

- E 6.2.1** Die Landeshauptstadt Dresden setzt sich gegenüber dem VVO und weiteren Beteiligten dafür ein, dass Fahrräder, Fahrradanhänger und Pedelecs in den Verkehrsmitteln wie bisher unter Betrachtung der Wirtschaftlichkeit ohne Sperrzeiten mitgenommen werden können.

Erläuterung: Die Mitnahmemöglichkeiten in den Verkehrsmitteln im VVO sind sehr attraktiv und werden gut genutzt. Da stellenweise Nutzungskonkurrenzen mit Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren um den Platz in den Verkehrsmitteln auftreten, gibt es Überlegungen, die Mitnahmemöglichkeiten zeitlich oder organisatorisch zu beschränken. Da Fahrräder jedoch nur einen kleinen Teil der Gesamtnutzung der Verkehrsmittel ausmachen, wäre der Platzgewinn in den Verkehrsmitteln nur gering, die Beeinträchtigung des Gesamtsystems der Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln dagegen jedoch hoch.

- E 6.2.2** Als Aufgabenträger im ÖPNV und Anteilseigner bei den DVB wirkt die Landeshauptstadt Dresden darauf hin, dass bei den eingesetzten Fahrzeugen und bei Fahrzeugneubeschaffungen das Platzangebot für die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren u.ä. steigt.

Erläuterung: Durch den demografischen Wandel, die zunehmende Einwohnerzahl und starke Geburtenzahlen ist die Nachfrage nach den benannten Mitnahmeangeboten in Dresden gestiegen. Es ist zu erwarten, dass diese weiter steigt. Daher bedarf es schrittweise einer Anpassung der Kapazitäten, wenn das sowohl im ÖPNV als auch im Radverkehr politisch gewollte Mengenwachstum bewältigt werden soll. Die Fahrradmitnahme wird dabei in vielen Fällen nur als gelegentlicher Service genutzt, abgesehen von Steigungstrecken, spielt also für die Auslastung zumeist nicht die zentrale Rolle. Sie würde aber trotzdem von steigenden Kapazitäten profitieren.

- E 6.2.3** Die Landeshauptstadt Dresden setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für verbundübergreifend durchgängige Tarifangebote für die Fahrradmitnahme ein.

Erläuterung: Die in Sachsen anzutreffende Struktur mit fünf Verkehrsverbünden ist für die auftretenden Verkehrsströme inzwischen zu kleinteilig. Für den Raum Dresden macht sich dies z.B. bei Ausflugsfahrten in die Lausitz bemerkbar (DB-Nahverkehrstarif statt VVO-Tarif, d.h. keine durchgängige Tarifierung bei Anreise mit Bussen und Straßenbahnen zum Bahnhof, z.B. mit Kindern). Daher sind allgemein eine landesweite Tarifstruktur bzw. entsprechende Durchtarifierungen sinnvoll.

6.3 Anforderungen für den Nahverkehrsplan

- E 6.3.1** Bei der Fortschreibung des VVO-Nahverkehrsplans soll der Verknüpfung von Fahrradverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln ein deutlich größerer Stellenwert als bisher eingeräumt und konkrete Maßnahmen konzipiert werden. Dabei sollen entsprechend den Ausführungen der Abschnitte 6.1 und 6.2 insbesondere folgende Schwerpunkte umgesetzt werden:

- weiterer Ausbau des Angebotes für B+R an Haltepunkten des SPNV

- Aufbau und Vermarktung von B+R-Angeboten an geeigneten Haltestellen der Straßenbahnen und Busse in Dresden und Umland
- ausreichende und steigende Kapazitäten für die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren u.ä. auf der Basis von Mengenprognosen, bessere Kennzeichnung der Fahrzeugbereiche, Ausweisung der streckenbezogenen täglichen Kapazitäten und ihrer in den Folgejahren angestrebten Entwicklung
- verbundübergreifende bzw. sachsenweite einfach zu handhabende Tarifangebote für die tägliche und gelegentliche Fahrradmitnahme, Beibehalt der vorhandenen Tarifregelungen zur kostenfreien Fahrradmitnahme (auf Monats- und Jahreskarte)
- Angebot von Mietfahrrädern zur Entlastung der Fahrzeuge von der Fahrradmitnahme

Erläuterung: Die Landeshauptstadt Dresden kann in ihrer Rolle als Aufgabenträger des ÖPNV über den Nahverkehrsplan grundlegende Angebotsanforderungen und Maßnahmen definieren. Die benannten Themen spielen für die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV eine zentrale Rolle, da hier weitere Fahrgastpotentiale in Dresden und Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw generiert werden können.

7 KONZEPT WEGWEISUNG

Lesehilfe: Strukturierte Empfehlungen sind mit dem Buchstaben **E** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

7.1 Standards und Realisierung

- E 7.1.1** Für die Planung, Realisierung und Ausführung der Radverkehrswegweisung in Dresden ist der FGSV-Standard zugrunde zu legen, wie er sich aus dem entsprechenden bundesweiten Merkblatt /3/ ergibt. Sofern sich konkretisierende Festlegungen aus der Fortschreibung dieses FGSV-Merkblatts ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Erläuterung: Für die Radverkehrswegweisung gibt es seit 1998 mit dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV /3/ einen bundesweiten Standard. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Pfeil- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Die Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routenorientiert fahrender Nutzerinnen und Nutzer. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt (vgl. Abbildung 7.1).

Dieser bundesweite Standard wurde mit der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 durch die Einführung von Richtlinien zur Fahrradwegweisung /4/ für Sachsen konkretisiert. Diese Richtlinien sind zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch den Freistaat.

Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher sind ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen.

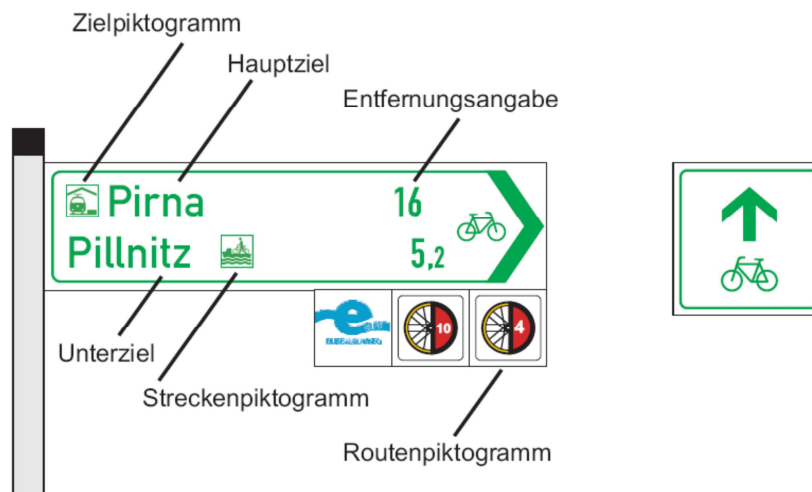


Abbildung 7.1 Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung

E 7.1.2 Die Radverkehrswegweisung in der Landeshauptstadt Dresden ist zusätzlich mit dem Knotennummernsystem entsprechend Abbildung 7.2 auszustatten.

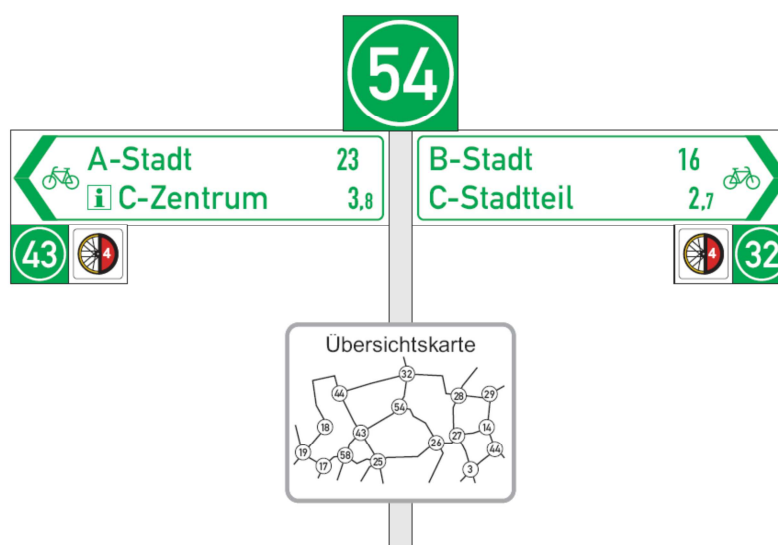


Abbildung 7.2 Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub

Erläuterung: Mit einem derartigen Knotenpunktnummernsystem als Ergänzung zur klassischen Zielwegweisung liegen flächendeckend aus den Niederlanden und aus einzelnen Regionen in Deutschland (z.B. Brandenburg) positive Erfahrungen vor. Der Freistaat Sachsen beabsichtigt, die Zielwegweisung am SachsenNetz Rad mit Knotenpunktnummern zu versehen. Es ist es geplant, das Knotenpunktnummernsystem künftig in den bundesweiten FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung zu integrieren.

Mit dem System kann eine Route durch unbekanntes Gebiet sehr einfach durch die Abfolge der Knotenpunktnummern beschrieben und beim Befahren verfolgt werden. Dies ist auch im Alltagsradverkehr in großen Städten vorteilhaft, wo die Zielorte weiter entfernter Stadtteile oft weniger bekannt sind und auf dichten Netzen Routen neu kombiniert werden.

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

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

Das Knotennummernsystem mit seiner Flexibilität ermöglicht es zugleich, bei rein innerstädtischen Strecken auf Routenbezeichnungen wie z.B. Nord-Süd-Route zu verzichten.

- E 7.1.3** Für die mit Radverkehrswegweisung versehenen Strecken in Dresden ist ein gemeinsames georeferenziertes Wegweisungskataster vorzuhalten. Die Möglichkeit der Einsichtnahme und Verwendung der Daten durch andere Akteure der Radverkehrswegweisung über Online-Zugriff ist zu gewährleisten.

Erläuterung: Wegweisungskataster spielen für die Planung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung eine zentrale Rolle. Da auch in Dresden u. U. mehrere Baulastträger beteiligt sind, ist eine einheitliche Katasterführung sehr wichtig.

- E 7.1.4** An den Standorten der Wegweiser soll eine Kontaktmöglichkeit (Telefonnummer, E-Mail-Adresse) angegeben werden, über welche Mängelmeldungen vor Ort ermöglicht werden.

Erläuterung: Da beschädigte, verdrehte oder fehlende Wegweiser die Informationskette unterbrechen können und dies als sehr unbefriedigend erlebt wird, ist eine rasche Instandsetzung nötig. Erfahrungsgemäß werden Mängelmeldemöglichkeiten auch genutzt und tragen so zur Qualitätssicherung bei.

7.2 Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele

- E 7.2.1** Mit Radverkehrswegweisung ist das in Anlage 5 dargestellte Wegweisungsnetz (Zielzustand) auszustatten. Es besteht aus wesentlichen Teilen des Netzes für den Alltagsradverkehr und den durch Dresden verlaufenden Strecken des SachsenNetz Rad sowie einigen wenigen ergänzenden Querverbindungen für den Radtourismus.

Erläuterung: Damit das Wegweisungsnetz nicht zu dicht ist und damit die Nutzerinnen und Nutzer verwirrt, war eine Auswahl zu treffen.

In das Wegweisungsnetz aufgenommen wurden sämtliche Strecken des SachsenNetz Rad, sämtliche Strecken der Kategorie IR II und ausgewählte der Kategorien IR III und IR IV des Netzes für den Alltagsradverkehr. Nach Möglichkeit wurden die bisher mit Wegweisung versehenen Strecken beibehalten. Neben den radialen Strecken (SachsenNetz Rad und IR II sowie Ergänzungen) wurde ein Ring zwischen den Zielen Olbrichtplatz – Striesen – TU Dresden – Löbtau – Mickten – Olbrichtplatz konzipiert. Weitere tangentielle Strecken, die sich in vielen Fällen auf die Elbquerungen ausrichten, ergänzen das System.

Nach Möglichkeit wurden solche Strecken einbezogen, die im Straßennebennetz verlaufen und daher ohne Wegweisung schwer zu finden sind. Auf die Ausweisung bestimmter Hauptverkehrsstraßen wie z.B. Dohnaer Straße und Großenhainer Straße wurde verzichtet, weil diese auch so gefunden und genutzt werden können.

Das konzipierte Wegweisungsnetz hat eine Länge von etwa 330 km. Davon entfallen etwa 112 km auf das SachsenNetz Rad, für weitere etwa 32 km soll die Aufnahme in dieses Landesnetz beantragt werden.

- E 7.2.2** Die in der Radverkehrswegweisung in der Landeshauptstadt Dresden zu verwendenden Zielorte (Hauptziele und Unterziele) sind Anlage 5 zu entnehmen. Die Hauptziele sind in der Karte auf den Strecken als Kürzel eingetragen. Die Wegweisung soll um abzweigende Nahziele ergänzt werden, insbesondere um wichtige Zugangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr und Sehenswürdigkeiten auszuweisen.

Erläuterung: Ein grundlegendes Merkmal einer funktionierenden Wegweisung ist die Zielkontinuität, d.h. ein einmal gezeigtes Ziel wird bis zu seinem Erreichen beibehalten. Daher bedarf es einer gemeinsamen Grundlage der Beteiligten über die Zielauswahl. Diese muss auch stadtübergreifend beachtet werden, da die Radverkehrsverbindungen nicht an der Stadtgrenze abbrechen. Für das SachsenNetz Rad enthält die Radverkehrskonzeption Sachsen /8/ bereits die zuweisenden Hauptziele, die in die Darstellung übernommen wurden. Nicht jedes dargestellte Hauptziel soll auf allen zulaufenden Strecken gewiesen werden, daher ist der Streckenbezug in der Karte zusätzlich hergestellt. So ist z.B. Wachwitz das Hauptziel auf der Strecke von Weißig, am Elberadweg aber nur Unterziel. Weil Hauptziele zum Unterziel werden, sobald kein weiteres Unterziel mehr dazwischen liegt, und dann schon das nächste Hauptziel mit gezeigt wird, ist der Informationsgehalt der Wegweisung in der Praxis noch höher.

Nahziele (z.B. S-Bahnstationen, Sehenswürdigkeiten) sind in der Regel solche, die nicht auf der Route liegen, sondern knapp neben ihr. Von der Route aus wird am Abzweig zu diesen gewiesen, aus Platzgründen in der Regel jedoch nicht im Verlauf der Route. Sie werden erst bei der konkreten Standortplanung ausgewählt.

7.3 Umsetzungsprioritäten

E 7.3.1 Für die Umsetzung der Radverkehrswegweisung in der Landeshauptstadt Dresden gelten 3 Prioritätsstufen.

Der Prioritätsstufe 1 sind zugeordnet:

- der Ring Olbrichtplatz – Striesen – TU – Löbtau – Mickten – Olbrichtplatz
- die Verbindung Stadtzentrum – Pillnitz über Comeniusstraße – Glashütter Straße – Laibacher Straße
- die Verbindung Schillerplatz – Leuben
- die Verbindung Reick – Prohlis – Großzschanitz
- die Verbindung Elbe – Reitbahnstraße – Hauptbahnhof
- die Verbindung Hauptbahnhof – Liebigstraße – Bernhardstraße – Heidenschanze zur Tharandter Straße

Der Prioritätsstufe 2 sind zugeordnet die Modernisierung der bestehenden Wegweisung (soweit nötig Umstellung auf aktuellen FGSV-Standard, Ersatz nicht richtliniengerechter Wegweisung) sowie die vollständige Umsetzung des FGSV-Standards im SachsenNetz Rad und der hierfür zur Neuaufnahme vorgesehenen Strecken sowie die Verbindungen nach Moritzburg und zwischen Weixdorf und Marsdorf.

Der Prioritätsstufe 3 sind alle übrigen Strecken des Wegweisungsnetzes zugeordnet.

Auch wenn die Umsetzung in einzelnen Projektabschnitten erfolgt, ist die Planung von vornherein auf das funktionsfähige Zielnetz auszurichten.

Erläuterung: Die Prioritätensetzung soll eine Hilfestellung für die Umsetzungsplanung (standortkonkrete Planung der Wegweiser und ihrer Inhalte) sein. Der Ansatz zielt zunächst auf eine Erweiterung der bestehenden Wegweisung um wichtige Strecken ab, um die Netzwirksamkeit erlebbar zu machen. Danach soll die bestehende Wegweisung auf den aktuellen Stand gebracht werden, was sowohl die Wahl der Zielorte als auch die Verknüpfung mit weiteren Netzelementen und die einheitliche Gestaltung betrifft. Parallel dazu ist die Aktualisierung der Wegweisung am SachsenNetz Rad zu erwarten, welche möglicherweise durch den Freistaat Sachsen direkt oder per Kostenübernahme erfolgt und in diesem Fall möglichst rasch umgesetzt werden soll.

E 7.3.2 Spätestens nach Abschluss der Prioritätsstufe 2 für die Umsetzung der Wegweisung soll diese mit Knotenpunktnummern ausgestattet sein. Alle danach mit Wegweisung auszustattenden Strecken sollen von vornherein mit Knotenpunktnummer geplant und realisiert werden.

Erläuterung: Die ergänzenden Knotenpunktnummern bieten vor allem dann einen Mehrwert, wenn eine gewisse Netzdichte erreicht ist. Dies ist nach Abschluss der Prioritätsstufe 2 zu erwarten, weil dann auch die Wegweisung auf schon gewiesenen Strecken modernisiert und damit für die Knotenpunktnummern aufnahmefähig ist. Der Freistaat Sachsen beabsichtigt, das SachsenNetz Rad ebenfalls mit Knotenpunktnummern auszustatten, jedoch liegen dafür noch keine Zeitpläne vor. Eine Abstimmung im Rahmen der Umsetzungsplanung ist notwendig.

E 7.3.3 Es wird angestrebt, die Umsetzung der Prioritätsstufe 1 der Wegweisung kurzfristig und die Umsetzung der Prioritätsstufe 2 mittelfristig abzuschließen. Voraussetzung ist jeweils ein baulicher Mindeststandard der zu nutzenden Streckenabschnitte und die dazu nötige Umsetzung von Maßnahmen entsprechend Anlage 6.

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

E 7.3.4 Die Radverkehrswegweisung soll mindestens jährlich kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können.

Erläuterung: Wenn Wegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Schon ein einzelner fehlender Wegweiser kann die Informationskette unterbrechen. Beschädigte Wegweiser beschädigen auch das Image der Stadt.

8 KONZEPT VERKEHRSMANAGEMENT UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Lesehilfe: Strukturierte Empfehlungen sind mit dem Buchstaben **E** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

8.1 Anforderungen

E 8.1.1 Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas. Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit eines Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen zum Radverkehr.

Erläuterung: Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten: Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen, Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr, Betonung der positiven Attribute des Fahrrades sowie Motivation für die Nutzung des Rades. Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgerinnen und Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Rad fahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

E 8.1.2 Neben einer verstärkten periodischen und aperiodischen Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen, Aktionen und Veranstaltungen zum Radverkehr in Dresden erfolgt die Ansprache der Bevölkerung zielgruppenorientiert.

