



# **Gesamtkonzept Radverkehr**

**für die Landeshauptstadt  
Dresden**

**- Zwischenbericht 3 -**

## **Auftraggeber**

Landeshauptstadt Dresden  
Stadtplanungsamt,  
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung  
PF 120 020  
01001 Dresden

## **Datum**

07.05.2014

---

## **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](mailto:isup@isup.de)  
[www.isup.de](http://www.isup.de)

## **Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz**

Adelheidstraße 9b  
D-30171 Hannover

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

E-Mail [pgv@pgv-hannover.de](mailto:pgv@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

## INHALT

<b>1</b>	<b>ANLASS UND AUFGABE .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ANALYSEN .....</b>	<b>5</b>
2.1	Führungsformen des Radverkehrs .....	5
2.2	Bewertung der Führungsformen .....	5
2.3	Zustandsklasse .....	6
2.4	Sondermerkmale .....	6
2.5	Maßnahmevorschläge Dritter .....	6
<b>3</b>	<b>NETZENTWICKLUNG .....</b>	<b>7</b>
3.1	Grundlagen .....	7
3.2	Zentrenpunkte .....	7
3.3	Luftlinien .....	9
3.4	Radverkehrsnetze der Kategorien II und III .....	9
3.5	Neue Strecken .....	10
3.6	Weitere Arbeitsschritte zum Netz .....	10
<b>4</b>	<b>VERZEICHNISSE UND QUELLEN.....</b>	<b>12</b>
4.1	Abbildungsverzeichnis .....	12
4.2	Tabellenverzeichnis .....	12
4.3	Abkürzungsverzeichnis .....	12
4.4	Quellenverzeichnis .....	12

## ANLAGEN

<b>Anlage 1</b>	Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs (Karte)
<b>Anlage 2</b>	Bewertung der Führungsform bzw. Zustandklasse der Strecken (Karte)
<b>Anlage 3</b>	Analyse Sondermerkmale (Karte)
<b>Anlage 4</b>	Maßnahmevorschläge Dritter (Karte)
<b>Anlage 5</b>	Zentren der Stufen II, III und IV, Luftlinien und Netz der Stufen II und III (Karte)
<b>Anlage 6</b>	Anmerkungen zur Umlegung (Tabelle)

# 1 ANLASS UND AUFGABE

Zur Umsetzung des Stadtratsbeschlusses A 0049/05 lässt die Landeshauptstadt Dresden ein Gesamtkonzept für den Radverkehr in Dresden erarbeiten. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu entwickeln. Dieser soll es ermöglichen, die begrenzten finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen und die Bedeutung des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Nach Bestätigung des Radverkehrskonzeptes durch den Stadtrat der Landeshauptstadt soll dieses die Grundlage für weitere Planungen und Investitionen in den nächsten Jahren sein.

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 Gesamtkonzeptes Radverkehr beauftragt. Die Erarbeitung soll dabei in insgesamt 3 Stufen erfolgen.

Im Februar 2014 wurde Zwischenbericht 1 vorgelegt. Er wendete sich vorrangig an die Verwaltung und hatte vor allem technische Fragen wie die Abstimmung der Grundlayouts, Blattsnitte und Darstellungsweisen der Karten, die für die Weiterentwicklung verfügbaren Datengrundlagen, die Lage der Zentrenpunkte für die Netzentwicklung sowie erste Übersichten zur Unfallanalyse zum Inhalt.

Zwischenbericht 2 wird im Mai 2014 vorgelegt und hat die Ergebnisse der Unfallanalyse zum Inhalt.

Vorliegender Zwischenbericht 3 bezieht sich auf Zwischenergebnisse der ersten und zweiten Stufe. Er dient der Information über erreichte Analyseergebnisse. Die Aussagen zur Netzentwicklung sollen die Teilnehmer auf den Workshop zum Netz der Kategorien II und III nach RIN vorbereiten. Der Bericht zeigt dazu die Zentrenpunkte, zwischen diesen verlaufenden Luftlinien und deren Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz auf. Er gibt die Ergebnisse des Auftragnehmers wieder und ist nicht im Detail mit dem Auftraggeber abgestimmt. Diese Abstimmung ist Teil des anschließenden Diskussionsprozesses.

## 2 ANALYSEN

### 2.1 Führungsformen des Radverkehrs

Die Darstellung der Führungsform des Radverkehrs an einer Straße erfolgt für die Fahrtrichtungen getrennt neben der Straßenachse. Die Ergebnisse sind in Anlage 1 dargestellt. Zugrunde liegen vom Auftraggeber gelieferte Daten aus dem StraGIS unter Auswertung vor allem der Felder VF\_TYP und VF\_LAGE. Für den Richtungsbezug wird die Digitalisierungsrichtung genutzt. Die Daten mussten neu kombiniert werden, da zum Beispiel eine Fahrbahnfläche nur ausgewiesen werden soll, wenn es keine Seitenraumführung/Radverkehrsanlage gibt.

Die beschriebenen Daten aus dem StraGIS wurden um Sekundärinformationen ergänzt:

- Der Verkehrsflächentyp RS ermöglicht keine Unterscheidung, ob es sich um einen Schutzstreifen oder einen Radfahrstreifen handelt. Hier musste das Vorhandensein von Z 237 StVO ausgewertet werden.
- Ob ein Radweg im Seitenraum benutzungspflichtig ist ergab sich durch Auswertung der Verkehrszeichendatenbank hinsichtlich Z 237 bzw. Z 241.
- Einfahrverbote bzw. Streckenverbote für den Radverkehr wurden über die Verkehrszeichendaten ausgewertet (Kombination von Einfahrverboten mit / ohne Zusatz Radverkehr frei).
- Die auf der Fahrbahn zulässige Geschwindigkeit wurde ebenfalls über die Auswertung von Verkehrszeichen ermittelt. Da die ERA 2010 /1/ stark auf diese Geschwindigkeiten Bezug nehmen, war die Auswertung notwendig.
- Fahrradstraßen waren als solche über die StVO-Beschilderung auszuwerten (in Dresden bisher nicht vorhanden).
- Wege mit wenig oder keinem Kfz-Verkehr wurden als "Weg" ohne weitere Differenzierung dargestellt. Der überwiegende Teil dieser Wege stammt aus dem StraGIS-Teil Wege.

Die Angaben zur Führungsform können sich im Laufe des Projektes noch ändern, wenn z.B. bei Befahrungen die Situation nach aktuellen Baumaßnahmen oder zwischenzeitlichen Umbeschilderungen erfasst wird. Für die Innenstadt werden nur die aus den Daten des StraGIS ableitbaren Aussagen dargestellt.

### 2.2 Bewertung der Führungsformen

Für die Hauptverkehrsstraßen wurde ausgewertet, ob die vorhandene Führungsform des Radverkehrs der nach ERA 2010 an dieser Stelle erforderlichen Führungsform entspricht. Dabei wurde Bezug auf die Bilder 7 und 8 in Verbindung mit Tabelle 8 der ERA 2010 genommen.

Dargestellt wurde in Anlage 2, um wie viele Stufen die vorhandene Führungsform von der notwendigen Führungsform abweicht. Ist beispielsweise ein Schutzstreifen vorhanden (ist nach ERA 2010 dem Belastungsbereich II zugeordnet), Verkehrsstärke und -geschwindigkeit der Straße entsprechen aber Belastungsbereich III nach ERA 2010, so wird in den Karten eine Abweichung von einer Stufe dargestellt. Da zum Teil keine Daten zu den Verkehrsstärken vorlagen, konnte nicht für jeden Streckenabschnitt eine Aussage getroffen werden.