Erläuterung: Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z. B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf die Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden.

- Für die Zielgruppe Schülerinnen, Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird.
- Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu.
- Für andere Verkehrsteilnehmergruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrenden von Bedeutung.

E 8.1.3 Das Thema Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren in Dresden wird insgesamt ausgebaut und intensiviert. Die bereits vorhandenen Aktivitäten (z. B. wie das Fahrradfest der Sächsischen Zeitung, die Teilnahme am Stadtradeln, die Förderung des Radfahrens zur Arbeit, die Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie weitere einzelne Maßnahmen, die durch den Radverkehrsverantwortlichen oder die Radverkehrsverantwortliche koordiniert werden) können dabei als Grundgerüst genutzt werden.

Erläuterung: Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) ein korrektes Verhalten anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

8.2 Aktivitäten

E 8.2.1 Die Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Dresden soll zukünftig schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr weiter verbessern sowie Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam machen und auch einen Beitrag zum Ausbau weiterer Serviceangebote liefern.

Erläuterung: Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Arbeitsangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgerinnen und Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

E 8.2.2 Als grundlegende Ziele der zukünftigen Öffentlichkeitsarbeit in Dresden gilt es, ein positives Fahrradklima und ein entspanntes Verkehrsklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Erläuterung: So wird beispielsweise angeregt, gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren. Aus der Unfallanalyse geht hervor, dass in Dresden überdurchschnittlich viele und überdurchschnittlich schwere Radverkehrsunfälle passieren. Bei 64 % aller Radverkehrsunfälle mit mehreren Beteiligten sind Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer Hauptverursacherin bzw. Hauptverursacher. Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich nur an den Radverkehr richten, greifen deshalb zu kurz. Im Interesse aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sollte deshalb mit Öffentlichkeitsarbeit auf einen Verhaltens- und Bewusstseinswandel in Richtung von mehr Rücksicht und Miteinander statt Gegeneinander bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern hingewirkt werden.

E 8.2.3 Es ist zu prüfen, welche der in Tabelle 8.1 dargestellten Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen (ggf. auch in Zusammenarbeit mit Dritten) für den Radverkehr zukünftig in Dresden eingesetzt werden können.

lfd. Nr.	Maßnahme	Beispiel
1	Erstellen eines Gesamtkonzeptes bzw. einer Imagekampagne zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation.	Mannheim („Rad im Quadrat“), Emden („Emders up Rad“), Nürnberg, Karlsruhe und München mit zahlreichen Einzelaktionen und Events
2	Bildung projektbezogener Arbeitsgruppen zur Verbesserung der verwaltungsinternen Kommunikation	Radforum Stuttgart, Radlerforum Karlsruhe
3	Förderung der Elektromobilität mit Pedelecs (ggf. auch in Form von zusätzlichen Dienstfahrrädern in der Stadtverwaltung)	Tübingen („Tübingen macht blau“), Offenburg (Angebot kostenloser Solar-Akku-Ladestation für Pedelecs an Bushaltestellen), Stuttgart und Aachen (Verleih von Pedelecs)
4	Angebote zielgruppenorientierter Radfahrtrainings zum sicheren Radfahren	Radfahrsicherheitstraining 60plus in Aachen, „Besser Rad fahren“-Kurse des ADFC zur Schulung eines sicheren, korrekten und entspannten Radfahrens im Stadtverkehr
5	Wettbewerbe mit Radverkehrsbezug zur Einbindung weiterer Akteure in die Radverkehrsförderung	Potsdam „Wettbewerb Fahrradfreundliches Geschäft“
6	Einrichten eines „Scherbentelefon“ (in Dresden: „Dreckweg-App“)	Offenburg
7	Intensive Neubürgerinfo durch Flyer, Pläne und Gutscheine (z.B. auch in englischer Sprache)	Beispiele: Offenburg, Kirchheim u. Teck
8	Erstellen von Info-Broschüren und Flyer zu verschiedenen Themenbereichen zur Vermittlung von Informationen zum Radfahren	z. B. Verkehrsregeln, Aktionen, neue Führungsformen, erklärende Infos
9	Einrichten von Servicestationen für den Radtourismus	„RadService-Stationen“ an touristischen Zielen im Kreis Lippe (Rastplätze, Infotafeln, Gepäckboxen)
10	Einrichten von Fahrradabstellplätzen für Fahrräder mit Anhängern und für Tandems	Freiburg im Breisgau

Tabelle 8.1 Maßnahmen bezüglich Öffentlichkeitsarbeit und Service

Erläuterung: Bei den aufgezeigten Beispielen handelt es sich um Maßnahmen und Serviceleistungen, die sich zur Förderung des Radverkehrs insgesamt sowie zur Förderung eines positiven Fahrradklimas in anderen Städten bewährt haben. Für das Scherbentelefon gibt es in Dresden mit dem Dreckweg-Telefon bereits eine ausbaufähige Grundlage.

E 8.2.4 Zur Realisierung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit wird im Haushalt ein jährliches Budget zur Verfügung gestellt, sowie der Themenbereich personell ausreichend ausgestattet.

Erläuterung: Anhaltspunkte über die Höhe des Finanzbedarfs gibt hierbei der aktuelle Nationale Radverkehrsplan /7/, der für die nicht investiven Maßnahmen (z. B. Kommunikation, Serviceleistungen und Öffentlichkeitsarbeit) von einem Mittelbedarf in Höhe von ca. 0,5 bis 1 Euro pro Einwohner und Jahr ausgeht. Neben konkret maßnahmenbezogenen Mittelansätzen sollte dabei auch eine Pauschale die Durchführung von Kleinmaßnahmen oder kurzfristigen Aktivitäten erleichtern.

E 8.2.5 Das mit Wegweisung inklusive Knotenpunktnummern versehene Netz (vgl. Abschnitt 7 und Anlage 5) ist der Öffentlichkeit auf vielfältigem Wege bekannt zu machen. Dazu zählen die Darstellung und Downloadmöglichkeit im Internet, die Herausgabe einer gedruckten Fassung als Faltblatt sowie Informationstafeln an wesentlichen Knotenpunkten des Netzes.

Erläuterung: Eine wichtige Voraussetzung für die volle Nutzbarkeit der Knotenpunktwegweisung ist, dass das Netz vor Fahrtantritt bekannt ist und für die Routenplanung genutzt werden kann. Die Verfügbarkeit des schematischen Netzplans im Internet und eine gedruckte Version (die z.B. auch als Beilage im Amtsblatt veröffentlicht werden könnte) spielen hier eine wichtige Rolle. Ähnlich wie ein Liniennetzplan an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs soll der Netzplan aber auch vor Ort an den wichtigen Knotenpunkten sichtbar sein.

Die Veröffentlichung des Netzplanes als Faltblatt kann zugleich dazu genutzt werden, weitere Informationen (z.B. zu Verkehrsregeln) zu veröffentlichen. Die von den Nutzerinnen und Nutzern gesuchte Information (Netzplan) kann somit kombiniert werden mit Informationen, die zusätzlich an diese herangetragen werden sollen.

E 8.2.6 Um die Kenntnisse über die Radverkehrsströme und die zeitliche Entwicklung der Nachfrage zu verbessern, soll die Anzahl der automatisierten Zählstellen ausgeweitet, um öffentliche Anzeigen der Zählergebnisse an den Zählstellen erweitert und die Daten durch manuelle Zählungen ergänzt werden. Ziel ist die Erstellung und regelmäßige Aktualisierung einer Verkehrsmengenkarte Radverkehr.

Erläuterung: Die Kenntnis der Verkehrsnachfrage ist eine wichtige Grundlage für die Planung. Die bisherigen Datengrundlagen reichen dafür nicht aus und müssen besser zusammengeführt werden.

Die öffentliche Anzeige der Zählergebnisse pro Tag und Jahr an wichtigen Radverkehrsrouten ist ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, welches die Bedeutung des Radverkehrs verdeutlicht.

E 8.2.7 Die Landeshauptstadt Dresden als Schulträgerin unterstützt, dass Verkehrserziehung und die Fahrradwoche Bestandteil der schulischen Ausbildung bleiben und dass Mobilitätserziehung auch in der Sekundarstufe erfolgt.

Erläuterung: Verkehrserziehung und Fahrradwoche sind in den städtischen Schulen heute überwiegend Praxis und sollen es, ggf. unter Einbeziehung Dritter wie der Polizei, auch künftig sein. Auch nach der Fahrradwoche ist Mobilitätserziehung nötig.

E 8.2.8 Die Landeshauptstadt Dresden wird in einem Konzept „Fahrradfreundliche Stadtverwaltung“ die diesbezüglichen Handlungsnotwendigkeiten untersuchen und entsprechende Maßnahmen konzipieren und umsetzen. Dies betrifft u.a. die Erreichbarkeit der Standorte mit dem Fahrrad, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten für Beschäftigte und Besucherinnen und Besucher, die Verfügbarkeit von Dienstfahrrädern und Anreizsysteme, das Fahrrad zu benutzen.

Erläuterung: Als Arbeitgeber und öffentliche Einrichtung hat die Stadt Spielräume, im eigenen Handlungsbereich die Fahrradnutzung zu fördern. Welche Komponenten dazu wie entwickelt werden, soll in einem Projekt unter Beteiligung der verschiedenen Ämter und Einrichtungen geklärt werden. Orientierung geben bundesweite und internationale Vorbilder und Wettbewerbe (fahrradfreundliche Stadtverwaltung, fahrradfreundlicher Arbeitgeber).

9 ADMINISTRATIVE RAHMENBEDINGUNGEN

Lesehilfe: Strukturierte Empfehlungen sind mit dem Buchstaben **E** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

9.1 Gremien und Abläufe

- E 9.1.1** Alle relevanten Handlungsfelder der Radverkehrsförderung werden durch die Zuständigkeiten der einzelnen Ämter abgedeckt. Durch die vorhandene Überlagerung von Zuständigkeiten in einzelnen Aufgabenbereichen werden Schnittstellen und Abstimmungsbedarfe innerhalb der Verwaltung nötig. Aktivitäten, welche die kommunalen Grenzen überschreiten, sind mit den Nachbarkommunen abzustimmen.

Erläuterung: Die Bewertung von Koordinationsprozessen erfordert eine konkrete Zieldefinition. Auf Grundlage von Ziel festlegungen können die entsprechenden Kommunikationsschritte vereinbart und mit den erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden. Eine generelle Bewertung „Kommunikation gut oder schlecht“ kann es nicht geben.

Folgende Gremien sind für den Radverkehr in Dresden vorhanden bzw. waren projektbezogen zeitweise eingerichtet:

- Runder Tisch Radverkehr (2004-2006 im Rahmen des Projektes „UrBIKE“)
- Verkehrsrunde Rad (derzeit ausgesetzt)
- Beteiligungsverfahren im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 26er Ring
- BYPAD-Audit (2012 und Evaluierung 2014)
- Beteiligungsverfahren zum Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025-Plus (umfangreiche Lenkungsgruppe im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans).

- E 9.1.2** Für einzelne Themenfelder der Radverkehrsförderung sind strategische Grundkonzeptionen abzustimmen und mit personellen und finanziellen Mitteln auszustatten. Bei Bedarf werden zeitlich begrenzte und themenbezogenen Arbeitsgruppen eingerichtet.

Erläuterung: Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird der Bedarf einer entsprechenden Arbeitsgruppe geprüft. Als mögliche Themen für vertiefende Konzepte sind das Fahrradparken (inkl. Bike+Ride), der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen, die Führung des Radverkehrs an Baustellen, die Etablierung von Radschnellverbindungen, die jährliche Öffentlichkeitsarbeit und das Installieren von Serviceeinrichtungen für den Radtourismus (z.B. Fahrradboxen, Info-Point) zu sehen.

- E 9.1.3** Zur besseren Rückkopplung gemeinsamer Planungen ist eine ämterübergreifende Evaluation realisierter Maßnahmen durchzuführen und zu kommunizieren.

Erläuterung: Dies gilt insbesondere bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen, Verkehrsregelung bzw. der Umsetzung der StVO. In diesen Themenfeldern sind alle mit dem Radverkehr befassten Dienststellen mit unterschiedlichen Schwerpunkten involviert. Die Schnittstellen sind im Grundsatz über die Planungsphasen der HOAI geregelt.

- E 9.1.4** Die Belange berührter Satzungen sowie die einer städtebaulichen Einbindung von Verkehrsvorhaben sind zukünftig rechtzeitig und verstärkt in den Abstimmungs- und Abwägungsprozess einzubinden und zu berücksichtigen und Wegerechte zu sichern.

Erläuterung: Die Berücksichtigung städtebaulicher Belange erfolgt in einzelnen Projekten derzeit in nicht ausreichendem Maße. Die Beteiligung des Städtebaus erfolgt häufig zu spät im Planungsverlauf. Eine mögliche Verbesserung der Koordination in diesem Bereich könnte durch eine ämterübergreifende Evaluierung des gebauten Straßenraumes gefördert werden, da hieraus auch Folgerungen für weitere Projekte zu ziehen sind. Die dauerhafte Nutzbarkeit durchgängiger Wegverbindungen soll rechtlich gesichert und das nähräumliche Wegenetz für den Fuß- und Fahrradverkehr insbesondere im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen speziell berücksichtigt werden.

- E 9.1.5** Zweijährlich ist ein kurzer Bericht zum Stand der Entwicklung des Radverkehrs und seiner infrastrukturellen und sonstigen Voraussetzungen sowie der Benennung von Problemlagen an den Stadtrat zur Beratung zu geben.

Erläuterung: Der Bericht soll sich vor allem strategischen Fragen der Radverkehrsförderung widmen und den Stadtrat über die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes, aber auch über grundsätzliche Probleme, die eines Handelns der Politik bedürfen, informieren.

E 9.1.6 Die Landeshauptstadt Dresden wirkt in kommunenübergreifenden, landes- und bundesweiten Gremien zur Weiterentwicklung des Radverkehrs mit.

Erläuterung: Die Weiterentwicklung des Systems Radverkehr auf kommunaler Ebene ist auch abhängig von Randbedingungen, die in derartigen überregionalen Gremien mitbestimmt werden. So gründete beispielsweise der Freistaat Sachsen eine Landesarbeitsgemeinschaft zum Radverkehr, in welcher ausgewählte Kommunen mit Vertretern diverser Landesbehörden und weiteren Akteuren für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Sachsen und der Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr wirken sollen. Die Mitwirkung der Landeshauptstadt Dresden ist damit einerseits Interessenvertretung und verbessert andererseits den Informationsfluss. Zudem ist die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Sachsen geplant.

E 9.1.7 Den mit der Entwicklung des Radverkehrssystems in Dresden direkt oder indirekt befassten Verwaltungsmitarbeiterinnen und Verwaltungsmitarbeitern ist durch Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen die Möglichkeit zu geben, sich mit den aktuellen Entwicklungen und Anforderungen auf ihrem Arbeitsgebiet vertraut zu machen.

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

E 9.1.8 Vorliegendes Radverkehrskonzept und die weiterführenden Zwischenberichte zu den Themen Unfallanalyse, Bike+Ride, Fahrradparken und Öffentlichkeitsarbeit sind den mit Verkehrsplanung oder Radverkehr befassten Ämtern und Planungsbüros zur Kenntnis zu geben, um die rechtzeitige Berücksichtigung zu erreichen. Es ist außerdem auf der Website der Landeshauptstadt Dresden zum Download bereitzustellen.

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

9.2 Finanzierung

E 9.2.1 Für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes ist von dem in Tabelle 9.1 dargestellten Mittelbedarf auszugehen. Dieser ist der jährlichen Haushaltsplanung unter Einschluss von Fördermitteln zu Grunde zu legen und wird einschließlich des notwendigen Personalbedarfs von der Verwaltung in die Haushaltsplanung eingebracht.

Erläuterung: Die dargestellten Kostenschätzungen stellen nach derzeitigem Kenntnisstand den Bedarf dar, um politische Entscheidungen im Rahmen des Haushaltes zu ermöglichen. Der Nationale Radverkehrsplan /7/ benennt als Erfahrungswert eine Größenordnung von 13 bis 18 EUR je Einwohner und Jahr, um die Aufgaben einer Aufsteigerstadt im Radverkehr zu finanzieren. Zu diesen Aufgaben zählen der Um- und Neubau und die Erhaltung der Infrastruktur (8 bis 12 EUR je Einwohner und Jahr), die betriebliche Unterhaltung der Infrastruktur (1,70 EUR je Einwohner und Jahr), die Abstellanlagen (1,20 bis 1,50 EUR je Einwohner und Jahr), nicht-investive Maßnahmen wie Kommunikation (0,50 EUR je Einwohner und Jahr) und weitere Maßnahmen wie Fahrradverleihsystem und Fahrradstationen (1 bis 2 EUR je Einwohner und Jahr).

Maßnahme	Mittelbedarf (T EUR)		Anmerkungen
	einmalig	jährlich	
Behebung der in Anlage 6 dargestellten Mängel am Radverkehrsnetz	43.690		Mittelbedarf z.T. ohne die in E 4.1.14 benannten Relationen
notwendige Maßnahmen außerhalb des Netzes der Stufen II und III nach RIN		500	
Unterhaltung der Radverkehrsanlagen und der für den Radverkehr besonders relevanten Fahrbahnen und Wege			keine spezielle Ausweisung, da Teil des Mittelbedarfes für die Unterhaltung der gesamten Straßen- und Wegeinfrastruktur
Markierung der vorgeschriebenen Radwegefurten	150 (Annahme: 500 Furten)		Pflichtaufgabe, Finanzierung aus dem laufenden Etat des Straßenbaulastträgers
Detailuntersuchungen Netzfürungen	180		
Aufbau der Radverkehrswegweisung nach FGSV im konzipierten Wegweisungsnetz inklusive Knotennummernsystem (330 km)	300		soweit bekannt, beabsichtigt der Freistaat Sachsen die Finanzierung der Erstausrüstung des SachsenNetz Rad (in Dresden 112 + 32 km)
jährliche Unterhaltung der Radverkehrswegweisung auf 330 km Strecke		30	ca. 10 % der Investitionskosten
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen	100		
Bike+Ride	120	200	Einmalige Erstellung des 5-Jahresplanes, der Machbarkeitsstudie Fahrradstationen und Einteilung der Haltestellen in die definierten Kategorien. Jährlicher Bedarf ist auf mehrere Zuständige verteilt.
Fahrradparken	100	400	Einmalige Erstellung des 5-Jahresplanes.
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit inklusive der Informationstafeln zum Wegweisungsnetz		250	
Zählstellen und Datenanalyse		50	
SUMME	44.640	1.430	

Tabelle 9.1 Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes

10 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1	Anzahl der Straßenverkehrsunfälle insgesamt in Dresden (Skala links) und dabei beteiligte Radfahrende (Skala rechts) im Mehrjahresvergleich (Datengrundlage: Polizei Dresden).....	11
Abbildung 3.2	Unfallursachen der Hauptverursacher von Radverkehrsunfällen	12
Abbildung 3.3	Im Jahr 2014 mit Radverkehrswegweisung versehene Strecken in Dresden	16
Abbildung 4.1	Übersicht zu den konzipierten Verbindungen für den Alltagsradverkehr entsprechend Netzhierarchie als Teil des Radnetz Dresden	19
Abbildung 7.1	Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung	36
Abbildung 7.2	Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub	36

10.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 6.1	Kategorisierung der Haltestellen bezüglich Bike+Ride	33
Tabelle 8.1	Maßnahmen bezüglich Öffentlichkeitsarbeit und Service	41
Tabelle 9.1	Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes.....	45

10.3 Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen zur Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln)
DB	Deutsche Bahn
DVB	Dresdner Verkehrsbetriebe
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LSA	Lichtsignalanlage
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung

StraGIS	bei der Landeshauptstadt Dresden verwendete GIS-Anwendung
StVO	Straßenverkehrsordnung
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
VwV-StVO	Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung

10.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- /2/ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- /3/ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- /4/ Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen, Anlage 6 der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Dresden 2005
- /5/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006
- /6/ Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (Ausgabe 2014), Arbeitspapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2014
- /7/ Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2012
- /8/ Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden 2014
- /9/ Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden vom 20.11.2014 (Beschluss-Nr. V 2476/13 in Verbindung mit Beschluss Nr. V2745/14)
- /10/ „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden“ – Radverkehrskonzept 26er Ring, Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden vom 16.12.2010 (Beschluss zu V0277/09)

10.5 Impressum

Bearbeitung:

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH (Federführung)

Leipziger Straße 120, D-01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11

isup@isup.de

www.isup.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Michael Haase (Projektleitung), Dipl.-Verk.wirtsch. Claudia Lämmer

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR (Geschäftsführer Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz, Dipl.-Ing., Dipl.-Soz. Wolfgang Bohle, Dipl.-Ing. Heike Prahlow)

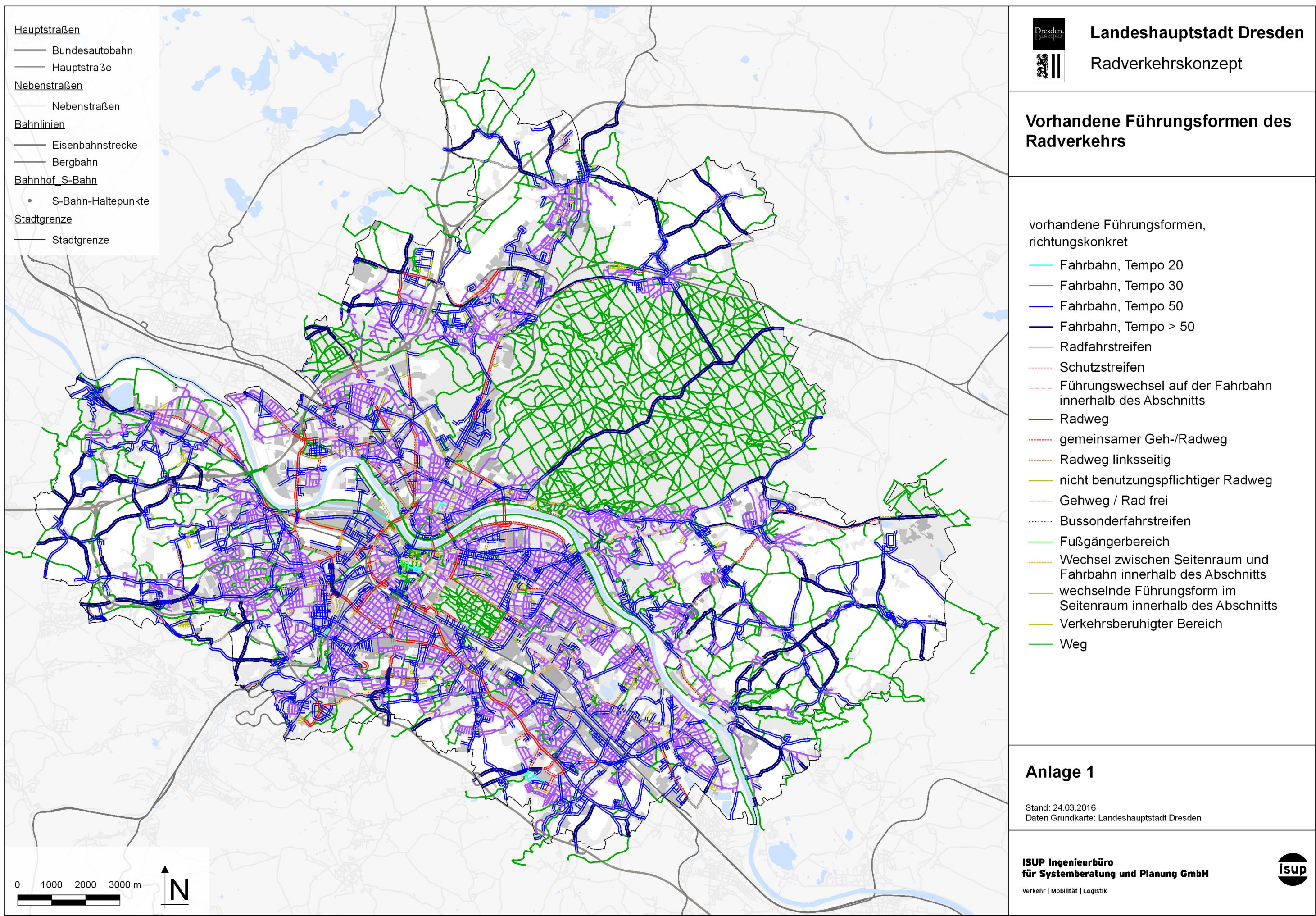
Adelheidstraße 9b, D-30171 Hannover

Tel. (05 11) 220 601 -80 info@pgv-alrutz.de www.pgv-alrutz.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Heike Prahlow, Dipl.-Umweltwiss. Stefanie Grüneberg, Dipl.-Geogr. Stefanie Busek

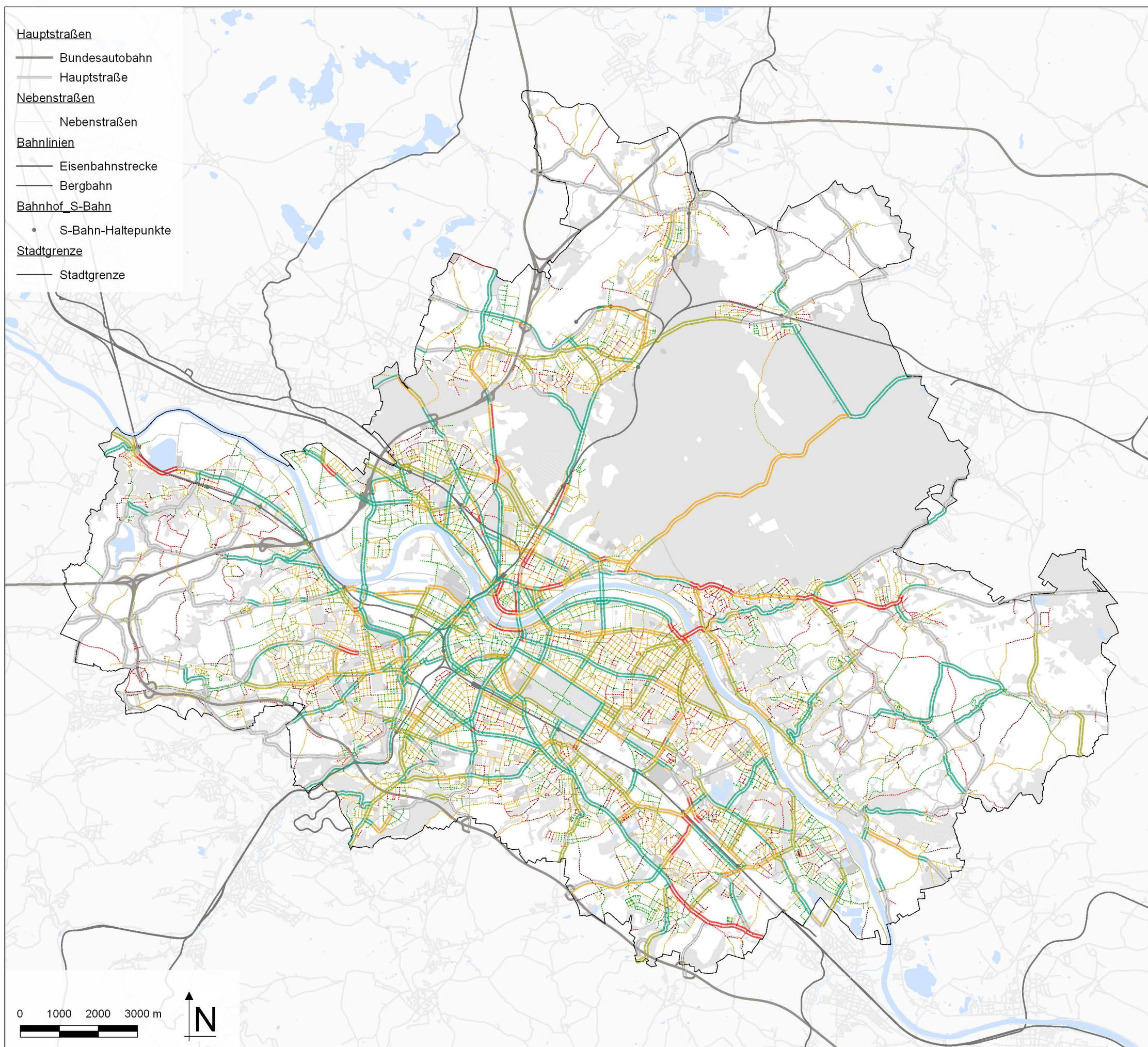
ANLAGE 1:

Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs (Karte)



ANLAGE 2:

Bewertung der Führungsform bzw. Zustandsklasse der Strecken (Karte)



- Hauptstraßen**
- Bundesautobahn
 - Hauptstraße
- Nebenstraßen**
- Nebenstraßen
- Bahnlinien**
- Eisenbahnstrecke
 - Bergbahn
- Bahnhof_S-Bahn**
- S-Bahn-Haltepunkte
- Stadtgrenze**
- Stadtgrenze



Bewertung der Führungsform bzw. Zustandklasse der Strecken

Abweichung Führungsform*

- keine Abweichung
- Abweichung 1 Stufe
- Abweichung 2 Stufen
- Abweichung 3 Stufen
- fehlende Daten

Zustandsklasse Nebennetz

- Zustandsklasse U
- Zustandsklasse V
- Zustandsklasse K
- Zustandsklasse M
- Zustandsklasse L
- Zustandsklasse S

* Gezeigt wird bei den Hauptverkehrsstraßen, um wie viele Stufen die vorhandene Führung des Radverkehrs von der nach ERA 2010, Bilder 7 und 8, notwendigen Führungsform abweicht.

Anlage 2

Stand: 24.03.2016
Daten Grundkarte: Landeshauptstadt Dresden

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

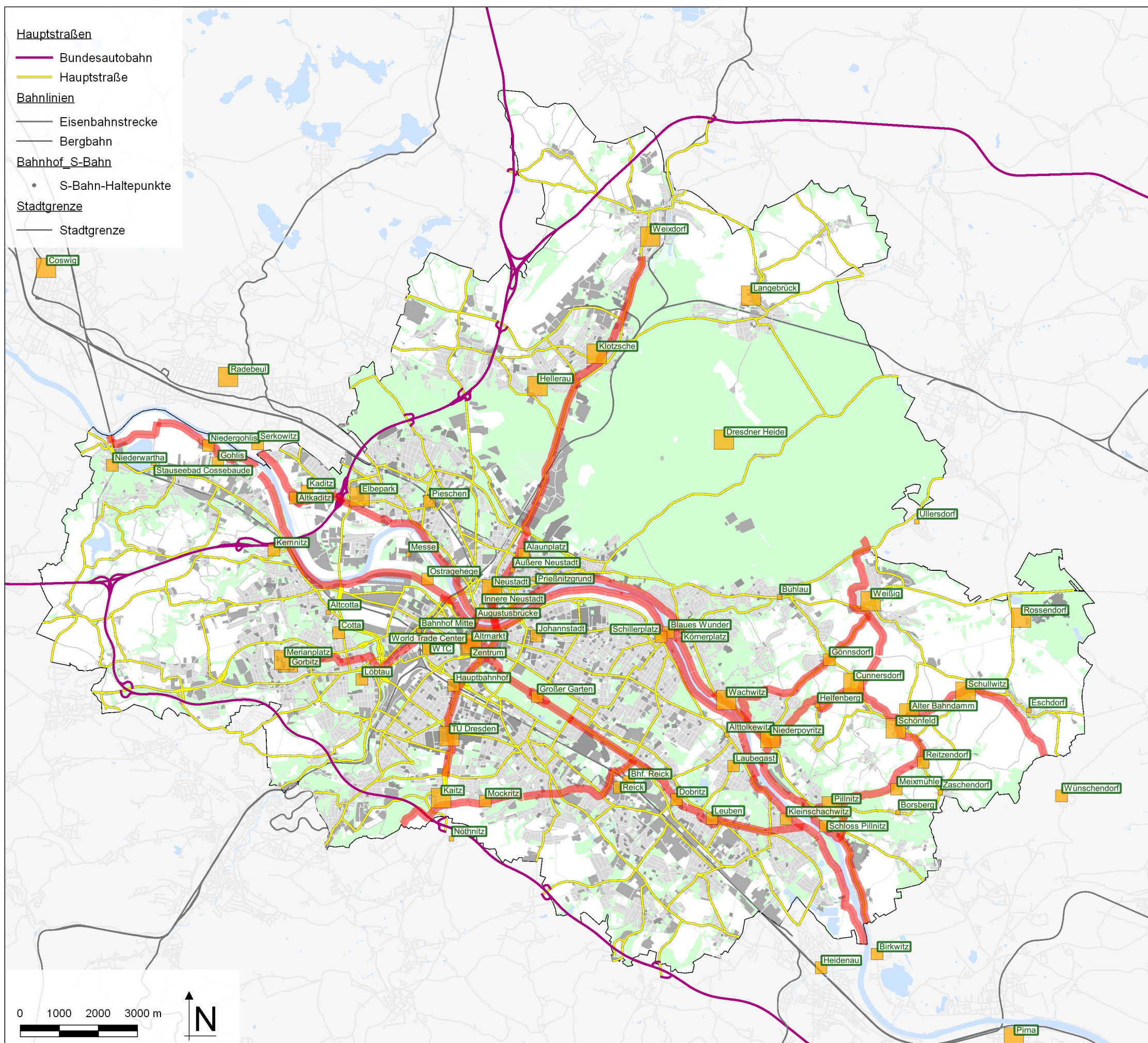


ANLAGE 3:

Analyse Sondermerkmale (Karte)

ANLAGE 4:

2014 vorhandene Radverkehrswegweisung (Karte)



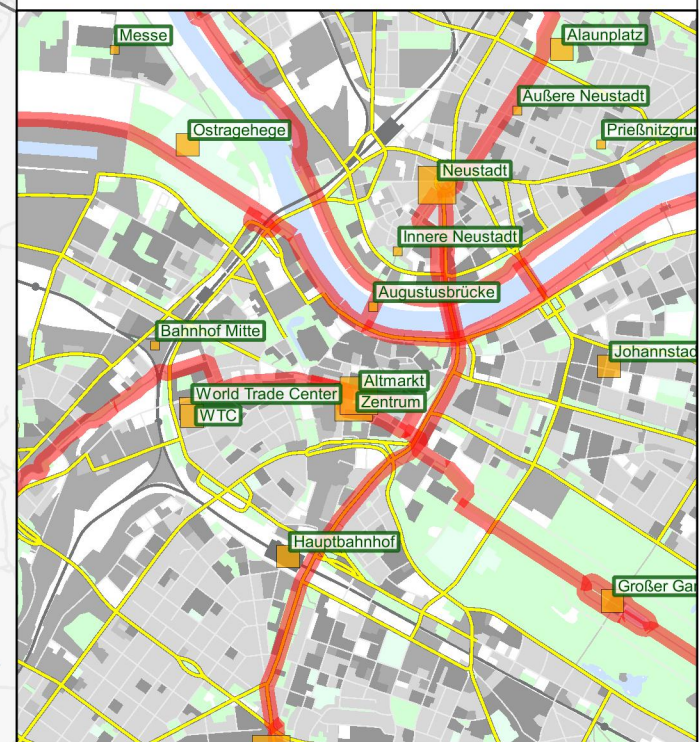
2014 vorhandene Radverkehrswegweisung

Ist-Wegweisungsnetz

2014 gewiesene Zielorte

- Hauptziel
- Unterziel
- Nahziel

Ausschnitt Innenstadt



Anlage 4

Stand: 24.10.2014
Daten Grundkarte: Landeshauptstadt Dresden



ANLAGE 5:

Radverkehrsnetz Dresden und Maßnahmen (Karte A0)

ANLAGE 6:

Maßnahmenliste Netz Gesamtstadt (Tabelle)

Die aus den Mängelbeschreibungen abgeleiteten Maßnahmen sind die Grundlage für die erste Kostenschätzung. Veränderungen bei den Zuordnungen zu Maßnahmentypen, Kostenschätzungen und Prioritätensetzungen infolge der Projektplanung, verkehrsrechtlichen Anordnungen und fachbehördlichen Prüfungen sind möglich.

Die angegebenen **Maßnahmekategorien** basieren auf einem ersten ortskonkreten Maßnahmevorschlag. Dieser wurde auf der Grundlage des voraussichtlich umfangreichsten Maßnahmeteils einer der folgenden Maßnahmekategorien zugeordnet:

- grundhafter Straßenbau
- Baumaßnahme Radverkehrsanlage
- punktuelle bauliche Maßnahmen
- Oberfläche sanieren
- punktuelleverkehrsorganisatorische Maßnahmen
- streckenhafteverkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Komplettumbau Knotenpunkt
- Teilumbau Knotenpunkt
- verkehrstechnische Maßnahme
- Knotenpunkt: Verkehrsorganisation

Die angegebenen **Prioritäten** wurden wie folgt gebildet:

Priorität 1:	i.d.R. Maßnahmen, die im Wegweisungsnetz liegen, bei denen voraussichtlich eine hohe Zahl von Einwohnerinnen und Einwohnern oder Nutzerinnen und Nutzern betroffen ist oder bei denen der Abbau gravierender Verkehrssicherheitsmängel geplant ist
Priorität 2:	Maßnahmen, die nicht anderen Prioritäten zugeordnet wurden
Priorität 3:	Maßnahmen mit einem langen Planungsvorlauf bei hohen Kosten bzw. solche, die kein besonders schwerwiegendes Problem lösen sollen
Sowieso-Maßn.:	Maßnahmen, die im Zuge anderer, unabhängig vom Bedarf des Radverkehrs bereits beschlossener Projekte mit realisiert werden können
allgemeine Maßn.:	Maßnahmen, die innerhalb eines größeren, nicht radverkehrsspezifischen Projektes, welches noch nicht konkret beschlossen ist, realisiert werden müssten

Die dargestellten **Kostenklassen** umfassen folgende Wertspannen:

Kostenklasse 1:	bis 10 T EUR
Kostenklasse 2:	bis 50 T EUR
Kostenklasse 3:	bis 200 T EUR
Kostenklasse 4:	bis 600 T EUR
Kostenklasse 5:	über 600 T EUR

„Kosten offen“ bedeutet, dass gegenwärtig noch keine Kostenschätzung möglich ist.