Weil die Grenzen zwischen den Belastungsbereichen nach ERA 2010 fließend sind und örtliche Besonderheiten zu beachten sind, ist die Bewertung relativ grob und dient somit einer ersten Orientierung. Sie ermöglicht z.B. keine Aussagen zu Mängeln an Knotenpunkten, baulichen Mängeln der Strecken und Konflikten mit dem Fußgängerverkehr. Sie wird im Lauf der Bearbeitung um weitere Mängelanalysen ergänzt.

## 2.3 Zustandsklasse

Für das Straßennebennetz wurde in Anlage 2 die Zustandsklasse aus dem StraGIS dargestellt. Die Zustandsklasse wird amtsintern aus einer Reihe von Zustandsmerkmalen ermittelt und dient der Planung von Erhaltungsmaßnahmen für den gesamten Straßen-  
aufbau. Bezüglich des für den Radverkehr vor allem relevanten Oberflächenzustands ist sie nur von eingeschränkter Aussagefähigkeit, hat aber den Vorteil, systematisch und flächendeckend vorzuliegen und so einen groben Gesamtüberblick zu ermöglichen.

## 2.4 Sondermerkmale

Die Bestandsdaten des Auftraggebers wurden, z.T. unter Hinzuziehung externer Daten wie Luftbilder, bezüglich einiger Sondermerkmale ausgewertet, die in Anlage 3 dargestellt wurden. Im Einzelnen handelt es sich um

- die richtungsbezogene Darstellung von Streckenverboten für den Radverkehr, wie sie insbesondere aus nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen resultiert,
- die Darstellung von irreführenden Sackgassenschildern (Z 357 StVO), d.h. hinter der Sackgasse gibt es eine Weiterführung für den Radverkehr, ohne dass am Beginn der Sackgasse ein Zusatzschild darauf hinweist,
- die richtungsbezogene Darstellung von Streckenabschnitten, bei denen der Radverkehr im oder auf gleicher Fläche dicht neben dem Verkehrsraum der Straßenbahn geführt wird.

## 2.5 Maßnahmevorschläge Dritter

Im Zuge der Bearbeitung wurden von Akteuren z.T. schon Mängel oder Maßnahmen benannt, deren räumliche Lage in Anlage 4 visualisiert wurde. Im Einzelnen handelt es sich um

- 250 Mängelmeldungen bzw. Maßnahmevorschläge des ADFC Dresden e.V., die dieser zum Start des Beteiligungsprozesses zum Verkehrsentwicklungsplan im Jahr 2010 übermittelt hat (lfd. Nr. 1 bis 250),
- drei von Bürgern übermittelte Problemstellungen,
- vier von der Ortschaft Mobschatz übermittelte Problemstellungen
- eine von der Stadtentwässerung Dresden benannte Maßnahme,
- drei von der Stadt Radeberg benannte Problemstellungen
- drei von der Kulturlandschaft Moritzburg benannte Problemstellungen
- eine von der Stadt Radebeul benannte Problemstellung
- vier von der Ortschaft Gompitz benannte Problemstellungen
- 13 vom Quartier Friedrichstadt e.V. benannte Probleme und Ideen.

Diese Vorschläge werden zu einem späteren Zeitpunkt, wenn nach Abstimmung des Netzes konkrete Maßnahmentypen benannt werden sollen, wieder aufgegriffen.

## 3 NETZENTWICKLUNG

### 3.1 Grundlagen

Für die Methodik der Netzplanung für den Alltagsradverkehr werden die RIN 2008 (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) /2/ und die ERA 2010 /1/ zugrunde gelegt.

Der Netzplanungsansatz geht davon aus, dass wichtige Zentren zunächst durch Luftlinien verbunden werden (die Luftlinien spiegeln damit ein Verbindungsbedürfnis zwischen Verkehrsquellen und -zielen wieder) und diese Luftlinien für den Radverkehr anschließend auf Straßen und Wege umgelegt werden. Die Zentrenpunkte und Luftlinien sind ein Planungshilfsmittel, d.h. das im Ergebnis entstehende Netz ist anschließend auf Plausibilität zu überprüfen und ggf. zu modifizieren.

Entwickelt wird ein Radverkehrsnetz, welches die jeweils unter Berücksichtigung realisierbarer Maßnahmen, der Direktheit und Topografie am geeignetsten eingestuften Strecken umfasst. Die Zugehörigkeit einer Strecke zum Netz sagt nichts über die künftige Führungsform aus, d.h. es wird kein "Radwegnetz" geplant. Die Führungsform (z.B. Fahrbahn, Schutzstreifen, baulicher Radweg) richtet sich vielmehr nach den Vorgaben der ERA 2010 und ist u.a. von der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs abhängig. Die Planung von Maßnahmen erfolgt erst in einem späteren Bearbeitungsschritt. Das Radverkehrsnetz ist Grundlage für die Entwicklung z.B. des Wegweisungsnetzes (welche Strecken erhalten Wegweisung) und für die Priorisierung von speziellen Radverkehrsmaßnahmen für einen effektiven Mitteleinsatz.

Aus der Bedeutung der miteinander verbundenen Zentren ergibt sich die Bedeutung der Luftlinien ("Verbindungsfunktionsstufe") und damit auch der in der Umlegung ausgewählten Strecken. So entsteht eine Hierarchie im Radverkehrsnetz. Die RIN kennt die Verbindungsfunktionsstufen 0 und I bis V. Da man mit dem Radverkehr im Alltag schlecht Wege zwischen zwei Metropolregionen bzw. zwischen zwei Oberzentren zurücklegen kann, spielen für diesen nur die Verbindungsfunktionsstufen II bis V eine Rolle.