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
501	Schäferstraße	zwischen Walterstraße und Weißeritzstraße	Fahrbahnführung bei hohem DTV wenig gesichert, an Haltestellen eng	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
501B	Schäferstraße	zwischen Walterstraße und Weißeritzstraße	Furtmarkierungen bei den freigegebenen Gehwegen fehlen	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
502	Hamburger Straße	zwischen Walterstraße und Bremer Straße	Radweg untermaßig (1,50 m), Grundstückszufahrten Großpflaster und zurückgesetzt, Furten z.T. nicht markiert	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
503	Schweriner Straße	Knotenzufahrt Weißeritzstraße	Schutzstreifen endet in Zufahrt	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
504	Hamburger Straße	zwischen Flügelwegbrücke und Bremer Straße	mangelhafte Radwege (untermaßig (1,40 ... 1,50 m), Pflaster Grundstückszufahrten, querliegende Borde, tw. Stetigkeit)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
505	Hamburger Straße	Knotenpunkt mit Flügelwegbrücke	bauliche Mängel der Radverkehrsführung (querliegende Borde, Pflaster, Unstetigkeiten), freier Rechtsabbieger	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
506	Flügelwegbrücke		Begrenzung Gem. Rad-/Gehweg bei Dunkelheit schwer erkennbar	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	2
507	Washingtonstraße	zwischen Flügelwegbrücke und Flutrinnenbrücke	beidseitig Radweg zu schmal, bauliche Einzelmängel	grundhafter Straßenbau	3	4
508	Washingtonstraße	Knotenpunkt mit Werftstraße	nordwärts freier Rechtsabbieger	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
508B	Washingtonstraße	Knotenpunkt mit Werftstraße	Radweg direkt hinter Haltestellen-Unterstand (fehlende Sicht zwischen Fußgängern und Radverkehr)	punktueller baulicher Maßnahmen	2	1
509	Washingtonstraße	Flutrinnenbrücke	Abtrennung zur Fahrbahn bei Dunkelheit schwer erkennbar	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
510	Washingtonstraße	zwischen Flutrinnenbrücke und Kötzschenbroder Straße	beidseitig Radweg zu schmal, bauliche Einzelmängel	grundhafter Straßenbau	3	3
511	Elbradweg	zwischen Flügelwegbrücke und Altkaditz	nur unbefestigter Pfad	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	5
512	Knotenpunkt Radeberger - Bautzener Straße	zwischen Diakonissenweg und Radeberger Straße	hoher DTV, Verbindung Radeberger Straße zu Diakonissenweg Abbiegeverbot	verkehrstechnische Maßnahme	1	1
512B	Knotenpunkt Radeberger - Bautzener Straße	zwischen Diakonissenweg und Radeberger Straße	hoher DTV, Verbindung Radeberger Straße zu Diakonissenweg Abbiegeverbot	Teilumbau Knotenpunkt	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
513	Radeberger Straße	Knotenpunkt mit Waldschlößchenstraße	in westlicher Richtung keine Radverkehrsführung auf Fahrbahn	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	1	1

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
514	Radeberger Straße	zwischen Bautzener Straße und Waldschlößchenstraße	DTV für einfache Fahrbahnführung bei Tempo 50 etwas zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	2
515	Charlottenstraße - Heideparkstraße	zwischen Fischhausstraße und Waldschlößchenstraße	DTV für einfache Fahrbahnführung bei Tempo 50 etwas zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	2
516	Fischhausstraße	zwischen Heideparkstraße und Moritzburg-Pillnitzer Weg	DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch, bestehender Weg auf Südostseite nicht gut nutzbar	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4
517	Radeberger Landstraße	zwischen Moritzburg-Pillnitzer Weg und Stadtgrenze zu Radeberg	DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch und zu schnell	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	5
518	Brockhausstraße	zwischen Elbradweg und Bautzner Straße	Pflasterbelag insbesondere bergab rutschig	Oberfläche sanieren	3	3
519	Brockhausstraße	Querung der Bautzner Straße	unsichere Querung, da viel und schneller Verkehr, z.T. unübersichtlicher Stau	Teilumbau Knotenpunkt	1	2
521	Winterbergstraße	zwischen Karcherallee und Zwinglistraße	DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch; Schutzstreifenstück ostwärts zu schmal	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
521B	Winterbergstraße	zwischen Karcherallee und Zwinglistraße	DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch; Schutzstreifenstück ostwärts zu schmal	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
522	Winterbergstraße	zwischen Zwinglistraße und Liebstädter Straße	DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch, Fahrbahn breit	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
523	Winterbergstraße	zwischen Liebstädter Straße und Dobritzer Straße	Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und Parkstreifen fehlt	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
523B	Winterbergstraße	zwischen Liebstädter Straße und Dobritzer Straße	zwischen Schilfweg und Dobritzer Straße ostwärts freigegebener Gehweg schlechter Zustand	Oberfläche sanieren	1	2
524	Winterbergstraße	Knotenpunkt mit Dobritzer Straße - An der Rennbahn	Mittelinsel zu kurz für z.B. mehrere Fahrräder oder mit Anhänger	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	1	1
525	Winterbergstraße	zwischen Georg-Marwitz-Straße und Altdobritz	schlechte Oberfläche	Oberfläche sanieren	1	2
525B	Winterbergstraße	zwischen Georg-Marwitz-Straße und Altdobritz	schlecht gesicherte Poller (aus Gruppe nicht erkennbar)	punktueller bauliche Maßnahmen	1	1
526	Kadenstraße - Dobritzer Weg	an Moränenende	Überquerungsmöglichkeit der Gleise liegt außerhalb der Fahrachse (Platz vorhanden)	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2
526B	Kadenstraße - Dobritzer Weg	an Moränenende	schlechter Oberflächenzustand Beginn Dobritzer Weg	Oberfläche sanieren	1	1
527	Neundorfer Straße	Abzweig Dobritzer Weg	Übergang zwischen Straße und Weg holprig und Sichtfeld zugeparkt	Oberfläche sanieren	2	1

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
528	Pirnaer Landstraße	Knotenpunkt mit Zamenhofstraße	Linksabbiegen aus Pirnaer Landstraße zu Zamenhofstraße (bzw. direkt zu Rottwerndorfer Straße) wegen Gleisen und Knotenpunktgeometrie kompliziert, Abbiegeunfälle	punktueller baulicher Maßnahmen	1	1
529	Pirnaer Landstraße	Altleuben (Haltestellen)	am Beginn der angehobenen Radfahrbahn bauliche Einengung auf ca. 80 cm Breite durch zu breite Insel (zu schmal für Anhänger)	punktueller baulicher Maßnahmen	2	1
530	Pirnaer Landstraße	zwischen Berthold-Haupt-Straße und Bahnhofstraße	DTV für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, Fahrbahnbreite vorhanden	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
530B	Pirnaer Landstraße	zwischen Berthold-Haupt-Straße und Bahnhofstraße	an Bahnhofstraße wird freigegebener Gehweg abgesetzt geführt	punktueller baulicher Maßnahmen	1	1
531	Pirnaer Landstraße	zwischen Bahnhofstraße und Am Lugaer Graben	DTV für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, Seitenraum wegen Breite, Einbauten und Unstetigkeit ungeeignet	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
532	Pirnaer Landstraße	zwischen Am Lugaer Graben und Fritz-Schreiter-Straße	DTV für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, Seitenraum wegen Breite, Einbauten und Unstetigkeit ungeeignet	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
532B	Pirnaer Landstraße	zwischen Am Lugaer Graben und Fritz-Schreiter-Straße	DTV für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, Seitenraum wegen Breite, Einbauten und Unstetigkeit ungeeignet	grundhafter Straßenbau	2	2
533	Pirnaer Landstraße	zwischen Fritz-Schreiter-Straße und Stadtgrenze	DTV für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, Seitenraum wegen Breite, Einbauten und Unstetigkeit ungeeignet	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
533B	Pirnaer Landstraße	zwischen Fritz-Schreiter-Straße und Stadtgrenze	z.T. fehlender Sicherheitstrennstreifen beim Schutzstreifen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
533C	Pirnaer Landstraße	zwischen Fritz-Schreiter-Straße und Stadtgrenze	DTV für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, Seitenraum wegen Breite, Einbauten und Unstetigkeit ungeeignet (nordseitig)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
534	Am Hauptbahnhof	Knotenpunkt mit Fritz-Löffler-Straße / Bayrische Straße	diverse Detailmängel: Markierung nordwärts führt teils auf Gehweg; vorgezogene Aufstellbereiche zu kurz	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	2	1
534B	Am Hauptbahnhof	Knotenpunkt mit Fritz-Löffler-Straße / Bayrische Straße	diverse Detailmängel: Drehung Fahrrad-LSA ungünstig	verkehrstechnische Maßnahme	2	1
534C	Am Hauptbahnhof	Knotenpunkt mit Fritz-Löffler-Straße / Bayrische Straße	diverse Detailmängel: ungünstige Beleuchtung	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
535	Fritz-Löffler-Straße	zwischen Hauptbahnhof und Fritz-Löffler-Platz	Radwege untermaßig (hohes Aufkommen und großer Überholbedarf) und Betonpflaster	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	3
535B	Fritz-Löffler-Straße	zwischen Hauptbahnhof und Fritz-Löffler-Platz	Radwege untermaßig (hohes Aufkommen und großer Überholbedarf) und Betonpflaster	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
536	Bergstraße	zwischen Fritz-Löffler-Platz und Zelleschem Weg	Radwege untermäßig (hohes Aufkommen und großer Überholbedarf) und Betonpflaster	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	2
536B	Bergstraße	zwischen Fritz-Löffler-Platz und Zelleschem Weg	Radwege untermäßig (hohes Aufkommen und großer Überholbedarf) und Betonpflaster	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
537	Bergstraße	zwischen Zelleschem Weg und Mommsenstraße	Radwege untermäßig (hohes Aufkommen und großer Überholbedarf) und Betonpflaster	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	2
537B	Bergstraße	zwischen Zelleschem Weg und Mommsenstraße	Radwege untermäßig (hohes Aufkommen und großer Überholbedarf) und Betonpflaster	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
538	Bergstraße	nördlich Heckelstraße	stadtwärts Radweg an Haltestelle (Busbucht) stark untermäßig (z.T. nur freigegebener Gehweg)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
539	Bergstraße	zwischen Mommsenstraße und Alträcknitz	bergab zu schlechte Radwegqualität für die Geschwindigkeiten (Breite, Borde); bergauf zu enger Rad-/Gehweg	grundhafter Straßenbau	2	3
540	Bergstraße	Knotenpunkt mit Räcknitzhöhe	Führung des geradeausfahrenden Radverkehrs rechts vom Rechtsabbieger bei hohen Geschwindigkeiten; Gefährdung durch freie Rechtsabbieger; keine brauchbare Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Räcknitzhöhe bzw. Nöthnitzer Straße; kurzer benutzungspflichtige	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	2	1
540B	Bergstraße	Knotenpunkt mit Räcknitzhöhe	Führung des geradeausfahrenden Radverkehrs rechts vom Rechtsabbieger bei hohen Geschwindigkeiten; Gefährdung durch freie Rechtsabbieger; keine brauchbare Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Räcknitzhöhe bzw. Nöthnitzer Straße; kurzer benutzungspflichtige	Teilumbau Knotenpunkt	2	2
541	Bergstraße	zwischen Räcknitzhöhe und Kohlenstraße	geringe Breiten der Radverkehrsanlagen, insbesondere bergab (bei Abzug Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn)	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
541B	Bergstraße	zwischen Räcknitzhöhe und Kohlenstraße	geringe Breiten der Radverkehrsanlagen, insbesondere bergab (bei Abzug Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
541C	Bergstraße	zwischen Räcknitzhöhe und Kohlenstraße	geringe Breiten der Radverkehrsanlagen, insbesondere bergab (bei Abzug Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
542	Fabrikstraße	zwischen Freiburger Straße und Nossener Brücke	für Radverkehr verboten (Z 250)	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
542B	Fabrikstraße	zwischen Freiburger Straße und Nossener Brücke	abschnittsweise sehr schlechter Fahrbahnbelag	Oberfläche sanieren	1	3

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
543	Hofmühlenstraße	Knotenpunkt mit Würzburger Straße	Sackgassenzeichen, obwohl Durchfahrt für Radverkehr möglich	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
545	Tharandter Straße	zwischen Heidenschanze und Serpentinstraße	Zweirichtungs-Geh-Radweg sehr schmal (2,00 m inklusive Sicherheitsräume)	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	1
546	Elbradweg ÖW 5 - Altstadt II	zwischen Albertbrücke und Fähre Johannstadt	Radweg zu schmal für Aufkommen Rad- und Fußverkehr	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
547	Pfeifferhannsstraße ÖW 10 - Altstadt II	Zugang zum Elbradweg an K.- Kollwitz-Straße	fehlende Querungshilfe (Mittelinsel) und zu hoher Bord	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2
548	Pfeifferhannsstraße	nördlich Gerokstraße	Wegezustand sehr schlecht	Oberfläche sanieren	2	2
549	Pfeifferhannsstraße	südlich Gerokstraße (zu Anliegerfahrbahn)	starker Verkehr auf Gerokstraße (direktes Erreichen der Anliegerfahrbahn wäre besser)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	1
550	Dürerstraße (Wohnweg)	Zöllnerstraße - Gerokstraße - Dürerstraße	Einbahnstraße ohne Freigabe	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
551	verlängerte Pöppelmannstraße	zwischen Pöppelmannstraße und Striesener Straße	geringe Wegbreite	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	1
552	Pfotenhauerstraße Elsasserstraße	Verbindung zum Günzplatz	fehlende Fahrtmöglichkeit zwischen Sachsenallee und Elsasser Straße	punktueller bauliche Maßnahmen	1	1
553	Pfotenhauerstraße	Knotenpunkt mit Elisenstraße	abknickende Hauptstraße (keine schützenden Mittelinseln)	punktueller bauliche Maßnahmen	1	2
554	Pfotenhauerstraße	zwischen Elisenstraße und Fetscherstraße	Verkehrsstärken für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch (Breitenreserven bei Umorganisation vorhanden)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
555	Pfotenhauerstraße	zwischen Fetscherstraße und Schubertstraße	schlechter Belag, alte Gleise	Oberfläche sanieren	2	3
556	Goetheallee	Knotenpunkt mit K.-Kollwitz-Ufer	schwieriges Linksabbiegen aus Richtung Ost (keine geschützte Aufstellfläche)	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
557	Goetheallee / Naumannstraße	zwischen K.-Kollwitz-Ufer und Schillerplatz	keine Radverkehrsanlage bei hohem DTV (unfallträchtiges Gehwegfahren), keine Vorbeifahrtmöglichkeit am Rückstau (gesonderte Detailuntersuchung nötig)	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
558	Gerokstraße	zwischen Günzplatz und Arnoldstraße	DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch / schlechter Fahrbahnbelag	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
559	Blasewitzer Straße	zwischen Arnoldstraße und Fetscherstraße	DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
560	Blasewitzer Straße	zwischen Fetscherstraße und Berggartenstraße	schlechter Belag und DTV für einfache Fahrbahnführung zu hoch	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
561	Dürerstraße	zwischen Günzstraße und Fetscherstraße	schlechter Belag	Oberfläche sanieren	1	4
562	Wormser Straße	zwischen Fetscherstraße und Huttenstraße	teils schlechter Belag	Oberfläche sanieren	1	2
562B	Wormser Straße	zwischen Fetscherstraße und Huttenstraße	Einbahnstraße in Gegenrichtung nicht geöffnet (erfordert Umorganisation)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	2
563	Wormser Straße	zwischen Huttenstraße und Tittmannstraße	schlechter Belag, schwieriges Querprofil, eng, Durchgangsverkehr	Oberfläche sanieren	2	3
564	Spenerstraße	zwischen Merseburger Straße und Haydnstraße	Weg eng, Borde	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	2
565	Verlängerung Merseburger Straße	zwischen Merseburger Straße und Eilenburger Straße	bisher keine Durchfahrt möglich (städtebauliche Neuordnung des Gebietes geplant)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	3
566	Schandauer Straße	zwischen Pohlandplatz und Bergmannstraße	stadteinwärts Gemeinsamer Geh- und Radweg eng und z.T. mangelhafte bauliche Ausführung	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
567	Schandauer Straße	zwischen Bergmannstraße und nächster Weteinmündung stadtwärts	stadteinwärts benutzungspflichtiger Radweg zu eng und im Bereich der Warteflächen der Ampel und Haltestelle	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
568	Comeniusstraße ÖFW 55 Altstadt II	Verbindung zum Straßburger Platz	am Weg teils bauliche Einzelmängel	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
569	Canalettostraße / Nikolaistraße	zwischen Straßburger Platz und Fetscherplatz	schlechter Fahrbahnzustand	Oberfläche sanieren	2	3
570	Fetscherplatz	zwischen Nikolaistraße und Reinickstraße	ungesicherte Querung, Borde	punktueller baulicher Maßnahmen	2	2
571	Thomaestraße	zwischen Blasewitzer Straße und Dürerstraße	schlechter Fahrbahnbelag	Oberfläche sanieren	2	2
572	Comeniusstraße	Knotenpunkt mit Fetscherplatz	Fetscherstraße wegen hohen Verkehrsaufkommens nur schwierig querbar (Unfälle in Zusammenhang mit Queren)	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
573	Stresemannplatz	gesamte Fahrbahn	Schlackepflaster (Rutschgefahr)	Oberfläche sanieren	2	3
574	Fetscherstraße / Querallee	Kreuzung mit Stübelallee	z.T. lange Wartezeiten	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
575	Fetscherstraße	Kreuzung mit Holbeinstraße	wegen hohen Verkehrsaufkommens Schwierigkeiten für Pkw (Unfälle mit Radfahrern) und Radverkehr beim Queren der Fetscherstraße	verkehrstechnische Maßnahme	1	1
575B	Fetscherstraße	Kreuzung mit Holbeinstraße	wegen hohen Verkehrsaufkommens Schwierigkeiten für Pkw (Unfälle mit Radfahrern) und Radverkehr beim Queren der Fetscherstraße	Komplettumbau Knotenpunkt	allgemeine Maßn.	Kosten offen

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
576	Dürerstraße	zwischen Fetscherstraße und Gluckstraße	Einbahnstraße in Gegenrichtung nicht geöffnet	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
577	Gluckstraße	Knotenpunkt mit Fetscherstraße und Blasewitzer Straße	keine befahrbare Verbindung zwischen Gluckstraße und den übrigen Knotenarmen (Borde), schlechte Oberflächen führen zu Stürzen (Unfälle)	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
578	Huttenstraße / Augsburger Straße	zwischen Blasewitzer Straße und Wittenberger Straße	sehr schlechter Fahrbelag	Oberfläche sanieren	1	2
579	Wittenberger Straße	zwischen Paul-Gerhard-Straße und Löscherstraße	durch beidseitiges Parken z.T. sehr eng, schwierige Verhältnisse zu Schulbeginn durch haltende Pkw	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
580	Karcherallee	Knotenpunkt mit Stübelallee	südwärts: keine legale Geradeausfahrmöglichkeit für Radverkehr	verkehrstechnische Maßnahme	1	2
580B	Karcherallee	Knotenpunkt mit Stübelallee	nordwärts: schlechte Oberflächen, geringe Aufstellflächen bei unterbrochener Signalisierung	Teilumbau Knotenpunkt	2	2
581	Karcherallee	zwischen Stübelallee und B.-Brecht- Allee	nordwärts an Knotenpunkt mit Comeniusstraße z.T. Konflikte durch starken Rechtsabbiegestrom	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	2	1
582	Hübnerstraße	zwischen Berggartenstraße und Schillerplatz	ostwärts wegen Einbahnstraße nicht legal befahrbar (runder Verkehr und fehlende Signalisierung)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
583	Laubestraße	zwischen Geisingstraße und Haenel- Claus-Straße	Ende 2014 noch keine nutzbare Verbindung	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
584	Bergmannstraße / Heynathsstraße	zwischen Schandauer Straße und Schrammsteinstraße	nicht benutzungspflichtige Radwege sehr mangelhaft: schlechte Oberfläche, fehlende Furtmarkierungen, zu geringe Breite, schlechte Sichtverhältnisse; enges Überholen auf der Fahrbahn	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	4
585	Schneebergstraße	zwischen Rosenbergstraße und Heynathsstraße	fehlende Aufstellflächen für Linksabbieger in der Heynathsstraße bzw. die Rosenbergstraße (z.T. Unfälle); schlechte Sichtverhältnisse auf Verkehr von Osten (Unfälle)	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	1	2
586	Schillerplatz	zwischen Elbradweg und Tolkewitzer Straße	schlechte Oberfläche (Großpflaster) und Borde	Oberfläche sanieren	3	2
587	Elbradweg (bisher keine Verbindung vorhanden)	zwischen Coselgasse und Kleinschachwitzer Ufer	Werft muss auf z.T. engen Wegen elbfern umfahren werden	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
588	Elbradweg (Kleinschachwitzer Ufer)	zwischen Meußlitzer Straße und Berthold-Haupt-Straße	Unfälle durch Poller und Nichtbeachtung Rechts-vor-Links- Regelung	punktueller verkehrsorganisatorischer Maßnahmen	1	1

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
589	Zschieerer Elbweg	nördlich ÖW 6 Zschieeren	sehr plötzlicher starker Gradientenwechsel durch tiefer liegende Gleise für Boottransport	punktueller bauliche Maßnahmen	3	2
590	verlängerte Junghansstraße (private Fläche)	zwischen Calvinstraße und Rosenbergstraße	Weg schmal, nordöstliches Ende schlechter Belag und Bord, südwestliches Ende enge Radien, z.T. Konflikte mit Fußgängern	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
591	verlängerte Rosenbergstraße (ÖFW 87 - Gruna/Seidnitz)	zwischen Rosenbergstraße und Brücke über Landgraben	Weg schmal, schlechter Zustand und am Beginn zeitweise zugestellt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	1
592	Liebstädter Straße	zwischen Winterbergstraße und Rudolf-Bergander-Ring	zur Zeit noch keine Durchfahrt möglich	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
593	Kipsdorfer Straße	Kreuzung mit Altenberger Straße	Altenberger Straße schwierig zu überqueren (Mittelinsel in Rückverziehung denkbar)	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2
594	verlängerte Steirische Straße (ÖFW 16 - Tolkewitz/ Laubegast)	zwischen Toeplerstraße und Berchtesgadener Straße	Weg schmal und in schlechtem Zustand, Poller, z.T. Konflikte mit Fußgängern, schlechter Übergang auf Toeplerstraße	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
595	Österreicher Straße / Kleinschachwitzer Ufer	Ein- und Ausfahrt ALDI	mehrere Unfälle in Zusammenhang mit Ausfahrt und z.T. mit Zweirichtungsradverkehr	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
596	Schaufußstraße	zwischen Tolkewitzer Straße und Elbradweg	gegenwärtig nur Verbindung über Treppe	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4
597	Hepkestraße	Knotenpunkt mit Enderstraße	in West-Ost-Richtung keine legale bzw. einfache Fahrbeziehung, da versetzte Einmündungen; aus Richtung Süd Linksabbiegestreifen für Radfahrer schwierig zu erreichen (Unfall)	Komplettumbau Knotenpunkt	allgemeine Maßn.	Kosten offen
598	verlängerte Hepkestraße	Hepkestraße bis Berthelsdorfer Weg	gegenwärtige Wegführung sehr umwegig und winklig (Gebietsentwicklung geplant)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	allgemeine Maßn.	Kosten offen
599	verlängerte Schlömilchstraße (ÖFW 33 - Tolkewitz)	zwischen Berthelsdorfer Weg und Kipsdorfer Straße	Wegezustand unbefriedigend (Oberfläche, Breite)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	2
600	Enderstraße	zwischen Bodenbacher Straße und Hepkestraße	Verkehrsmengen für einfache Fahrbahnführung zu hoch; Gehweg "Rad frei" führt zu Linksfahren und z.T. zu Unfällen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
601	Bärensteiner Straße	zwischen Glashütter Straße und Schandauer Straße	Einbahnstraße verhindert Durchfahrt in Richtung Schandauer Straße	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
602	Altenberger Straße / Enderstraße	zwischen Schandauer Straße und Hepkestraße	Verkehrsmengen für einfache Fahrbahnführung zu hoch, z.T. Unfälle im Zusammenhang mit Gehwegfahren	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
604	Wehlener Straße	zwischen Marienberger Straße und Alttolkewitz	Verkehrsmengen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
605	Altolkewitz	zwischen Ortseingang und Niederpoyritzer Straße	Verkehrsmengen für einfache Fahrbahnführung zu hoch, z.T. Führung im Verkehrsraum der Straßenbahn	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
606	verlängerte Toeplerstraße (bisher keine Verbindung vorhanden)	zwischen Toeplerstraße und Salzburger Straße durch Altelbarm	bislang kein nutzbarer Weg vorhanden	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4
607	Weg zwischen Salzburger Straße und Leubener Straße (bisher keine Verbindung vorhanden)	entlang Kiesgruben	Wege in schlechtem Zustand, zu schmal und z.T. nur eingeschränkt zugänglich	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4
608	verlängerte Tauernstraße (bisher keine Verbindung vorhanden)	entlang Kiesgruben	Wege in schlechtem Zustand, zu schmal und z.T. nur eingeschränkt zugänglich	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
609	Leubener Straße	zwischen Österreicher Straße und Pirnaer Landstraße	Führung des Radverkehrs im Verkehrsraum der Straßenbahn (freigegebener Gehweg schwer zu befahren und unsicher)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
610	Weg (bisher keine Verbindung vorhanden)	zwischen Leubener Straße und Leubener Weg	Weganschluss ungenügend	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2
611	Berthold-Haupt-Straße	zwischen Pirnaer Landstraße und Freystraße	Radverkehrsführung im Gleisbereich (Unfälle)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
611B	Berthold-Haupt-Straße	zwischen Pirnaer Landstraße und Lockwitzbachweg	Radverkehrsführung im Gleisbereich (Unfälle)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	Kosten offen
612	Altgruna	zwischen Zwinglistraße und Rosenbergstraße	Wegezustand mangelhaft, Borde, für Radverkehr gesperrt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
613	Zwinglistraße	Kreuzung mit Bodenbacher Straße / Rothermundpark	mehrere Unfälle im Zusammenhang mit dem Grünen Blechpfeil	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
614	Bodenbacher Straße	zwischen Zwinglistraße und Moränenende	diskontinuierliche Führung des Radverkehrs, sehr häufige Unterbrechung der Schutzstreifen an Haltestellen und Zufahrten	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
615	Karcherallee	zwischen Stübelallee und Wiener Straße	südwärts Radweg mit sandgeschlammter Oberfläche (Staub, Pfützen) und gemeinsame Führung mit Fußgängern auf nur 3 m breiten Weg	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4
615B	Karcherallee	zwischen Stübelallee und Wiener Straße	nordwärts Radweg mit sehr schlechter Plattenoberfläche und steilen Rampen an den Nebenstraßen, z.T. nur 2 m breit nutzbar und Borde	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
616	Wiener Straße	Knotenpunkt mit Karcherallee / Rayskistraße	Unfallhäufung auf westlicher Radverkehrsfurt in Zusammenhang mit Einbiegen/Kreuzen (sehr weiter Querschnitt)	punktueller bauliche Maßnahmen	1	2
617	Rayskistraße	zwischen Bahndamm und Reicker Straße	bergauf ungeschütztes Radwegende und Stau; bergab enges Überholen durch Pkw bei Fahrbahnführung	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
618	Wiener Straße	zwischen Franklinstraße und G.-Hauptmann-Straße	Schutzstreifen nur mit Mindestmaß ausgeführt, z.T. gänzlich fehlend	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	1
619	G.-Hauptmann-Straße	zwischen Lennéplatz und Wiener Straße	Radwege zu schmal, bauliche Einzelmängel wie steile Rampen, ungenügende Oberflächen	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
620	Wiener Straße	zwischen G.-Hauptmann-Straße und Franz-Liszt-Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
621	Lohrmannstraße	Knotenpunkt mit Gasanstaltstraße	für Abbiegen nach links fehlt geschützte Aufstellfläche (abknickende Hauptstraße)	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
622	Gasanstaltstraße	zwischen Winterbergstraße und Bahnunterführung	Verkehrsmengen zu hoch für einfache Fahrbahnführung bei kritischem Querschnitt von ca. 6,50 m	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
623	Rennplatzstraße	zwischen Winterbergstraße und Bodenbacher Straße	Verkehrsmengen zu hoch für einfache Fahrbahnführung	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
624	Teplitzer Straße	Knotenpunkt mit Reichenbachstraße	mehrere Unfälle in Zusammenhang mit linksfahrendem Radverkehr	Teilumbau Knotenpunkt	2	2
625	Teplitzer Straße	zwischen Zelleschem Weg und Lockwitzer Straße	beidseits mangelhafte Radwege (geringe Breite, ungenügende Abgrenzung zu Gehweg, schlechter Oberflächenzustand, Hindernisse)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4
626	Dohnaer Straße	zwischen Wilhelm-Franke-Straße und Erich-Kästner-Straße	beidseits mangelhafte Radwege (geringe Breite, ungenügende Abgrenzung zu Gehweg, schlechter Oberflächenzustand, Hindernisse, freier Rechtsabbieger)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	5
627	Dohnaer Straße	zwischen Erich-Kästner-Straße und Oskar-von-Miller-Straße	fehlende Radverkehrsanlage bei hohem DTV	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	5
628	Dohnaer Straße	zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Stadtgrenze	fehlende Radverkehrsanlage bei hohem DTV	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
629	Reicker Straße / An der Christuskirche / Kreischeaer Straße	zwischen Rayskistraße und Wasaplatz	fehlende Radverkehrsanlage bei hohem DTV	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
630	C.-D.-Friedrich-Straße	zwischen Wasaplatz und Zelleschem Weg	fehlende Radverkehrsanlage bei hohem DTV	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
631	Lockwitzer Straße	zwischen Lannerstraße und Hugo-Bürkner-Straße	fehlender Sicherheitsraum zu ruhendem Verkehr bei Fahrt rechts der Gleise	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
633	Reicker Straße	zwischen Rayskistraße und Gamigstraße	keine Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn; mehrere Unfälle im Zusammenhang mit Gehwegfahren; Furten an Nebenstraßen fehlen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	3
634	Mügelner Straße	zwischen Gamigstraße und Prohliser Allee	keine Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Sanierung geplant)	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
635	Mügelner Straße	zwischen Prohliser Allee und Moränenende	keine Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (für Radfahrstreifen Grunderwerb nötig)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
636	Moränenende	zwischen Reicker Straße und Pirnaer Landstraße	Schutzstreifen nur Mindestmaß bei sehr breiter Restfahrbahn	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	2
637	Verbindungsweg	zwischen Lohrmannstraße und Rudolf-Bergander-Ring	ungenügender Wegezustand	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
638	W.-Franke-Straße	zwischen Dohnaer Straße und Spitzwegstraße	ungünstige Fahrbahnbreite (vgl. ERA, Kap. 3.1) bei hohem DTV	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	1
639	Spitzwegstraße	Knotenpunkt mit Dohnaer Straße	fehlende LSA-Furt auf Südseite	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
640	Am Anger	zwischen Meisenweg und Prohliser Straße	mangelhafte Fahrbahnoberfläche	Oberfläche sanieren	3	3
641	verlängerte Prohliser Allee	zwischen G.-Pahlitzsch-Straße und Dohnaer Straße	fehlende direkte Wegeverbindung	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
642	A.-Dvorak-Straße	östlich Langer Weg	geringe Wegbreite	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
643	Falkenhainer Straße	nördliches Ende zu Wacholderstraße	geringe Wegbreite	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
644	Bahnhofstraße	zwischen Lockwitztalstraße und Pirnaer Landstraße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	2
645	Am Galgenberg	zwischen Michaelisstraße und Nickerner Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch (ggf. Grunderwerb nötig)	grundhafter Straßenbau	3	3
646	Reichenbachstraße	Knotenpunkt mit Fritz-Löffler-Straße	Konflikt geradeausfahrender Radverkehr in Löfflerstraße bergab mit Rechtsabbiegern (Unfälle)	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	1	1

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
646B	Reichenbachstraße	Knotenpunkt mit Fritz-Löffler-Straße	nicht regelwerkskonformes Schutzstreifenende ostwärts in Reichenbachstraße; nicht regelwerkskonformes Radwegende und -anfang in westl. Zufahrt	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2
647	Reichenbachstraße	zwischen Fritz-Löffler-Straße und Uhlandstraße	schlechte Fahrbahn und mittlerer DTV	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
648	Wiener Straße	Knotenpunkt mit Gellertstraße und Franklinstraße	aus mehreren Zufahrten ungünstige Führung des Radverkehrs mit Verschwenken bzw. rechts von Rechtsabbiegern (z.T. geringe Akzeptanz, Linksfahrer)	Teilumbau Knotenpunkt	2	2
649	Franklinstraße	Knotenpunkt mit Strehleener Straße	mehrfach Unfälle durch Nichtbeachtung der Vorfahrt des Radverkehrs (Kreisverkehr möglich?)	Komplettumbau Knotenpunkt	allgemeine Maßn.	Kosten offen
650	Max-Liebermann-Straße	Knotenpunkt mit Zellescher Weg	fehlende Quermöglichkeit über Zelleschen Weg (verführt zu gefährlichem Linksfahren)	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
651	Heinrich-Greif-Straße	Knotenpunkt mit Zellescher Weg	fehlende Quermöglichkeit über Zelleschen Weg (verführt zu gefährlichem Linksfahren)	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
652	Heinrich-Greif-Straße	zwischen Zellescher Weg und Räcknitzhöhe	schlechter Fahrbahnbelag	Oberfläche sanieren	2	3
653	Zellescher Weg	zwischen Fritz-Förster-Platz und Teplitzer Straße	schlechter Radwegbelag, Radweg zu schmal, fehlende Querungsstellen, unerlaubtes Linksfahren	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
654	Räcknitzhöhe	zwischen Paradiesstraße und Heinrich-Greif-Straße	beide Führungen des Radverkehrs (Gleisbereich bzw. Seitenraum mit Haltestelle) problematisch wegen Sturzgefahr bzw. Fußgängern und Auslagen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
654B	Räcknitzhöhe	zwischen Paradiesstraße und Heinrich-Greif-Straße	bei Einfahrt in Bereich jeweils spitzwinklige Gleisquerung	punktueller bauliche Maßnahmen	2	Kosten offen
655	verlängerte Zschertnitzer Straße	zwischen Otto-Pilz-Straße und Geystraße	Weg sehr schmal	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
656	Zschertnitzer Straße / Spitzwegstraße	zwischen Gostritzer Straße und Altleubnitz	Verkehrsaufkommen relativ hoch für einfache Fahrbahnführung	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	2
657	Gostritzer Straße	zwischen Teplitzer Straße und Boderitzer Straße	Verkehrsaufkommen relativ hoch für einfache Fahrbahnführung	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
658	Budapester Straße	Knotenpunkt mit Schweizer Straße	Unfallhäufungspunkt in Zusammenhang mit linksfahrendem Radverkehr	punktueller bauliche Maßnahmen	1	2
659	Budapester Straße	zwischen Schweizer Straße und Nürnberger Straße	bauliche Einzelmängel an Radwegen in beiden Richtungen: teils Pflaster statt Asphalt, zu geringe Breite für Überholen, schräge Bordkanten	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
660	Budapester Straße	von Brauereistraße bis Hahnebergstraße	Radweg wird rechts von Rechtsabiegespur geführt bei gemeinsamer Signalisierung	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
661	Nürnberger Straße	Knotenpunkt mit Budapester Straße / Chemnitzer Straße	Einzelängel bei der Radverkehrsführung: Anforderungstaster trotz großer Radverkehrsströme, Zeitverluste durch gemeinsame Signalisierung mit Fußgängerverkehr, abgesetzte Führung, Konflikte mit Fußgängerverkehr, Borde	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
663	Chemnitzer Straße	zwischen Würzburger Straße und F.-C.-Weißkopf-Platz	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
664	Nürnberger Straße	zwischen Budapester Straße und Fritz-Förster-Platz	schlechter Radwegbelag, Radweg zu schmal, Borde, fehlende Querungsstellen, unerlaubtes Linksfahren	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
665	Münchner Straße	zwischen Münchner Platz und Landsberger Straße	zu enges Überholen infolge ungünstiger Querschnittsbreite neben ruhendem Verkehr	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
666	Tharandter Straße	Knotenpunktbereich zwischen Altfrankener Straße und Reisewitzer Straße	schwierige Querungsverhältnisse zwischen Bienertstraße, Reisewitzer Straße und Altfrankener Straße wegen hohem Verkehrsaufkommen auf Tharandter Straße	Teilumbau Knotenpunkt	2	1
667	Altplauen	zwischen F.-C.-Weißkopf-Platz und Tharandter Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch, z.T. eng	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
668	Wiesbadener Straße	westlich Altfrankener Straße	Großpflaster	Oberfläche sanieren	2	1
669	Kölner Straße / Altnaußlitz	zwischen Alfred-Thiele-Straße und Saalhausener Straße	Pflasterstrecke, zum Teil sehr schlechter Zustand	Oberfläche sanieren	2	3
670	Kesselsdorfer Straße	zwischen Wölfnitzer Ring und Koblenzer Straße	fehlende bzw. unklar endende Radverkehrsanlagen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
671	Nossener Brücke	zwischen Budapester Straße und Freiburger Straße	z.T. mangelhafte Radverkehrsanlagen, Betonpflaster, abgesetzte Führung, keine Verbindung zu Oederaner Straße westwärts und zu Fabrikstraße	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
672	Reisewitzer Straße	zwischen Bienertstraße und Kesselsdorfer Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, relativ enge Fahrbahn	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
673	Kaufbacher Straße	Knotenpunkt mit Kesselsdorfer Straße	fehlende Querungshilfe	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2
674	verlängerte Kaufbacher Straße (bisher keine Verbindung vorhanden)	zwischen Kesselsdorfer Straße und Altgorbitzer Ring	sehr schlechter Weg	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
675	Uthmannstraße	zwischen Kesselsdorfer Straße und Pesterwitzer Straße	schlechter Straßenzustand	Oberfläche sanieren	3	3