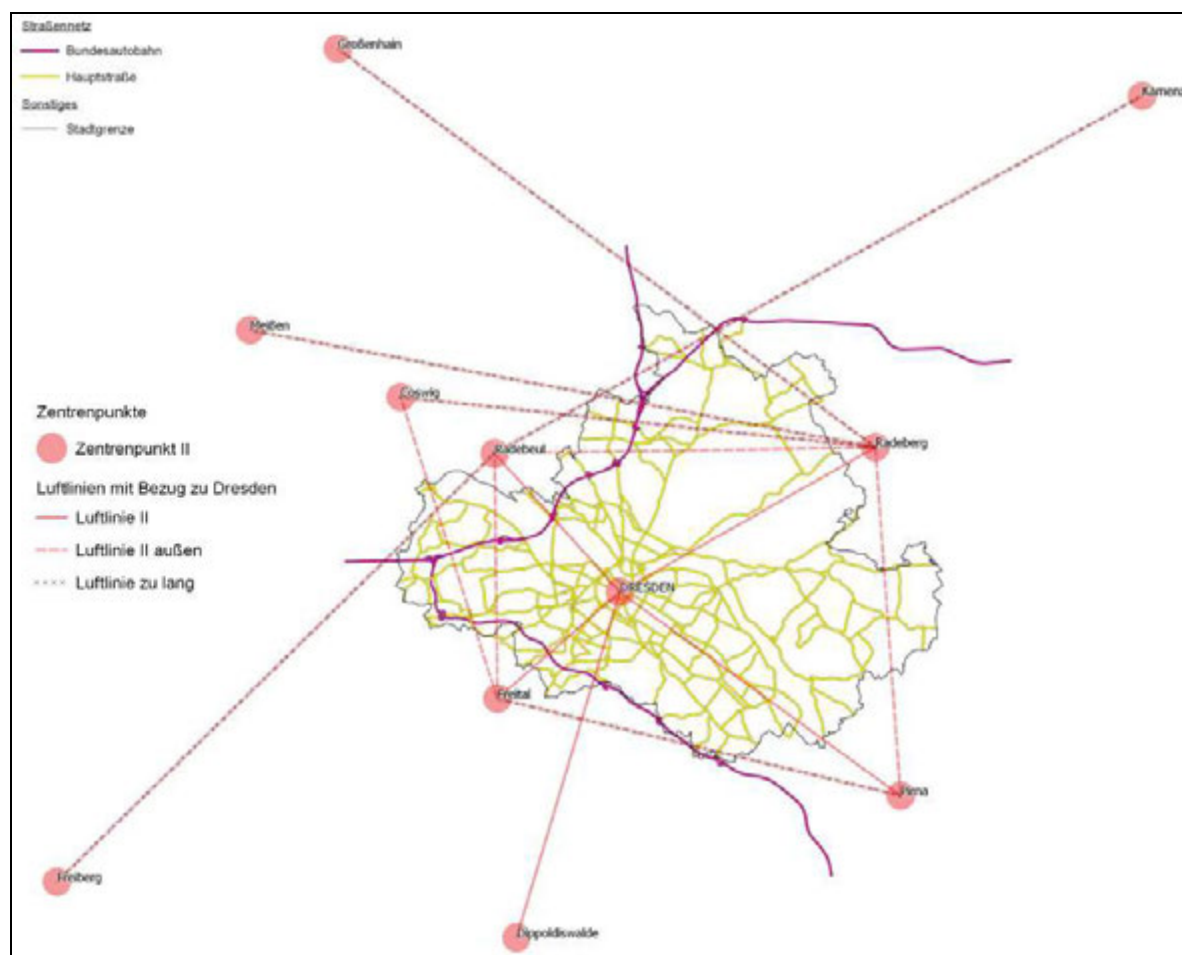
Verbindungsfunktionsstufe V beinhaltet die Anbindung aller Grundstücke und ist für die Netzplanung im Radverkehr daher hier ohne Bedeutung, da es ein Grundsatz sein muss, dass alle Straßen und Wege für den Radverkehr nutzbar sein sollen.

### 3.2 Zentrenpunkte

Voraussetzung für die Netzentwicklung für den Alltagsradverkehr nach RIN 2008 ist die Herausarbeitung von Zentren, welche Stadtgebiete oder Gemeinden repräsentieren. Grundlage für diese Zentren sind das System zentraler Orte der Landesentwicklung sowie innergemeindliche Zentralitäten. Die innergemeindlichen Zentralitäten liegen für die Dresdner Verkehrsplanung bislang nicht vor und sind daher auftragsgemäß aus dem Zentrenkonzept, dem INSEK und weiteren Quellen abzuleiten. Dabei spielt nach Erfahrung des Auftragnehmers insbesondere die ausreichende Abbildung auch der Wohnfunktion (Quelle des Verkehrsaufkommens) eine Rolle, da Verkehrsbedürfnisse in der Regel nicht z.B. zwischen verschiedenen Einkaufszentren, sondern zwischen Quell- und Zielbezirken entstehen. Insofern sind die Vorgaben der RIN, dies zeigen auch Erfahrungen aus anderen Städten, hier nicht ausreichend.

In einem ersten Arbeitsschritt wurden die **Zentren der Stufe II** abgeleitet (vgl. Abbildung 3.1). Dies sind nach den RIN die Verbindungen zwischen Mittelzentren bzw. von Mittelzentren zu Oberzentren. Grundlage war der Landesentwicklungsplan Sachsen 2013. Die

Darstellung der Zentren und der zwischen ihnen bestehenden Luftlinien erfolgt wegen des Maßstabes zunächst in relativ abstrakter Form. Die Luftlinien wurden anhand ihrer Länge kategorisiert. Es wurde davon ausgegangen, dass Luftlinien von mehr als 20 km Länge auch unter Einrechnung einer künftig größeren Rolle von Pedelecs für den Alltagsradverkehr nicht relevant sind. Diese Luftlinien wurden in Abbildung 3.1 gesondert gekennzeichnet. Betrachtungen zu den topografischen Verhältnissen erfolgen bei der Umlegung.



**Abbildung 3.1 Zentren der Stufe II und deren Luftlinienverbindungen**

Es wird aus der Karte deutlich, dass wegen der relativen Nähe einiger Mittelzentren zu Dresden z.T. auch Durchgangsverkehre im Alltagsradverkehr relevant sein könnten, welche das Gebiet der Stadt nur tangieren (z.B. zwischen Radebeul und Radeberg). Eine übergreifende Netzplanung für den Alltagsradverkehr liegt nicht vor und ist methodisch im Rahmen der vorliegenden Aufgabe auch nur schwer leistbar, denn sowohl Anfangs- als auch Endpunkt der betreffenden Verbindung liegen außerhalb des Bearbeitungsgebietes Stadt Dresden. Daher wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt, die Umlegung derartiger Luftlinien zunächst zurückzustellen und zu einem späteren Zeitpunkt auf die entwickelten Netzelemente des innerstädtischen Netzes zurückzugreifen.

Die **Zentren der Stufen III und IV** wurden auf der Grundlage des Zentrenkonzeptes der Landeshauptstadt Dresden, der Einwohnerverteilung und der Lage wichtiger sonstiger Strukturmerkmale gebildet (vgl. Anlage 5). Auf Dresdner Gebiet wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber für die Entscheidung zwischen Stufe III und IV ein Wert von 5.000 Einwohnern im näheren Einzugsgebiet (etwa 1 bis 1,5 km Durchmesser) herangezogen. Die

Ortsteilzentren aus dem Zentrenkonzept wurden als Zentrenpunkt III aufgenommen. Die wohnnahen Zentren und die komplexen Einzelhandelsstandorte wurden in den Fällen als Zentrenpunkt III aufgenommen, wenn sie den Schwerpunkt für mindestens 5.000 Einwohner im Umfeld bilden (Grundlage: Auswertung der statistischen Bezirke der Landeshauptstadt Dresden). Die Zentrenpunkte IV sollen alle separaten Siedlungsbereiche in die Netzbetrachtung einbinden.

Bei der Beurteilung der Lage der Zentren ist zu beachten, dass die Umlegung der Luftlinien nicht zwingend genau auf den ausgewählten Zentrums punkt zuführen muss, sondern auch Fälle denkbar sind, in denen das Netz etwas am Zentrums punkt vorbei führt, wenn die Netzstruktur es nahelegt.

Siedlungsbereiche bzw. Orte außerhalb der Stadtgrenzen Dresdens wurden als Zentren der Stufe IV eingefügt, sofern diese nicht ein Grundzentrum sind (dann Stufe III).

In Anlage 5 sind noch keine **Prüfpunkte** eingetragen. Dies sind Einzelziele, deren ausreichende Anbindung an das zu entwickelnde Netz nach dessen Vorliegen speziell abgeprüft wird. Dazu zählen z.B. die Schulen und weiterführenden Bildungseinrichtungen, Bahnhöfe, Krankenhäuser sowie wichtige Behörden, Sportstätten und Kultureinrichtungen.

### 3.3 Luftlinien

Die Zentren einer Kategorie werden untereinander und mit den nächsten Zentren der höheren Kategorien durch Luftlinien verbunden. Die Luftlinien der Kategorien II und III sind Anlage 5 zu entnehmen. Die Luftlinien der Kategorie IV werden erst nach Abstimmung der Netze II und III erstellt und umgelegt.

Für die Luftlinien der Kategorie III wurden auch nicht unmittelbar benachbarte Zentren verbunden, d.h. sich kreuzende Luftlinien zugelassen. Relevant war der entstehende Winkel zwischen den Luftlinien. Diese Verfahrensweise soll die starke Umwegempfindlichkeit des Radverkehrs berücksichtigen. Bei der Umlegung der Luftlinien tritt erfahrungsgemäß infolge des bestehenden Straßen- und Wegenetzes ein Bündelungseffekt auf, so dass sehr dicht beieinander liegende Luftlinien vor allem eine Prüffunktion erfüllen.

Die Luftlinien jeder Kategorie tragen eine vierstellige Nummer (II-er ab 2000, III-er ab 3000). Die Diskussion zur Umlegung dieser Luftlinien kann unter Bezug auf diese Nummer geführt werden

### 3.4 Radverkehrsnetze der Kategorien II und III

Für jede umgelegte Luftlinie ist ein kurzer Kommentar hinterlegt, der wesentliche Überlegungen bei der Wahl der Strecke enthält (vgl. Anlage 6). Der Entwurf des Radverkehrsnetzes der Hierarchiestufen II und III kann Anlage 5 entnommen werden. Die Radverkehrsnetze gehen am 26er Ring in die Strecken des Radverkehrskonzeptes für die Innenstadt über.

Die dargestellten Netze sind Entwürfe für eine Diskussion, z.B. um einen Abgleich mit städtebaulichen Vorhaben, welche Wegebeziehungen verändern können, zu ermöglichen. Auch sind einzelne Ergänzungen, welche die Vermaschung verbessern werden und sofort ins Auge springen, bewusst noch nicht vorgenommen worden, um die Nachvollziehbarkeit zu ermöglichen.

Beim Blick auf den Netzentwurf fällt auf, dass der Elbradweg nicht in seiner Gesamtheit Bestandteil der III-er Netzes ist. Er wird als Bestandteil des SachsenNetz Rad (landesweites radtouristisches Netz) in jedem Fall auch Bestandteil des Dresdner Netzes sein. Zu



diskutieren wäre allerdings die Frage, ob der Elbraum an sich wegen seiner Erholungsfunktion als IV-er Ziel zu betrachten ist und daher eine höhere Dichte an Zugängen aus dem übrigen Netz anzustreben ist.

### 3.5 Neue Strecken

Ein wichtiges Ziel der Netzplanung ist es, Netzlücken zu erkennen. Die Umlegung der Luftlinien orientierte sich grundsätzlich am bestehenden Straßen- und Wegenetz. In Einzelfällen werden gleichwohl neue Strecken (z.B. zur Querung von Bahnlinien) vorgeschlagen, wenn der zu erwartende Netzeffekt als hoch eingestuft wird, weil die Umwege sonst zu groß sind.

Diese neuen Strecken sind in vielen Fällen ein Langfristprojekt und bezüglich ihrer Realisierbarkeit in der Diskussion zu vertiefen. Die Strecken sind in Anlage 5 durch Grünhinterlegung besonders hervorgehoben und in Tabelle 3.1 einzeln dargestellt.

lfd. Nr.	Bezeichnung	Anmerkung
1	Querung Westseite Hauptbahnhof	Teil einer Nord-Süd-Route über die Reitbahnstraße zur Entlastung der Prager Straße
2	Elbquerung Pieschen	Prüfauftrag des Stadtrats existiert
3	Elbquerung Pieschen Ostrampe	Brücke sollte nach beiden Seiten angebunden werden
4	Durchfahrt Leipziger Bahnhof	Verbindung aus der Neustadt zur Elbe; Abstimmung mit städtebaulichen Rahmenplan erforderlich; auf Ostseite Bahnstrecke oder Lößnitzstraße
5	Verbindung Messe - Elbquerung Pieschen	notwendige Netzeinbindung der Elbquerung Pieschen
6	Elbradweg unterhalb Schloß Übigau	erfordert Neubau, ggf. als Auskrugung
7	Verbindung Autobahnbrücke - Washingtonstraße	Verbesserung der Netzeinbindung dieser Elbquerung
8	Verbindung Augustusweg	in diesem Bereich sonst keine annehmbare Querverbindung vorhanden
9	Rampe Schaufußstraße zu Elbradweg	deutlich bessere Anbindung der Wohngebiete an den Elbradweg
10	Verlängerung Liebstädter Straße inkl. Bahnquerung	städtebauliche Planungen existieren
11	Wiedereinrichtung Fähre Gohlis- Radebeul	neue Technologien zur Senkung der Betriebskosten prüfen
12	Verbindung Breitscheidstraße - Seidnitzer Weg (Rennbahn)	verbessert die Anbindung der Bahnquerung am Seidnitzer Weg
13	Verlängerung Prohliser Allee	besseres Erreichen der Dohnaer Straße; Verbindung zu Am Geberbach prüfen
14	Durchbindung Laubestraße	bereits im Bau, fahrradfreundlich gestalten

**Tabelle 3.1 Übersicht zu den Vorschlägen für neue Strecken**

### 3.6 Weitere Arbeitsschritte zum Netz

Nach der Diskussion der jetzt erreichten Ergebnisse im Akteurskreis und dem Abgleich mit ggf. anderweitig geplanten Vorhaben der Stadt (z.B. Umsetzung städtebaulicher Rahmenplanungen) sind folgende weitere Schritte der Netzplanung nötig. Die Aufzählung ver-

deutlich zugleich, dass es sich beim vorgelegten Netz um einen Zwischenstand handelt, der noch weiter zu verbessern ist.

- Verbindungen der Kategorie IV ergänzen  
Die entsprechenden Zentren sind in Anlage 5 grün dargestellt, die Luftlinien jedoch noch nicht enthalten. Mit ihrer Umlegung wird das Netz weiter verdichtet. Die Bedeutung dieser Verbindungen ist jedoch geringer (IV-er Netz).
- Anbindung wichtiger Ziele überprüfen  
Diese Ziele sind in Anlage 5 noch nicht dargestellt, jedoch als Prüfpunkte weiter oben benannt. Geprüft wird anhand eines 200-m-Einzugsbereiches.
- Zwischenstücke ergänzen, Netzlogik verbessern  
In der Entwurfsfassung des Netzes springen auf den ersten Blick Verbindungslücken ins Auge, die geschlossen werden sollten, um einen besseren Netzzusammenhang zu erreichen. Dies wurde bisher bewusst nicht gemacht, um die Logik der Netzumlegung besser nachvollziehbar zu machen, wird aber später ergänzt.
- Touristische Routen ergänzen  
Das dargestellte Netz wird unter dem Gesichtspunkt des Alltagsradverkehrs entwickelt. In einem späteren Planungsschritt werden vorhandene und geplante radtouristische Routen bzw. Freizeitrouten überlagert.