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
676	Verbindungsweg	zwischen Omsewitzer Ring und Schreiberstraße	keine durchgängige Befahrbarkeit, z.T. zu geringe Breiten und enge Radien	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
677	Freiberger Straße	Knotenpunkt mit Nossener Brücke	nicht regelgerechte Radverkehrsanlagen (abgesetzte Führung, Hindernisse im Lichtraum, mangelhafter Belag, Borde, enge Radien, ungesicherte Radwegenden)	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
678	Kesselsdorfer Straße	Knotenpunkt mit Tharandter Straße / Löbtauer Straße	nicht regelgerechte Radverkehrsanlagen (abgesetzte Führung, Hindernisse im Lichtraum, mangelhafter Belag, Borde, enge Radien, z.T. Konflikte mit Fußgängern), Unfälle mit Rechtsabbiegern	grundhafter Straßenbau	1	3
679	Kesselsdorfer Straße	zwischen Wernerstraße und Tharandter Straße / Löbtauer Straße	nicht regelgerechte Radverkehrsanlagen (abgesetzte Führung, Hindernisse im Lichtraum, mangelhafter Belag, Borde, enge Radien, z.T. Konflikte mit Fußgängern)	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
680	Kesselsdorfer Straße	zwischen Koblenzer Straße und Wernerstraße	nicht regelgerechte Radverkehrsanlagen (abgesetzte Führung, geringe Breite, mangelhafter Belag, Borde, enge Radien, z.T. Konflikte mit Fußgängern, z.T. kein Sicherheitsraum zu parkenden Kfz)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4
681	Löbtauer Straße	zwischen Fröbelstraße und Schäferstraße	Radwege z.T. in schlechtem Zustand, eng, Unfälle wegen unerlaubtem Linksfahren	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
682	Weißeritzstraße	zwischen Schäferstraße und Friedrichstraße	Radwege z.T. in schlechtem Zustand, eng	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
682B	Weißeritzstraße	zwischen Schäferstraße und Friedrichstraße	keine Quermöglichkeit aus den Seitenstraßen	punktueller bauliche Maßnahmen	3	2
683	Weißeritzstraße / Ostrauer	zwischen Friedrichstraße und Marienbrücke	Radwege z.T. in schlechtem Zustand; z.T. Abbiegen nicht möglich	Oberfläche sanieren	2	3
684	Jahnstraße	zwischen Weißeritzstraße und Könnertitzstraße	kein legales Erreichen des Bahnhof Mitte	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
685	Magdeburger Straße	zwischen Weißeritzstraße und Könnertitzstraße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch, z.T. Unfälle in Zusammenhang mit Gehwegfahren (Einbindung und Belag Gehwege problematisch)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
687	Zur Messe (Verlängerung, bisher keine Verbindung vorhanden)	zwischen Messering und Messe	Verbindung fehlt bislang	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
688	Pieschener Allee	zwischen gepl. Elbbrücke und Messering	Oberfläche wenig für Alltagsradverkehr geeignet	Oberfläche sanieren	3	4
689	Elbradweg	zwischen gepl. Elbbrücke und Hafenbrücke	Pfad bislang kaum nutzbar	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
690	Walterstraße	zwischen Hamburger Straße und Bremer Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, z.T. Konflikt mit Verkehrsraum der Straßenbahn	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
691	Bremer Straße	zwischen Waltherstraße und Schlachthofstraße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
692	Bremer Straße	zwischen Hamburger Straße und Waltherstraße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
693	Fröbelstraße	zwischen Waltherstraße und Löbtauer Straße	westwärts problematische Seitenraumführung (Sicht, Oberfläche, Pflaster an Grundstückszufahrten)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
694	Drescherhäuser	östliches Teilstück bis Fröbelstraße	mangelhafte Oberfläche	Oberfläche sanieren	2	2
695	Lübecker Straße	zwischen Rennersdorfer Straße und Tonbergstraße / Flügelweg	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch; mangelhafte Oberfläche	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
696	Tonbergstraße	zwischen Emerich-Ambros-Ufer und Lübecker Straße	Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen schmal und kein guter Zustand; fehlende gesicherte Abbiegemöglichkeit aus Richtung Flügelweg in E.-Ambros-Ufer und Raimundstraße Richtung Lübecker Straße (Unfälle im Zusammenhang mit unerlaubtem Linksfahren)	grundhafter Straßenbau	1	3
697	Wernerstraße	zwischen Reisewitzer Straße und Columbusstraße	nach Bau Zentralhaltestelle voraussichtlich hohes Verkehrsaufkommen	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
698	Burgstraße	zwischen Emil-Ueberall-Straße und Altlöbtau	schlechter Oberflächenzustand	Oberfläche sanieren	3	2
699	verlängerte Malterstraße (ÖFW 77 - Gorbitz/Löbtau)	zwischen Conertplatz und Spartenweg	geringe Breite und Borde	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
700	Julius-Vahlteich-Straße	zwischen Kesselsdorfer Straße und Dahlienweg	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung etwas zu hoch, Verbindungen zu Dahlienweg und Höhenpromenade wichtig	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
701	verlängerte Rennersdorfer Straße (ÖFW 36/37 - Cotta)	zwischen Hölderlinstraße und Steinbacher Straße	Weg eng und in schlechtem Zustand	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
702	Merianplatz	zwischen Wölfnitzer Ring und Leutewitzer Ring	Verbindung für Radverkehr nicht komplett durchgängig (Borde, Zustand)	punktueller bauliche Maßnahmen	2	1
703	Gompitzer Straße	westlich Reuningstraße	Poller im Weg (für Gruppen schlecht sichtbar)	punktueller bauliche Maßnahmen	2	1
704	Gompitzer Straße	Knotenpunkt mit Ockerwitzer Allee	Poller im Weg (für Gruppen schlecht sichtbar)	punktueller bauliche Maßnahmen	2	1

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
705	Hohlweg	nördlich Altgompitz	Poller im Weg (für Gruppen schlecht sichtbar)	punktueller baulicher Maßnahmen	2	1
706	Hohlweg	nördlich Altgompitz	Poller im Weg (für Gruppen schlecht sichtbar)	punktueller baulicher Maßnahmen	2	1
707	Hohlweg	nördlich Altgompitz	Oberfläche unbefestigt	Oberfläche sanieren	3	2
708	Gompitzer Wirtschaftsweg	westlicher Abschnitt	Oberfläche unbefestigt	Oberfläche sanieren	3	2
709	Alte Poststraße	zwischen Steinbacher Grundstraße und Zur Windmühle	Oberfläche unbefestigt	Oberfläche sanieren	3	4
710	Gottfried-Keller-Straße	Knotenpunkt mit Coventrystraße	unnötiger Auffangradweg	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	2	1
711	Warthaer Straße	zwischen Gottfried-Keller-Straße und Hamburger Straße	z.T. schlechte Oberfläche und ungünstige Breite neben dem Gleis	punktueller baulicher Maßnahmen	2	3
711B	Warthaer Straße	zwischen Gottfried-Keller-Straße und Hamburger Straße	Sturzgefahr durch schwierige Gleisquerung in Richtung Hamburger Straße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
712	Am Leutewitzer Park	zwischen Ockerwitzer Straße und Gompitzer Straße	für Radverkehr ungeeignete Oberfläche (Großpflaster)	Oberfläche sanieren	2	3
713	Ockerwitzer Straße	zwischen Mühlenblick und Altteutewitz	für Radverkehr ungeeignete Oberfläche (Kleinpflaster)	Oberfläche sanieren	3	2
714	Altomsewitz	zwischen Gompitzer Straße und Ziegeleistraße	für Radverkehr ungeeignete Oberfläche (Großpflaster)	Oberfläche sanieren	3	2
715	Altteutewitz	zwischen Omsewitzer Grund und Warthaer Straße	für Radverkehr ungeeignete Oberfläche (Großpflaster)	Oberfläche sanieren	3	2
716	Ockerwitzer Straße	zwischen Gottfried-Keller-Straße und Max-Grahl-Straße	für Radverkehr ungeeignete Oberfläche (Großpflaster)	Oberfläche sanieren	3	2
718	Elbfähre	zwischen Gohlis und Serkowitz	gegenwärtig keine Elbquerung möglich	Wiederinbetriebnahme Fähre	allgemeine Maßn.	Kosten offen
719	ÖFW 11 - Cotta	zwischen Meißner Landstraße und Elbradweg (zwischen TJG und Haltepunkt Cotta)	schlechter Zustand	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
720	Hamburger Straße	zwischen Weißeritzbrücke und Flügelweg	bauliche Mängel an den Radwegen: 3 Einfahrten in Großpflaster	punktueller baulicher Maßnahmen	1	1
720B	Hamburger Straße	zwischen Weißeritzbrücke und Flügelweg	bauliche Mängel an den Radwegen: verminderte Breite	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
721	Hamburger Straße	zwischen Warthaer Straße und Weißeritzbrücke	vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel, geringe Breiten	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
722	Meißner Landstraße	zwischen BAB-Anschlussstelle Altstadt und Warthaer Straße	vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel, geringe Breiten bzw. fehlende Sicherheitsräume	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
722B	Meißner Landstraße	zwischen BAB-Anschlussstelle Altstadt und Warthaer Straße	Straße schlecht überquerbar	punktueller bauliche Maßnahmen	2	2
723	Meißner Landstraße	zwischen Stöckigtweg und BAB-Anschlussstelle Altstadt	vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel (Absenkungen, Masten im Weg, Oberfläche), geringe Breiten bzw. fehlende Sicherheitsräume	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
723B	Meißner Landstraße	zwischen Stöckigtweg und BAB-Anschlussstelle Altstadt	vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel (Absenkungen, Masten im Weg, Oberfläche), geringe Breiten bzw. fehlende Sicherheitsräume	Oberfläche sanieren	3	4
724	Meißner Straße / Dresdner Straße	zwischen Rosenstraße und Stöckigtweg	vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel (Absenkungen, Masten im Weg, Oberfläche, abgesetzte Führung), geringe Breiten bzw. fehlende Sicherheitsräume; nicht regelgerechte Radwegenden an Cossebauder Straße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
724B	Meißner Straße / Dresdner Straße	zwischen Rosenstraße und Stöckigtweg	vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel (Absenkungen, Masten im Weg, Oberfläche, abgesetzte Führung), geringe Breiten bzw. fehlende Sicherheitsräume; nicht regelgerechte Radwegenden an Cossebauder Straße	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
725	Meißner Straße	zwischen Niederwartaher Brücke und Rosenstraße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch, Fahrbahn teils sanierungsbedürftig	grundhafter Straßenbau streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
726	Cossebauder Straße	zwischen Hamburger Straße und Grillparzerstraße	sicheres Befahren wegen seitlichem ruhendem Verkehr nur zwischen den Gleisen möglich		1	1
727	Parallelweg zur Autobahn (bisher keine Verbindung vorhanden)	zwischen BAB-Elbbrücke und Washingtonstraße	mangels Weg bislang keine Verbindung	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
728	Elbradweg rechtselbisch	zwischen BAB-Elbbrücke und Böcklinstraße	mangels durchgängigem Weg bislang keine Verbindung	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
729	Elbradweg rechtselbisch	zwischen Kötzschenbroder Straße und Molenbrücke	Konflikte mit gastronomischer Nutzung bei engem Weg	punktueller bauliche Maßnahmen	2	Kosten offen
730	Kötzschenbroder Straße	Knotenpunkt mit Sternstraße	keine direkte legale Möglichkeit zur Querung der Sternstraße stadteinwärts	punktueller bauliche Maßnahmen	1	1

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
731	Lommatzcher Straße	zwischen Trachauer Straße und Franz-Lehmann-Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
732	Wurzener Straße	zwischen Leipziger Straße und Rehefelder Straße	Verkehrsaufkommen für benutzungspflichtige Radwege zu gering; vorhandene bauliche Radwege mit Mängeln (Borde, abgesetzte Führung, Oberfläche)	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
733	Tichatscheckstraße	zwischen Leipziger Straße und Dettmerstraße	Befahren stadteinwärts wegen Einbahnstraßenregelung nicht erlaubt; Unfälle in Zusammenhang mit Gehwegfahren	Teilumbau Knotenpunkt	2	1
734	Leipziger Straße	zwischen Dreyßigplatz und Konkordienstraße	fehlende anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen, diskontinuierliche und gefährliche Führungen, Unfälle in Zusammenhang mit Gehwegfahren, Linksfahren und Straßenbahngleisen	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
734B	Leipziger Straße	zwischen Dreyßigplatz und Konkordienstraße	fehlende anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen, diskontinuierliche und gefährliche Führungen, Unfälle in Zusammenhang mit Gehwegfahren, Linksfahren und Straßenbahngleisen	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
735	Leipziger Straße	zwischen Konkordienstraße und Eisenbahnstraße	fehlende Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (z.T. Nötigungsversuche mit Hinweis auf Seitenraum durch Kraftfahrer)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	3
736	Verbindungsweg (bisher keine Verbindung vorhanden)	zwischen verlängerter Gothaer Straße und Löbnitzstraße (über Gelände ehem. Leipziger Bahnhof)	Verbindung fehlt	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
737	Hubertusstraße	zwischen Großenhainer Straße und Volkersdorfer Straße	wegen Einbahnstraßenregelung nicht befahrbar	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
738	Industriestraße / Boxdorfer Straße	zwischen Aachener Straße und Volkersdorfer Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
739	Riesaer Straße	Knotenpunkt mit Barbarastraße	Ausfahrt häufig zugeparkt	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
740	Barbarastraße	Knotenpunkt mit Großenhainer Straße	Ausfahrt in Richtung Trachenberger Straße nicht erlaubt	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
741	Bürgerstraße	zwischen Altpieschen und Moritzburger Platz	Fahrt neben den Straßenbahngleisen wegen fehlender Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr zu gefährlich	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
742	Harkortstraße	zwischen Moritzburger Platz und Großenhainer Straße	schlechter Belag (Großpflaster)	Oberfläche sanieren	1	3

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
743	Hansastraße	zwischen Antonstraße und Eisenbahnstraße (Bahnunterführung)	ungeeignete, mangelhafte Oberfläche	Oberfläche sanieren	2	2
743B	Hansastraße	zwischen Antonstraße und Eisenbahnstraße (Bahnunterführung)	zu wenig Licht in Unterführung	punktueller baulicher Maßnahmen	2	1
743C	Hansastraße	zwischen Antonstraße und Eisenbahnstraße (Bahnunterführung)	fehlende Abbiegemöglichkeit aus Bahnunterführung in Antonstraße	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
744	Eisenbahnstraße	Knotenpunkt mit Hansastraße	keine direkte Erreichbarkeit des Radweges in Richtung Norden (LSA-Furt fehlt), sehr lange Wartezeiten bei Nutzung der anderen Furten	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
745	Eisenbahnstraße	zwischen Leipziger Straße und Hansastraße	sehr schmale, benutzungspflichtige Radwege in schlechtem Zustand bei geringem Verkehr; Fahrbahnoberfläche sehr schlecht	punktueller verkehrsorganisatorischer Maßnahmen	2	1
745B	Eisenbahnstraße	zwischen Leipziger Straße und Hansastraße	sehr schmale, benutzungspflichtige Radwege in schlechtem Zustand bei geringem Verkehr; Fahrbahnoberfläche sehr schlecht	grundhafter Straßenbau	2	3
746	Eisenbahnstraße	Knotenpunkt mit Leipziger Straße	Linksabbiegen aus Eisenbahnstraße nicht vorgesehen	punktueller verkehrsorganisatorischer Maßnahmen	2	1
746B	Eisenbahnstraße	Knotenpunkt mit Leipziger Straße	stadtauswärts auf Leipziger Straße weit abgesetzte Führung des Radverkehrs aus der Bahnunterführung	punktueller baulicher Maßnahmen	1	1
747	Hansastraße	zwischen Eisenbahnstraße und Großenhainer Straße	mangelhafte Radwege (Oberfläche, Breite, Einmündung Nebenstraßen)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
748	Großenhainer Straße	zwischen Löbnitzstraße und Dorothea-Erleben-Straße	mangelhafte Radwege (Oberfläche, Breite, Borde, Einmündungen der Nebenstraßen), häufig wechselnde Führungsformen	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	5
749	Fr.-Wolf-Straße / Schlesischer Platz	Knotenpunkt mit Antonstraße	keine legale Möglichkeit, die Fr.-Wolf-Straße von Antonstraße aus Richtung Südwest zu erreichen	punktueller baulicher Maßnahmen	2	2
750	Eschenstraße	zwischen Bischofsplatz und Dammweg	schlechte Fahrbahnoberfläche	Oberfläche sanieren	1	2
751	Louisenstraße	zwischen Alaunstraße und Kamenzer Straße	schlechte Fahrbahnoberfläche	Oberfläche sanieren	2	3
752	Martin-Luther-Straße	zwischen Loisenstraße und Bautzner Straße	schlechte Fahrbahnoberfläche	Oberfläche sanieren	2	3
753	Bischofsweg	zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße	westwärts schlechte Oberfläche; fehlende Radverkehrsanlagen, Fahren neben den Gleisen gefährlich	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
753B	Bischofsweg	zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße	westwärts schlechte Oberfläche; fehlende Radverkehrsanlagen, Fahren neben den Gleisen gefährlich	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
754	ÖW 59 (Weg zwischen Pestalozziplatz und Johann-Meyer-Straße)	Knotenpunkt mit Hansasträße	Hansasträße wegen hohem Verkehrsaufkommen schlecht querbar	verkehrstechnische Maßnahme	1	2
755	ÖW 59 (Weg zwischen Pestalozziplatz und Johann-Meyer-Straße)	zwischen Bärnsdorfer Straße und Johann-Meyer-Straße	schlechter Oberflächenzustand	Oberfläche sanieren	2	3
756	Heidestraße	zwischen Großenhainer Straße und Maxim-Gorki-Straße	abschnittsweise schlechter Oberflächenzustand	Oberfläche sanieren	3	3
757	Hammerweg	Knotenpunkt mit Radeburger Straße	stadteinwärts Richtung Maxim-Gorki-Straße ist Radeburger Straße schlecht querbar	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
758	Hammerweg	zwischen Radeburger Straße und Stauffenbergallee	schlechter Oberflächenzustand	Oberfläche sanieren	3	3
759	Weg zwischen Hammerweg und Moritzburger Weg	zwischen Hammerweg und Moritzburger Weg	kaum befahrbar	Oberfläche sanieren	3	4
760	Weg an der Autobahn	zwischen Kalkreuther Straße und Radeburger Straße	abschnittsweise nicht vorhanden bzw. kaum befahrbar	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
761	Radeburger Straße	Höhe Augustusweg	schwierig zu queren (Überquerungsstelle liegt ungünstig)	punktueller bauliche Maßnahmen	3	1
762	Augustusweg	Ende Baumaschinenwerk bis Moritzburger Weg	schlecht befahrbar	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4
763	Am Walde	zwischen Moritzburger Landstraße und Stadtgrenze Radebeul	hohe Geschwindigkeiten	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4
765	Ludwig-Kossuth-Straße	zwischen Radeburger Straße und Boltenhagener Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
766	Radeburger Straße	zwischen Autobahnabfahrt und Ludwig-Kossuth-Straße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
767	Radeburger Straße	zwischen Ludwig-Kossuth-Straße und Wilschdorfer Landstraße	vorhandene Radwege sind relativ schmal und Oberfläche mangelhaft	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
768	Radeburger Straße	zwischen Wilschdorfer Landstraße und Stadtgrenze Radeburg	schneller (100 km/h) und nicht unerheblicher Verkehr	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
769	Karl-Marx-Straße / Flughafenstraße	zwischen Königsbrücker Landstraße und Hermann-Reichelt-Straße	Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen weisen trotz Platzreserven nur Minimalmaße auf	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
770	Binzer Weg	zwischen Alexander-Herzen-Straße und Grenzstraße	Oberfläche und Breite nicht optimal, enge Radien	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
771	Königsbrücker Straße	zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee	hohes Verkehrsaufkommen und fehlende Radverkehrsanlagen, schlechte Oberflächen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
772	Stauffenbergallee	Knotenpunkt mit Rudolf-Leonhard- Straße	für Radverkehr aus östlicher Richtung (von Königsbrücker Straße) schwer zu queren in Richtung Rudolf-Leonhard-Straße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
773	Königsbrücker Straße	zwischen Stauffenbergallee und Provianthofstraße	schlechte bauliche Qualität der Radwege (Oberfläche, Breite, sichere Führung über Anschlussknotenpunkte)	Oberfläche sanieren	2	3
774	Königsbrücker Straße	zwischen Provianthofstraße und Hermann-Mende-Straße	stadtauswärts schlechte bauliche Qualität des Radwegs; stadteinwärts fehlende Kontinuität der Radverkehrsführung	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
774B	Königsbrücker Straße	zwischen Provianthofstraße und Hermann-Mende-Straße	stadtauswärts schlechte bauliche Qualität des Radwegs; stadteinwärts fehlende Kontinuität der Radverkehrsführung	Oberfläche sanieren	2	3
775	Königsbrücker Straße	zwischen Hermann-Mende-Straße und Infineon Nord	stadteinwärts schmale Radwege (1,60 m inklusive Sicherheitstrennstreifen) bei hohen Geschwindigkeiten, Bord zum Teil bei Dunkelheit schwer erkennbar; stadtauswärts bauliche Mängel an den Radwegen	grundhafter Straßenbau	2	4
775B	Königsbrücker Straße	zwischen Hermann-Mende-Straße und Infineon Nord	stadteinwärts schmale Radwege (1,60 m inklusive Sicherheitstrennstreifen) bei hohen Geschwindigkeiten, Bord zum Teil bei Dunkelheit schwer erkennbar; stadtauswärts bauliche Mängel an den Radwegen	Oberfläche sanieren	2	4
776	Königsbrücker Straße	zwischen Infineon Nord und Karl- Marx-Straße	beidseits sehr schmale Radwege (1,00 m) mit baulichen Mängeln (z.B. Masten im Verkehrsraum, schräge Borde)	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2
777	Königsbrücker Landstraße	zwischen Brühler Straße und Stadtgrenze Ottendorf-Okrilla	Verkehrsstärke für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	3
778	Hakenweg / Bahnhäuser	zwischen Königsbrücker Landstraße und Klotzscher Straße	schlechte Oberfläche (ungebundene Bauweise, teils Schlammlöcher)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
779	ÖW 2 - Langebrück	zwischen Klotzscher Straße und Dresdner Straße	schlechte Oberfläche (nicht durchgängig befahrbar), eng	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
780	Liegauer Straße (S180)	zwischen Goethestraße und Stadtgrenze Radeberg	schneller Verkehr, Einsatzgrenzen Fahrbahn überschritten	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
781	Langebrücker Straße	zwischen Käthe-Kollwitz-Platz und Eisenbahnunterführung	schlechter Fahrbahnzustand, schneller und stärkerer Verkehr	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
782	Langebrücker Straße (S 180)	zwischen Eisenbahnunterführung und Brunnenstraße	schlechter Zustand des straßenbegleitenden Weges; auf Fahrbahn schneller und relativ starker Verkehr	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	4

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
783	An der Prießnitz / Prießnitzgrundweg (Weg)	zwischen Alaunplatz und Diebsweg	Wegeoberfläche nicht alltagstauglich (Aufweichen und Schlamm bei Nässe, Staub bei Trockenheit)	Oberfläche sanieren	2	3
784	Diebsweg	zwischen Manfred-von-Ardenne-Ring und Prießnitzgrundweg	schlechte Wegeoberfläche	Oberfläche sanieren	2	3
785	Diebsweg / Küchenbrückenweg / Alter Kannenhengel	zwischen Prießnitzgrundweg und Schneise 19	schlechte Wegeoberfläche	Oberfläche sanieren	3	4
786	Moritzburg-Pillnitzer-Weg	zwischen Radeberger Landstraße und Bautzner Straße	schlechte Wegeoberfläche	Oberfläche sanieren	3	4
787	Stauffenbergallee	zwischen Königsbrücker Straße und Hans-Oster-Straße	ostwärts sehr schlechte Oberfläche in Busbucht (Großpflaster)	Oberfläche sanieren	2	2
787B	Stauffenbergallee	zwischen Königsbrücker Straße und Hans-Oster-Straße	westwärts keine anspruchsgerechte Radverkehrsanlage trotz Busspur (vgl. VwV zu Z 245 StVO Nr. II-5	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
788	Stauffenbergallee	zwischen Hans-Oster-Straße und ca. 400 m östlich der Marienallee	mangelhafte Radverkehrsanlagen (abgesetzte Führung, zu geringe Breite, Oberfläche kein Asphalt, Borde), westwärts Gehwegführung	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	4
789	Waldschlösschenbrücke	Knotenpunkt mit Bautzner Straße	nordwärts Richtung Stauffenbergallee mehrfaches Warten auf z.T. zu kleinen Mittelseln, erhebliche Wartezeitverluste	verkehrstechnische Maßnahme	1	2
789B	Waldschlösschenbrücke	Knotenpunkt mit Bautzner Straße	auf Westseite des Knotenpunktes würde Zweirichtungsfurt Zeitersparnis bringen	verkehrstechnische Maßnahme	1	1
790	Bautzner Straße	zwischen Lessingstraße und Jägerstraße	wechselnde, teils fehlende und nicht anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
791	Bautzner Straße	zwischen Angelikastraße und Schillerstraße	wechselnde, teils fehlende und nicht anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen, problematische Radwegenden	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
792	Bautzner Landstraße	zwischen Schillerstraße und Reißweg	fehlende Radverkehrsanlagen	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
793	Bautzner Landstraße	zwischen Ullersdorfer Platz und Liegauer Straße	fehlende Radverkehrsanlagen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
794	Bautzner Landstraße	an Liegauer Straße	fehlende Querungshilfe von linksseitigem Radweg	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
796	Bautzner Landstraße	Ortseingang Weißig	fehlende Querungshilfe zu linksseitiger Radverkehrsanlage	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
797	Bautzner Landstraße	zwischen Ortseingang Weißig und Radeberger Straße	fehlende Radverkehrsanlagen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	2

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
798	Bautzner Landstraße	an Radeberger Straße	fehlende Querungshilfe zu linksseitigem Radweg	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
799	Bautzner Landstraße	zwischen Radeberger Landstraße (S 177) und Stadtgrenze Arnsdorf	fehlende Radverkehrsanlage	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4
800	Weißiger Landstraße	an Bahnhofstraße	fehlende Querungshilfe von linksseitigem Radweg	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
801	Weißiger Landstraße	Knotenpunkt mit Zum Turmberg	fehlende Querungshilfe zu linksseitigem Radweg	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
802	Pappritzer Straße	Knotenpunkt mit Zachenweg	fehlende Querungshilfe zu linksseitigem Radweg	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
803	Pappritzer Straße	Knotenpunkt mit Fernsehturmstraße	fehlende Querungshilfe zu linksseitigem Radweg	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
804	Grundstraße	zwischen Körnerplatz und Reißweg	fehlende Radverkehrsanlage bei hohem Verkehrsaufkommen	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
805	Körnerweg	östlich Heilstättenweg	sehr schlechte Oberfläche	Oberfläche sanieren	1	3
806	Blaues Wunder	zwischen Schillerplatz und Körnerplatz	fehlende Radverkehrsanlage	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	2
807	Elbradweg rechtselbisch	zwischen Fähre Niederpoyritz und Laubegaster Straße	Weg kaum nutzbar	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4
808	Elbradweg rechtselbisch	zwischen Laubegaster Straße und Hosterwitz	Weg kaum nutzbar	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4
809	Elbradweg (linkselbisch)	zwischen Angelsteg und Schillergarten	z.T. Behinderung durch ruhenden Verkehr (zu eng, Blockade durch Autos)	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
810	Zur Messe	zwischen Weiterführung Straßenbahn und Messering	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
811	verlängertes Moränenende (bisher keine Verbindung vorhanden)	entlang Kiesgruben	Wege in schlechtem Zustand, zu schmal und z.T. nur eingeschränkt zugänglich; Fahrrad- und Fußgängerbrücke sanierungsbedürftig	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
812	Weißeritzstraße	Knotenpunkt mit Pieschener Allee	Linksabbiegen aus Süden (eigentlich Geradeausfahrt) schwierig; kleine Aufstellflächen auf den Inseln	Komplettumbau Knotenpunkt	allgemeine Maßn.	Kosten offen
813	Bischofsweg	zwischen Bischofsplatz und Königsbrücker Straße	schlechte Oberfläche, fehlende Radverkehrsanlagen	Oberfläche sanieren	1	3
814	Bautzner Landstraße	zwischen Reißweg und Ullersdorfer Platz	fehlende Radverkehrsanlagen	grundhafter Straßenbau	Sowieso-Maßn.	Kosten offen

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
815	Kurzer Weg	Am Hellerand bis Markt	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
816	An der Flutrinne	zwischen Kötzschenbroder Straße und Kreisverkehr Parkplatz	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
817	Pestalozziplatz	östlich Großenhainer Straße	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
818	Kurparkstraße	zwischen Bautzener Straße und Hainweg	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
819	Radeberger Straße (Weißig)	zwischen Bautzener Landstraße und Am Weißiger Bach	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
820	Grimmstraße	zwischen Serkowitz Straße und Altkaditz	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
821	Hohe Straße	zwischen Schopenhauerstraße und Coschützer Straße	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
822	Maxener Straße	zwischen Am Krähenhügel und Röhrsdorfer Straße	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
823	Breitscheidstraße	zwischen Kadenstraße und An der Rennbahn	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
824	Bahnhofstraße / Försterlingstraße	zwischen Bahnhofstraße und Straße des 17. Juni	Einbahnstraße	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
826	Flügelwegbrücke (Altstädter Brückenkopf)	zwischen Flügelwegbrücke und Elbradweg (Altstädter Seite)	westliche Verbindungsrampe zwischen Brücke und Elbradweg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	5
827	Dammstraße	zwischen Friedrich-Wieck-Straße und Körnerplatz	Einfahrt in Körnerplatz nicht erlaubt (Z 267)	verkehrstechnische Maßnahme	3	2
828	Magdeburger Straße	zwischen Schlachthofstraße und Weißeritzstraße	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	2
829	Elbradweg	zwischen Fähre Johannstadt und Blaues Wunder	Radweg zu schmal für Aufkommen Rad- und Fußverkehr	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	Sowieso-Maßn.	Kosten offen

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
900	Rampe (Neubau)	Elbradweg (Neustädter Seite) zu Marienbrücke	nordwestliche Verbindungsrampe auf Neustädter Seite zwischen Brücke und Elbradweg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4
901	Rampe (Neubau)	Elbradweg (Altstädter Seite) zu Marienbrücke	nordwestliche Verbindungsrampe auf Altstädter Seite zwischen Brücke und Elbradweg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	5
902	Rampe (Neubau)	Elbradweg (Altstädter Seite) zu Marienbrücke	südöstliche Verbindungsrampe auf Altstädter Seite zwischen Brücke und Elbradweg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	5
903	Rampe (Neubau)	Elbradweg (Neustädter Seite) zu Marienbrücke	südöstliche Verbindungsrampe auf Neustädter Seite zwischen Kleiner Marienbrücke und Elbradweg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	5
904	Verbindungsweg zu Große Meißner Straße	Elbradweg bis Große Meißner Straße - Augustusbrücke	keine durchgängige Befahrbarkeit, vorhandene Wege umwegig	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	1
905	Verbindungsweg zu Elberadweg	Große Meißner Straße und Elbradweg für Radverkehr von Augustusbrücke	keine durchgehende Befahrbarkeit / Benutzbarkeit	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3
906	Terrassenufer	an Auffahrt zur Augustusbrücke	Straße schwer überquerbar	verkehrstechnische Maßnahme	1	2
907	Rampe (Neubau)	Elbradweg zu Carolabrücke (Altstädter Seite)	östliche Verbindungsrampe zu Carolabrücke fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	5
908	Rampe (Neubau)	Carolabrücke zu Elbradweg (Altstädter Seite)	westliche Verbindungsrampe zu Carolabrücke fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	5
909	Verbindungsrampe	zwischen Elbradweg und Käthe- Kollwitz-Ufer (östlich Albertbrücke)	schlechte Fahrbahnoberfläche	Oberfläche sanieren	1	2
910	Rampe (Neubau)	von Albertbrücke zu Elbradweg (Altstädter Seite)	westliche Verbindungsrampe von Albertbrücke fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	5
911	Rampe (Neubau)	von Waldschlößchenbrücke zu Elbradweg (Altstädter Seite)	westliche Verbindungsrampe von Waldschlößchenbrücke fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	5
912	Rampe (Neubau)	von Elbradweg zu Waldschlößchenbrücke (Altstädter Seite)	östliche Verbindungsrampe von Waldschlößchenbrücke fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	5
913	Hochschulstraße	zwischen Fritz-Förster-Platz und Strehleener Straße	Verkehrsregelung wird hohem Radverkehrsaufkommen nicht gerecht	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	1
914	Kesselsdorfer Straße	zwischen Coventrystraße und Wölfnitzer Ring	Verkehrsaufkommen für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	3
915	Kyffhäuserstraße / Spenerstraße	zwischen Frankenstraße und Wittenberger Straße	Straßenraum durch beidseitiges Parken sehr eng	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
916	Verlängerung Kyffhäuserstraße	zwischen Kyffhäuserstraße und Teutoburgstraße	Verbindung fehlt (nur Gehweg)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
917	Maria-Reiche-Straße	Treppe zu Puttbuser Weg	Verbindung durch Treppe unterbrochen	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	3

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
918	Alaunplatz	zwischen Bischofsweg und Tannenstraße	ungebundene Decke und fehlende Beleuchtung	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	1	4
920	Verbindungsweg	am ehemaligen Leipziger Bahnhof	Weg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
921	Verbindungsweg	südöstlich Erfurter Straße	Weg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	Sowieso-Maßn.	Kosten offen
922	Verbindungsweg	zwischen Moritzburger Platz und Leisniger Platz (südöstlich Bahngelände)	Weg fehlt	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
923	Leisniger Platz	südöstlich Bahndamm	Linksabbiegen ungesichert	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	3	1
924	Riesaer Straße	Knotenpunkt mit Trachenberger Straße	Linksabbiegen ungesichert	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
925	Eisenbahnbrücke Niederwartha	gesamte Länge	vorhandener Rad-/Gehweg ist zu schmal	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
926	Dippoldiswalder Platz	zwischen Reitbahnstraße und Marienstraße	keine direkte Fahrbeziehung von Reitbahnstraße in Marienstraße möglich; Fahrbeziehung des Radverkehrs von Marienstraße in die Reitbahnstraße schlecht gesichert	Teilumbau Knotenpunkt	1	3
927	Leipziger Straße	Knotenpunkt mit Antonstraße	fehlende bzw. nicht gesicherte Linksabbiegemöglichkeiten aus allen 4 Zufahrten	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
928	Marienbrücke	beide Fahrtrichtungen	Radwege untermäßig (bei Abzug Sicherheitstrennstreifen nur 1,00 m); keine taktile Trennung zu Gehweg; Bord schwer erkennbar	punktueller verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	1
929	Marienbrücke	Knotenpunkt mit Madeburger Straße und Ostra-Allee	fehlende Linksabbiegemöglichkeiten (z.T. auch Geradeausfahrmöglichkeit) aus 3 Zufahrten	verkehrstechnische Maßnahme	1	2
930	Friedrichstraße	Knotenpunkt mit Könneritzstraße	fehlende Fahrtmöglichkeit in die Maxstraße	verkehrstechnische Maßnahme	1	2
931	Schäferstraße	Knotenpunkt mit Könneritzstraße und Schweriner Straße	fehlende Linksabbiegemöglichkeiten aus 3 Zufahrten	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
931B	Schäferstraße	Knotenpunkt mit Könneritzstraße und Schweriner Straße	bauliche Mängel an südlicher Zufahrt Könneritzstraße (Rampe kurz, Mast im Weg, Grundstückszufahrt gepflastert)	punktueller bauliche Maßnahmen	2	1
932	Ehrlichstraße	Knotenpunkt mit Könneritzstraße	Querung vom / zum Bahndurchlass winklig; Mittelinseln als Querungshilfe etwas zu schmal	punktueller bauliche Maßnahmen	3	Kosten offen
933	Freiberger Straße	Knotenpunkt mit Könneritzstraße	fehlende Linksabbiegemöglichkeiten aus 2 Zufahrten, 1 Linksabbieger und 1 Geradeausfahrt schlecht gesichert, z.T. winklige Führungen bei baulichen Radwegen	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
934	Ammonstraße	Übergang zu Vorplatz Hauptbahnhof	enger Abbiegeradius aus Richtung West und schräg zu befahrener Bord	punktueller bauliche Maßnahmen	1	1