## 4 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

### 4.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1 Zentren der Stufe II und deren Luftlinienverbindungen..... 8

### 4.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1 Übersicht zu den Vorschlägen für neue Strecken..... 10

### 4.3 Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LSA	Lichtsignalanlage
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
StraGIS	bei der Landeshauptstadt Dresden verwendete GIS-Anwendung
StVO	Straßenverkehrsordnung

### 4.4 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

## **ANLAGE 1:**

### **Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs (Karte)**



- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Hauptstraße
  - sonstige Straße
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke
  - Bergbahn
  - S-Bahn-Haltepunkte
- Sonstiges**
- Stadtgrenze



## Übersicht Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs

vorh. Führungsformen, richtungskonkret

- Fahrbahn, Tempo 20
- Fahrbahn, Tempo 30
- Fahrbahn, Tempo 50
- Fahrbahn, Tempo > 50
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Führungswechsel auf Fahrbahn
- Radweg
- gemeinsamer Geh-/Radweg
- Radweg linksseitig
- nicht benutzungspflichtiger Radweg
- Gehweg / Rad frei
- Bussonderfahrstreifen
- Fußgängerbereich
- Wechsel Seitenraum + Fahrbahn
- Führungswechsel im Seitenraum
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Weg

Blatt 2

Blatt 1

Blatt 3

0 1000 2000 3000 m



## Zwischenbericht 3, Anlage 1

Stand: 05.05.2014  
Daten Grundkarte: Landeshauptstadt Dresden

**ISUP Ingenieurbüro  
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik













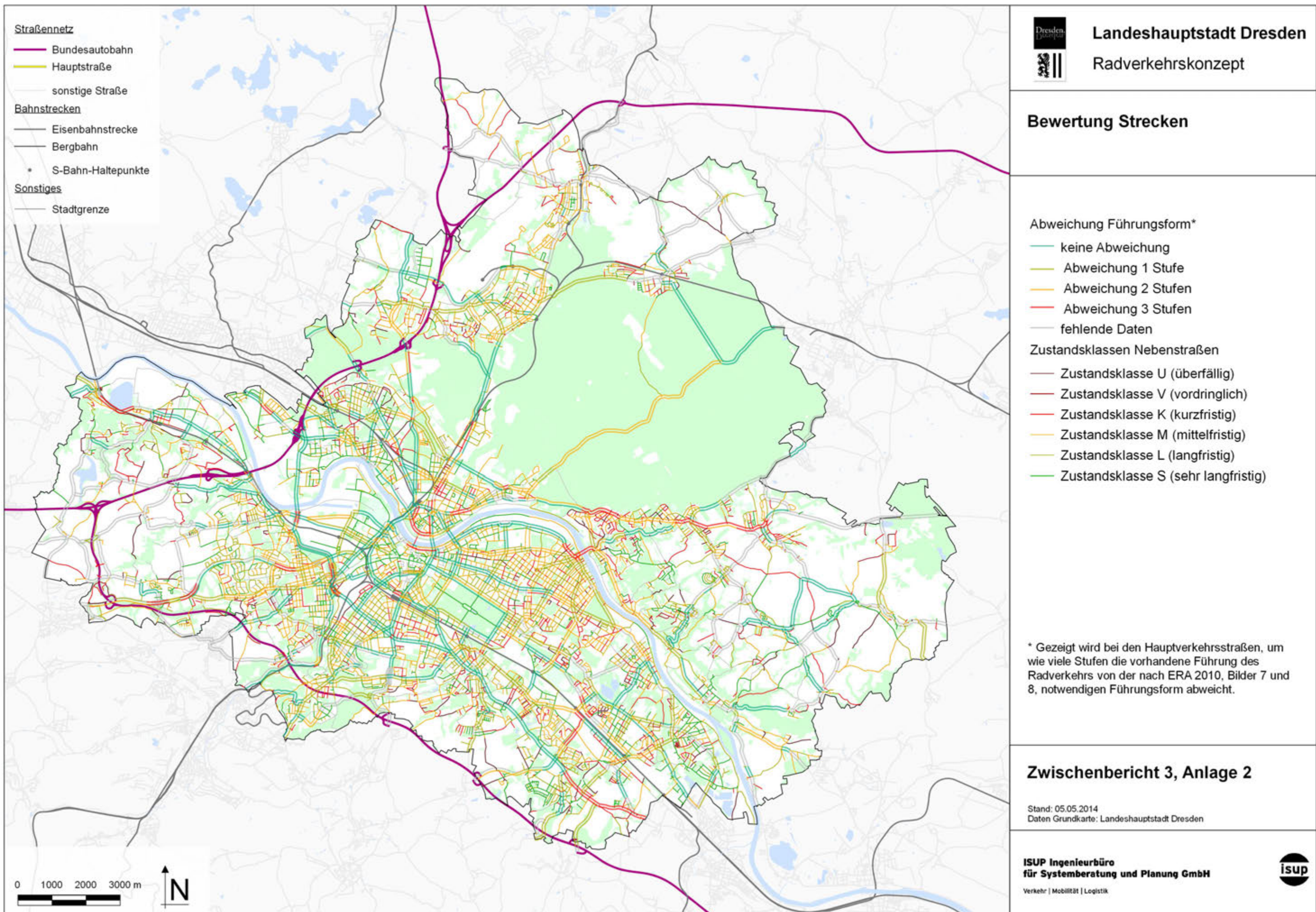




## **ANLAGE 2:**

### **Bewertung der Führungsform bzw. Zustandklasse der Strecken (Karte)**

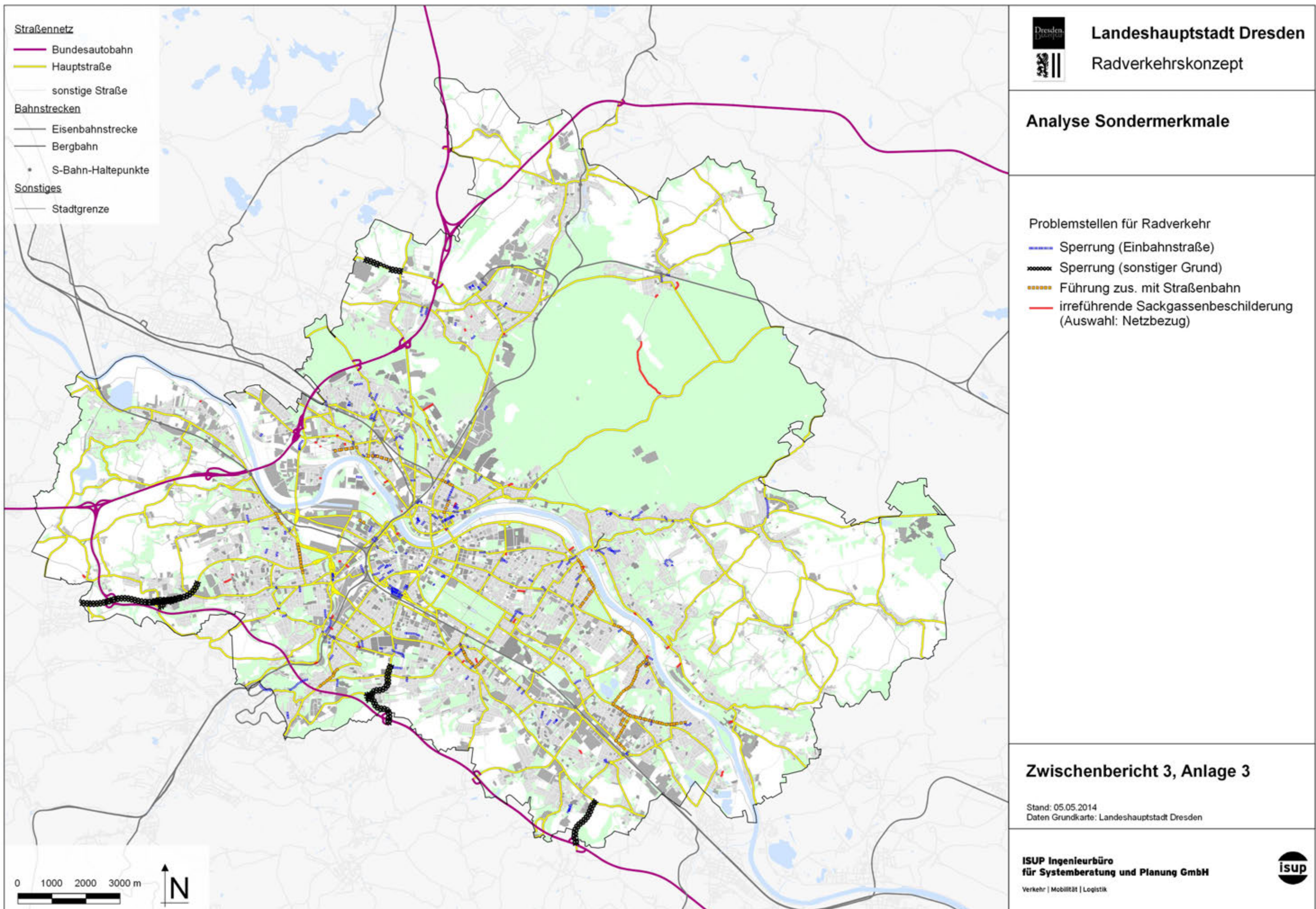






## **ANLAGE 3:**

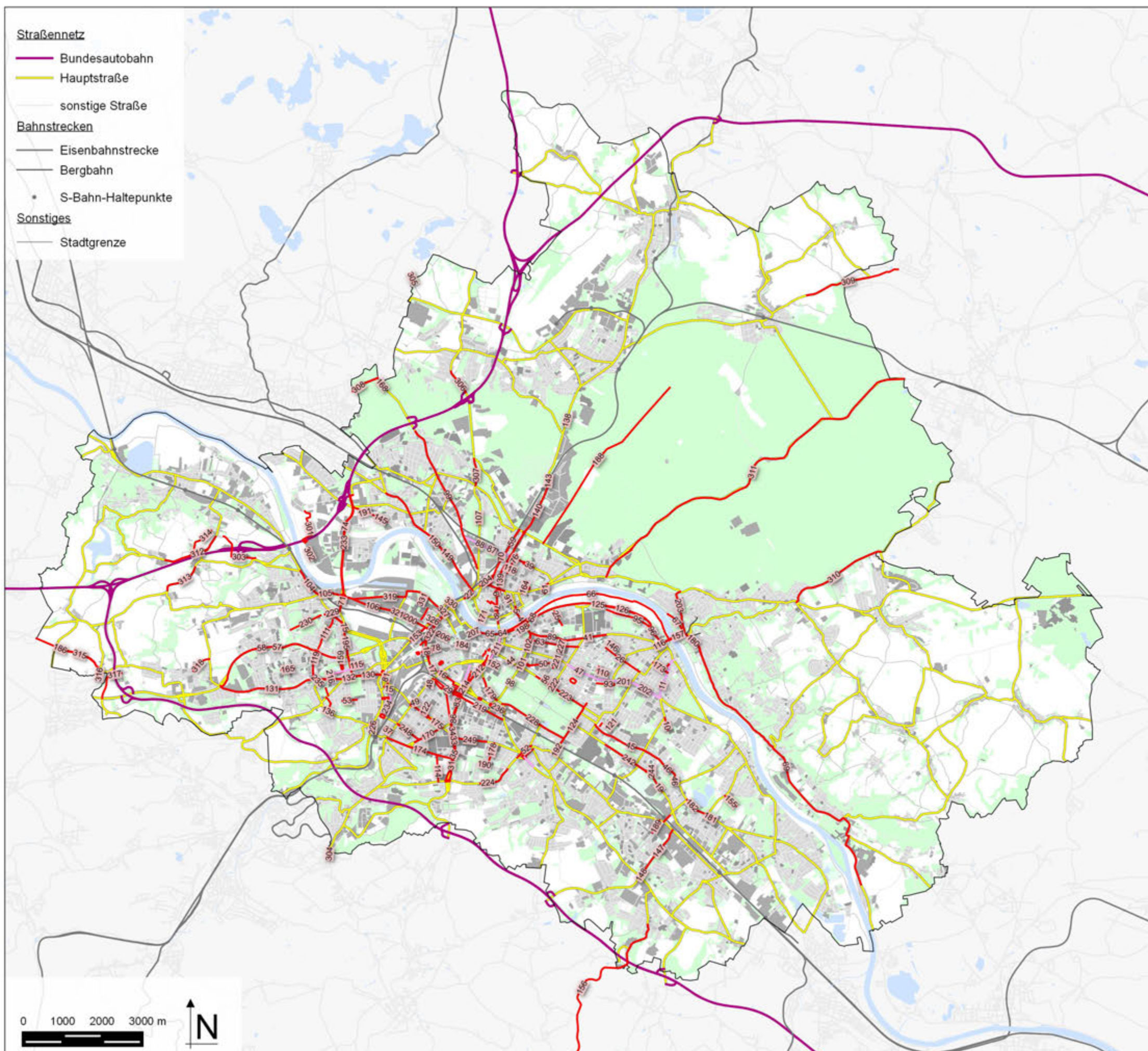
### **Analyse Sondermerkmale (Karte)**



## **ANLAGE 4:**

### **Maßnahmevorschläge Dritter (Karte)**





## Übersicht Maßnahmevorschläge Dritter

Maßnahmevorschläge bzw. Mängel  
(1 - 250: ADFC 2010, ab 300: sonstige)