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
934B	Ammonstraße	Übergang zu Vorplatz Hauptbahnhof	keine legale Möglichkeit, den Hauptbahnhofvorplatz von Reitbahnstraße zu erreichen	punktueller baulicher Maßnahmen	2	1
935	Wiener Platz	zwischen Vorplatz Hauptbahnhof und Wiener Straße	Radverkehrsführung sehr winklig, Borde	punktueller baulicher Maßnahmen	1	Kosten offen
935B	Wiener Platz	zwischen Vorplatz Hauptbahnhof und Wiener Straße	fehlende Linksabbiegemöglichkeiten aus 2 Zufahrten sowie 1 fehlende Rechtsabbiegemöglichkeit	Teilumbau Knotenpunkt	2	3
936	Wiener Straße	Knotenpunkt mit Uhlandstraße	unerlaubtes Linksfahren westwärts (daher Unfälle am Knotenpunkt Wiener Straße / A.-Schubert-Straße)	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	1	1
937	Wiener Straße	zwischen Am Hauptbahnhof und Gellertstraße	Radwege in beiden Richtungen untermaßig und mangelhafter Oberflächenzustand	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	3
938	Gellertstraße	zwischen Wiener Straße und Lennéstraße	Radwege in beiden Richtungen untermaßig und mangelhafter Oberflächenzustand	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	2
939	Lennéstraße	Knotenpunkt mit Parkstraße	fehlende Linksabbiegemöglichkeiten aus 3 Zufahrten	verkehrstechnische Maßnahme	2	2
940	Lennéstraße	Knotenpunkt mit Helmut-Schön-Allee	schlecht abgesenkter Bord an Ein-/Ausfahrt von Großem Garten	punktueller baulicher Maßnahmen	1	1
941	Straßburger Platz	Güntzstraße	ungeschütztes Radwegende aus Richtung Nord	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
941B	Straßburger Platz	Güntzstraße	mangelhafte bauliche Gestaltung des Übergangs von der Furt auf den Radweg nordwärts, unklare Lage der Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen	punktueller baulicher Maßnahmen	2	1
942	Güntzstraße	Knotenpunkt mit Dürerstraße	aus Richtung Norden ist direktes Linksabbiegen nicht erlaubt (hohe illegale Nutzung, z.T. Gehwegfahren links)	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	1	1
943	Bautzner Straße	Knotenpunkt mit Rothenburger Straße	bauliche Einzelmängel (Verflechtung mit Kfz-Verkehr im Knoteninnenbereich aus Richtung Ost, schräg zur Fahrtrichtung liegende Bordkante bei Einfahrt in Anliegerfahrbahn, schlechte Lage von Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen)	Teilumbau Knotenpunkt	1	2
944	Alaunstraße	Knotenpunkt mit Bautzner Straße und Glacisstraße	zwischen Alaunstraße und Glacisstraße in beiden Richtungen keine legale direkte Verbindung	punktueller baulicher Maßnahmen	1	2
945	Sidonienstraße	Knotenpunkt mit Mary-Wigman-Straße	zu enger und zu später Verschwenk des Radwegs zur Fahrbahn; fehlende Aufstellflächen für linksabbiegenden Radverkehr Richtung Hauptbahnhof	punktueller baulicher Maßnahmen	2	2
946	Ammonstraße	zwischen Rosenstraße und Freiburger Straße	Radweg verschwenkt mehrfach, Sichtfelder Fußgängerverkehr zum Teil nicht gegeben	grundhafter Straßenbau	allgemeine Maßn.	Kosten offen
947	Ammonstraße	zwischen Freiburger Straße und Ehrlichstraße	Radweg nordwärts unter Abzug der Sicherheitsräume nur knapp 1 m breit	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2
948	Antonstraße	zwischen Kleiner Marienbrücke und Leipziger Straße	bauliche Mängel am bergab Radweg: Oberfläche, Breite, Borde und Rampen (für hohe Geschwindigkeiten bergab schlecht geeignet)	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	2

Maßnahmenliste Netz

id	Straße	von - bis	Mangel	Einschätzung Maßnahmekategorie	Priorität	Kostenklasse
951	Friedrichstraße	zwischen Weißeritzstraße und Waltherstraße	Kopfsteinpflaster ist schlecht befahrbar	Oberfläche sanieren	2	Kosten offen
952	Sophienstraße	zwischen Hofkirche und Postplatz	mangelhafter Straßenbelag und fehlender Platz neben den Straßenbahnschienen	Oberfläche sanieren	2	Kosten offen
953	Striesener Straße	Knotenpunkt mit Hans-Grundig-Straße	Unfallhäufungsstelle	Teilumbau Knotenpunkt	2	Kosten offen
954	Albertplatz	Zufahrt Albertstraße Richtung Bautzner Straße	Konflikte mit wartenden Fußgängern an der Ampel	Knotenpunkt: Verkehrsorganisation	2	Kosten offen
955	Dammweg	Knotenpunkt mit Scheunenhofstraße	Einfahrtbereich für Radverkehr in Gegenrichtung zum Teil durch Kfz blockiert	Teilumbau Knotenpunkt	2	Kosten offen
956	Kleine Marienbrücke	Zufahrt von der Marienbrücke	abbiegender Kfz-Verkehr kreuzt geradeausfahrenden Radverkehr sehr zügig	Teilumbau Knotenpunkt	2	Kosten offen
957	Radeburger Straße	zwischen Maxim-Gorki-Straße und Stauffenbergallee	stadtauswärts keine und stadteinwärts keine anforderungsgerechte Radverkehrsanlage bei starkem Verkehr	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	2	Kosten offen
958	Radeburger Straße	Stauffenbergallee bis Meinholdstraße	stadtauswärts Radfahrstreifen zu schmal	Baumaßnahme Radverkehrsanlage	3	Kosten offen
959	Königsbrücker Landstraße	Grenzstraße bis Brühler Straße	Verkehrsstärke für einfache Fahrbahnführung zu hoch	streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen	2	Kosten offen
960	Tronitzer Straße	Wilhelm-Weitling-Straße bis Stadtgrenze	mangelhafte Oberfläche	Oberfläche sanieren	2	Kosten offen
961	Lockwitzbachweg	zwischen Berthold-Haupt-Straße und Bahnhofstraße	mangelhafte Oberfläche	Oberfläche sanieren	2	Kosten offen
962	Talstraße (CB)	Eichbergstraße bis Lötzebergstraße	mangelhafte Oberfläche	Oberfläche sanieren	3	Kosten offen
963	Elbradweg	zwischen Loschwitz und Wachwitz	mangelhafte Oberfläche, z.T. schmal	Baumaßnahme	1	Kosten offen

ANLAGE 7:

nachrichtlich:

**Liste noch nicht umgesetzter Maßnahmen aus dem Konzept
„Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Radverkehrskonzept
26er Ring“ von 2010 (Tabelle)**

**nachrichtlich: Liste noch nicht umgesetzter Maßnahmen
aus dem Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden -
Radverkehrskonzept 26er Ring“ von 2010**

id	Bereich	Vorschlag Maßnahme
Strecken im Netz IR II und IR III		
10	Bereich Blüherstr., Lingnerallee und Hauptallee (zw. Lennéstr. und Blüherstr.)	Planung liegt vor, Planung wurde beurteilt, siehe nächste Zeile, auf Lingnerallee zw. Blüherstr. und ehemaliger Robotronkantine Oberfläche sanieren
11	Große Meißner Str. (zwischen Augustusbrücke und Kleiner Marienbrücke)	im Bestand in östlicher Richtung Beschilderung "gemeinsamer Fuß-/Radweg", in westlicher Richtung aufgrund der einmündenden Straßen keine zufriedenstellende Lösung im Bestand möglich, bei Ausbau oder Sanierung des Bereiches beidseitig Radfahrstreifen vorsehen
12	Güntzstr. zw. Güntzplatz und Straßburger Platz	Geändertes Planungsziel: Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Straßenausbau einrichten
14	Verbindung Große Meißner Str./ Elberadweg am Japanischen Palais	im Bestand: Beschilderung als "Gemeinsamer Fuß-/Radweg" bis Anbindung an den Elberadweg östlich des Glockenpavillon, bei Ausbau der Großen Meißner Str. Anbindung an die entstehenden Radverkehrsanlagen beachten, mittel-/langfristig direkte Führung in Verlängerung des Weges von der Großen Meißner Str. über anzulegende Rampe
18	Rampen zwischen Ammonstr. und Budapester Str.	Radverkehrsführung auf westlicher Rampe bergauf einrichten
19B	Sachsenplatz	offen ist noch der Umbau der Radverkehrsanlage in südlicher Fahrtrichtung, Planungsziel Radfahrstreifen
21	Antonstr. zw. Albertplatz und Bhf Neustadt	Zustand nach grundsätzlicher Sanierung 2006 genügt nicht den Anforderungen des Radroutennetzes, statt des gemeinsamen Fuß-/Radweg sollten Radfahrstreifen angelegt werden
22	Antonstr. zw. Unterführung und Leipziger Str. in dieser Fahrtrichtung	vorhandene Anlage für Hauptroute ungeeignet, da punktuelle Engstellen vorhanden, mindestens Schutzstreifen, besser Radfahrstreifen auf Fahrbahn anlegen, dazu ist ggf. das Versetzen der Fahrleitungsmasten notwendig
25	Glacisstr.	in Richtung Rosa-Luxemburg-Platz: vorgenommene bauliche Umgestaltung im Sinne der Routenfunktion zwar nicht ausreichend, aber Anlage beibehalten, da aufgrund in der Gesamteinschätzung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion der Straße haltbar, in Richtung Albertplatz: Ausweisung Geschwindigkeitsbegrenzung "Tempo 30", aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens in dieser Richtung angemessen
26	Anbindung Bhf Neustadt	Anbindung des Radverkehrs von der Antonstr., Friedrich-Wolf-Str. und Hansastr. gewährleisten, Einbindung der Abstellanlagen (ggf. Zweirichtungsverkehr) unter Berücksichtigung der Platzgestaltung
28	Terrassenufer zw. Augustusbrücke und Steinstr.	Geschwindigkeitsbegrenzung "Tempo 30" anordnen, Fußwegfreigabe in beiden Richtungen bleibt bestehen
29	Steinstr. Richtung Terrassenufer	Rückbau des "Anderen Radweges", Radfahrstreifen anlegen, auf Quermöglichkeit des Terrassenufers zum Elberadweg achten
35	Albertstr.	geändertes Planungsziel: Einordnung von beidseitigen Radfahrstreifen
36	Carolabrücke in südlicher Fahrtrichtung	Momentan rechtlich mögliche (Fußweg "Rad frei") Benutzung der Fahrstreifen durch Radverkehr auf der Brücke unzumutbar (hohe seitliche Borde, hohes Geschwindigkeitsniveau des MIV), Beschilderung eines getrennten Fuß/Radweges ist wieder anzubringen (Markierung existiert noch), Erweiterung dieser Markierung/Beschilderung in Richtung Carolaplatz, langfristig Verbesserung der Oberfläche in diesem Bereich
37	Güntzstraße zwischen Holbeinstraße und Dürerstraße (nur in dieser Fahrtrichtung)	Geändertes Planungsziel: Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Planungen zu Stadtbahn 2030 (Maßnahme 12) einrichten
38	Albertplatz Außenring	im Bestand Anlage beibehalten (Oberfläche unangemessen, aber aus Gründen des Denkmalschutzes gefordert), Verbindung zwischen Hauptstraße und Radverkehrsanlage des westlichen Ringes durch Fortmarkierung (zwei Richtungen) über Königstraße herstellen, langfristig Anlagen mit mind. "guter Eignung" gemäß Routenfunktion vorsehen und entsprechend über Knotenpunkte führen (z.B. Radfahrstreifen auf Fahrbahn), Ring zwischen Hauptstr. und Hospitalstr. schließen (in Verbindung mit der Anlage von Radverkehrsanlagen in der Albertstr. Richtung Carolaplatz, siehe Maßnahme Nr. 35)
39	Terrassenufer zw. Landtag und Augustusbrücke	Schutzstreifen einrichten, Anbindung der neuen Elberadwegführung beachten, Fußwegfreigabe in beiden Richtungen bleibt bestehen, ab Einmündung Theaterplatz-Terrassenufer „Tempo 30“, Bereich bedarf einer kompletten Umgestaltung, in die auch die Radverkehrsbelange integriert sind.
40	Hoyerswerdaer Str. zw. Tieckstr. und Bautzner Str.	vorgenommene bauliche Umgestaltung im Sinne der Routenfunktion nicht ausreichend, derzeit keine Eingriffsmöglichkeiten, langfristig Anlagen mit mind. "guter Eignung" gemäß Routenfunktion vorsehen
41	Bautzner Str. zw. Hoyerswerdaer Str. und Albertplatz	im Rahmen der aktuellen Planungen Bautzner Str. sind Verbesserungen für den Radverkehr zu berücksichtigen, möglichst in beiden Richtungen Radfahrstreifen anlegen
41_Plan	Bautzner Str. zw. Hoyerswerdaer Str. und Albertplatz	Planungsstand 06/2017: nördlich wird Radweg angeordnet, südlich aufgrund Denkmalschutz nur Freigabe des Gehweges für Radfahrende
42	Ostraallee	Prüfung der aktuellen Verkehrsbelegung nach Umbau des Postplatzes, gegebenenfalls Anlage eines beidseitigen Radfahrstreifens im Bestand vorsehen oder andere geeignete Anlagenart gemäß Routenfunktion wählen
43	Schweriner Str. zw. Wettiner Platz und H.-Lindner Str.	vorgenommene bauliche Umgestaltung im Sinne der Routenfunktion nicht ausreichend, derzeit keine Eingriffsmöglichkeiten, langfristig sollten statt des vorgesehenen gemeinsamen Fuß-/Radweges Radfahrstreifen angelegt werden, Problem: Kaphaltestellen haben Gefahrenpotenzial, da Gleise überfahren werden müssen
46	Köpckestr.	bei Ausbau oder Sanierung des Bereiches beidseitig Radfahrstreifen vorsehen
47	Kleine Marienbrücke	im Anschluß an Radweg einseitigen Radfahrstreifen anlegen, Sanierung der Oberfläche gemäß Anforderungen, im Bereich der ausgeklünnelten Rechtsabbiegerspur (Knoten mit Großer Meißner Str.) Rückführung des rechtsabbiegenden Radverkehrs in den Randbereich (siehe Maßnahme Nr. 11), geradeausfahrenden Radverkehr auf Radfahrstreifen links von Rechtsabbiegerspur führen, Weiterführung über Kreuzung auf Fußweg Hainstr., rechtsabbiegend auf der Sperrfläche Palaisplatz Einfädelspur in den fließenden Verkehr markieren

**nachrichtlich: Liste noch nicht umgesetzter Maßnahmen
aus dem Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden -
Radverkehrskonzept 26er Ring“ von 2010**

id	Bereich	Vorschlag Maßnahme
48	Hauptstr.	Aufwertungen im Innenbereich (Allee) durch Anlage eines baulich angepassten Fahrstreifens (z.B. Granitplattenstreifen, dadurch Bündelung des Radverkehrs in diesem Bereich und Entlastung der Seitenräume (vor Ladengeschäften), in allen sensiblen Bereichen bzw. Kreuzungsbereichen (Wegeverbindungen, Brunnen, "Goldener Reiter" etc.) Beläge belassen, keine gesonderte Beschilderung für Fahrstreifen, Gesamtbereich bleibt wegen besonderer städtebaulicher Situation Fußweg "Rad frei"
49	Augustusbrücke	beidseitig Radfahrstreifen anlegen, auf geeignete, ebene und denkmalgerechte Oberfläche achten, kurzfristig am Altstädter Brückenkopf die Fahrt in Richtung Georgentor von Fahrstreifen aus zulassen (Zusatzzeichen 1022-10 "Rad frei" zu Z290 "rechts"), Planung "Platzgestaltung Neustädter Markt" angemessen
54	Hasenberg	Geschwindigkeitsbegrenzung "Tempo 30" anordnen
57	Jahnstr.	geringes MIV-Aufkommen, darum keine Anlage im Fahrbahnbereich notwendig, Führung aus Richtung Bahnhof Mitte zur Schützengasse/ Bereich Wettiner Platz über gesonderte Radverkehrsanlage auf Grundstück Könnertstr. 25, Detailbetrachtung Anlage 15
58	Ostra-Ufer	in Richtung Devrientstr. Zufahrten mit Großpflaster im Bereich des Radweges durch besser geeigneteren Belag ersetzen
59	Carolabrücke nördlicher Brückenkopf / Elberadweg im Bereich Carolabrücke	mittel-/langfristig gut befahrbare Verbindung zwischen Elberadweg und Carolabrücke (beidseitiger Anschluss) schaffen, auf ebene Oberfläche und geringe Neigungswinkel achten, Benutzbarkeit auch während Veranstaltungen (z.B. Filmnächte) im Bereich Königsufer gewährleisten
60	Könnertstr. zwischen Marienbrücke und Schweriner Str.	vorgenommene bauliche Umgestaltung im Sinne der Routenfunktion nicht ausreichend, derzeit keine Eingriffsmöglichkeiten, langfristig Anlagen mit möglichst "guter Eignung" gemäß Routenfunktion vorsehen
65	Wigardstr.	bei Ausbau des Bereiches beidseitig Radfahrstreifen vorsehen
66	Theaterplatz (Bereich vor dem italienischen Dörfchen)	in beiden Richtungen ebene und denkmalgerechte Oberfläche vorsehen, Anbindungen beachten (besonders Elberadweg und Terrassenufer)
Knotenpunkte im Netz IR II und IR III		
72	Carolaplatz	kurzfristig, in Fahrtrichtung Carolabrücke: Radsignalisierung über gesamte Furt anordnen, mittel-/langfristig separate Radsignalisierung im Zuge der Radverkehrsanlage Albertstr. (siehe Maßnahme Nr. 35) einrichten
74	Neustädter Markt	Planung liegt vor, Planung wurde beurteilt, siehe nächste Zeile
74_Plan	Große Meißner Str. ("Platzgestaltung Neustädter Markt")	vorhandene Planung mit Radfahrstreifen angemessen, Umsetzung empfohlen, Bereiche der Busstellplätze bei Detailplanung bezüglich möglichem Konfliktpotential beurteilen
75	Postplatz	Verbesserungsbedarf in folgenden Relationen: Sophienstr. - Marienstr., Wilsdruffer Str. - Ostraallee, Wilsdruffer Str. - Schweriner Str., Wilsdruffer Str. - Annenstr.
75A	Relation Sophienstraße - Marienstraße	Die Oberfläche in der Sophienstraße ist eben und fahrradfreundlich zu gestalten und den Oberflächen der Augustusbrücke und der Ostra-Allee anzupassen. Es ist die Querung des Postplatzes in Richtung Marienstraße vor der Ostra-Allee zu untersuchen. Es ist die Querung des Postplatzes/Freiburger Straße aus Richtung Marienstraße zu untersuchen. Es sind entsprechende Aufstellflächen für den Radverkehr in der Marienstraße zu prüfen.
78B	Straßburger Platz	offen ist noch die Radverkehrsführung in/aus Richtung Güntzstraße im Zusammenhang mit Maßnahme Nr. 12, siehe auch Maßnahme Nr. 941 Gesamtkonzept
81	Sachsenplatz / Ziegelstr. / Gerokstr.	Relation Ziegelstr. - Gerokstr. bzw. Ziegelstr. - Elsasser Str. über den Sachsenplatz in beiden Richtungen mit sicheren Querungsanlagen versehen (Furtmarkierung, Einbindung in Signalisierung)
Maßnahmen im Netz IR IV		
15B	Schießgasse	offen ist noch die Führung über die Wilsdruffer Straße als Verbindung zur Ringstraße
34B	Pillnitzer Str.	offen sind noch Radverkehrsanlagen stadteinwärts zwischen Steinstraße und St. Petersburger Straße
45B	Terrassenufer zwischen Sachsenplatz und Steinstraße	offen ist noch der Oberflächenausbau des gemeinsamen Geh-/Radweges stadteinwärts
63	Ziegelstr.	Rückbau des nicht benutzungspflichtigen Radwegs, Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (Tempo 30 Zone vorhanden)