- Vorschlag mit Nr.
- Vorschlag bereits realisiert / erledigt

## Zwischenbericht 3, Anlage 4

Stand: 05.05.2014  
Daten Grundkarte: Landeshauptstadt Dresden

ISUP Ingenieurbüro  
für Systemberatung und Planung GmbH

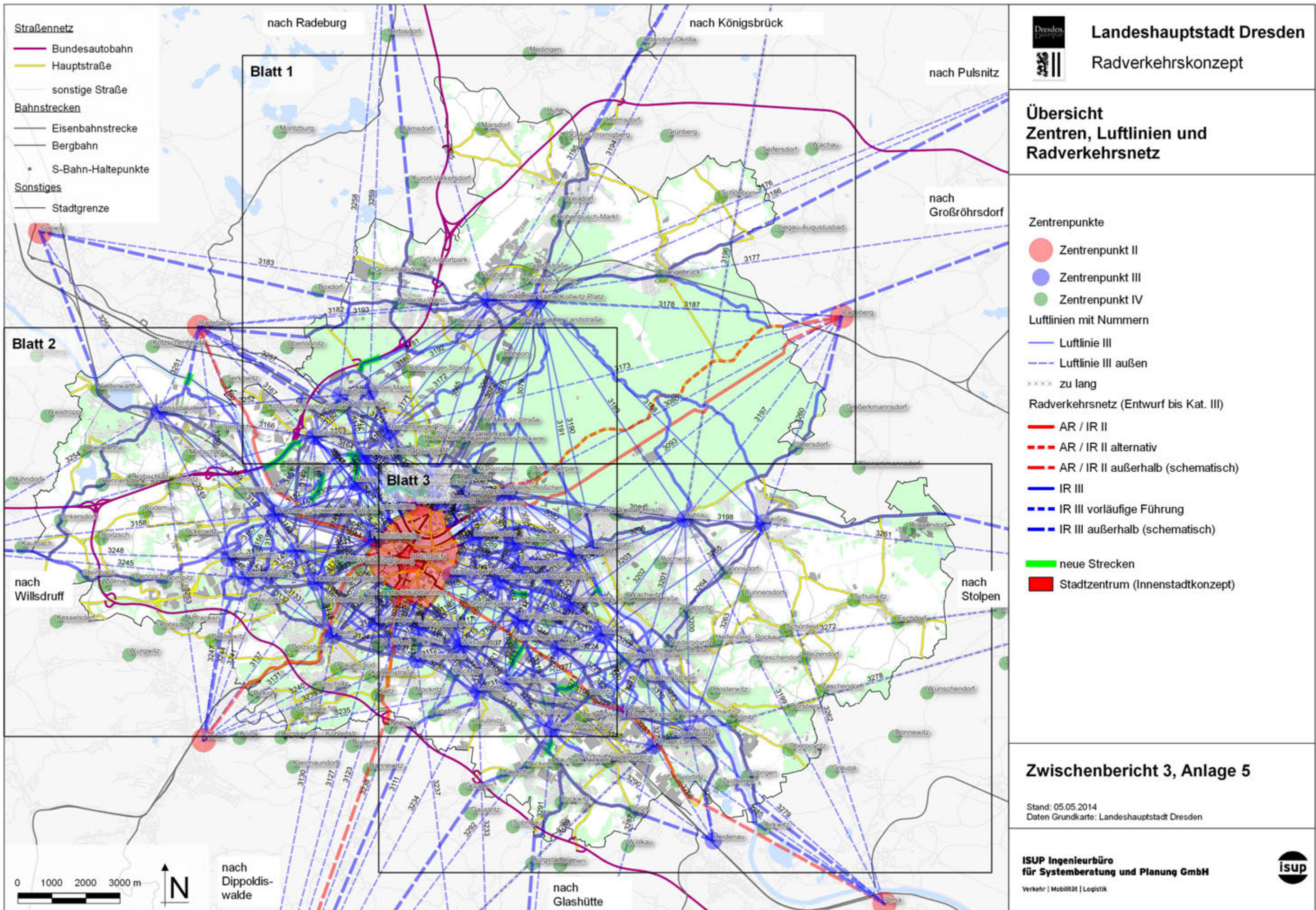
Verkehr | Mobilität | Logistik



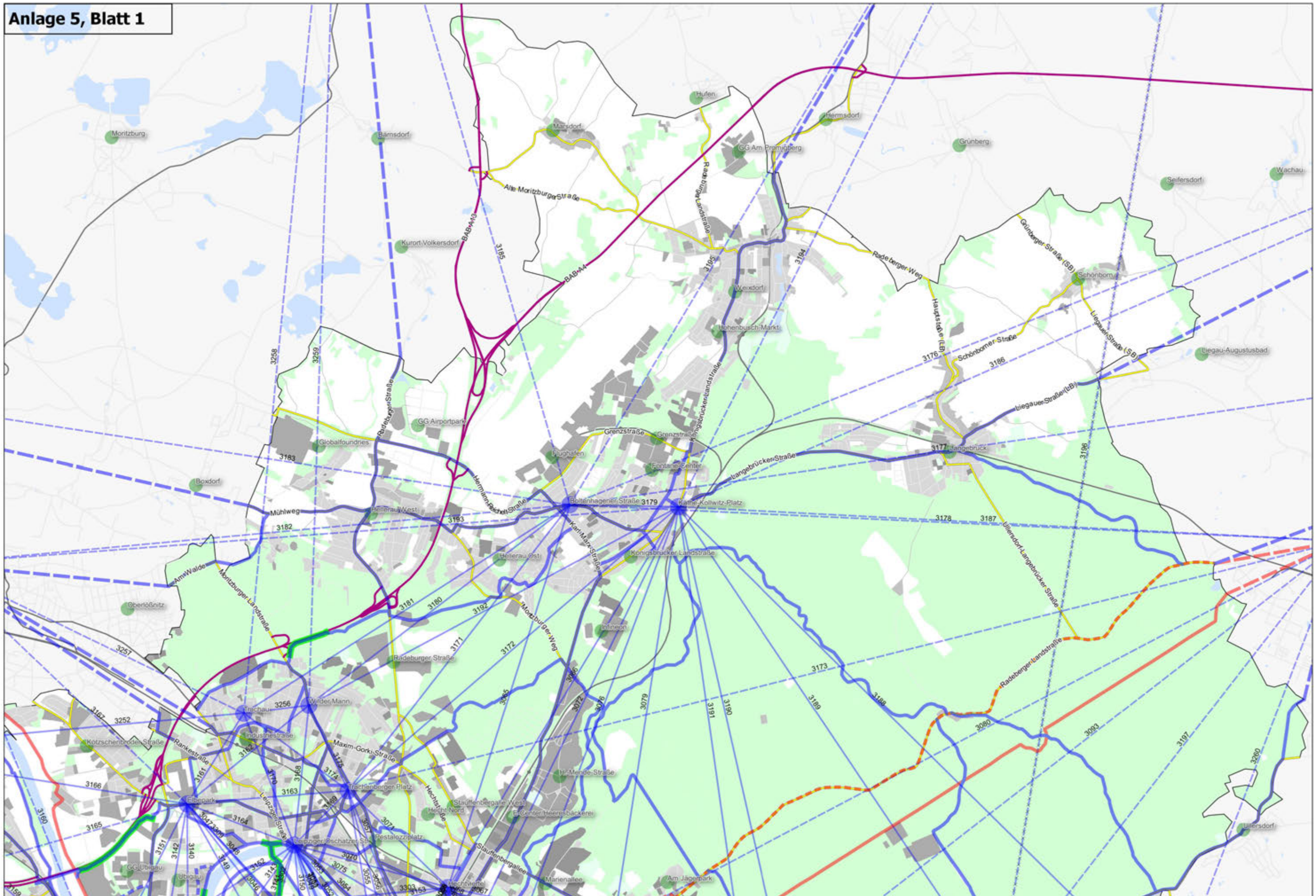
## **ANLAGE 5:**

**Zentren der Stufen II, III und IV, Luftlinien und Netz der Stufen II und III (Karte)**



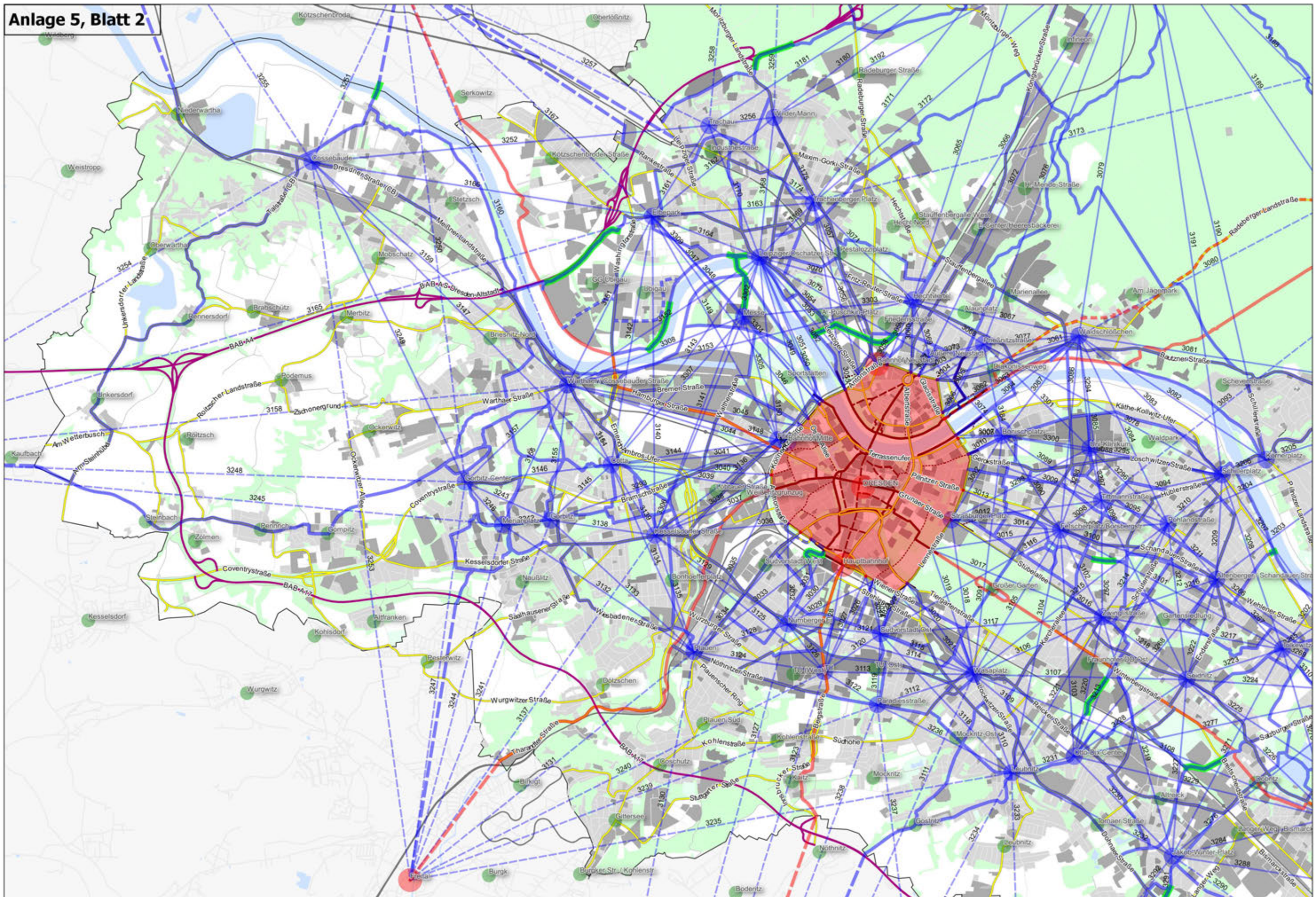






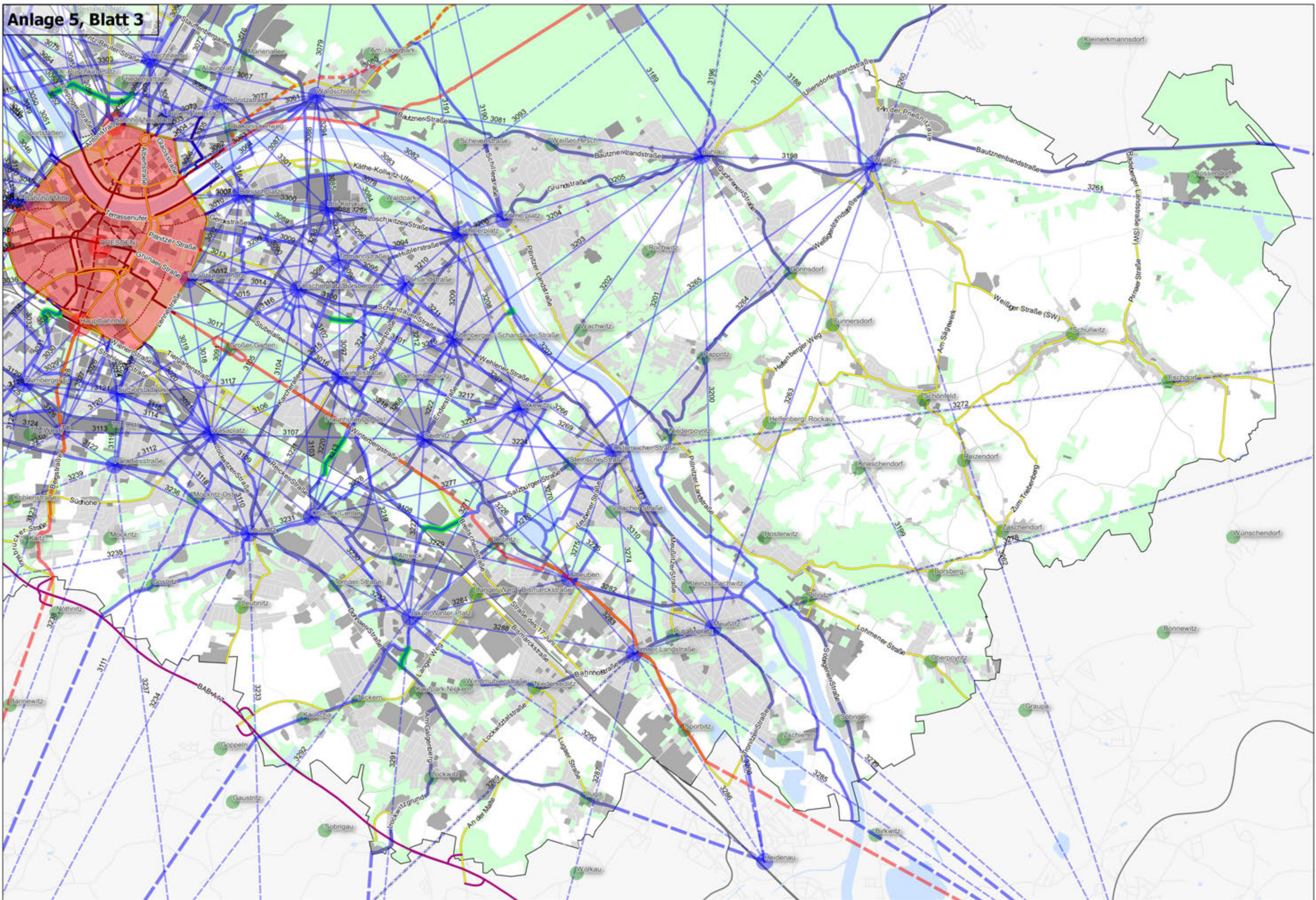


# Anlage 5, Blatt 2





# Anlage 5, Blatt 3





## ANLAGE 6:

### Anmerkungen zur Umlegung (Stufe II und III)

Nr. Luft- linie	Anmerkung
2001	stadtnah: Alternative: Am Jägerpark; Steigungen vertretbar (meist unter 5 %, kurz 10 %); durch Heide auf S 95: vorläufige Führung, Fahrbahnbreite 6,50 m erfordert Radwegbau, 190 Steigungsmeter; auf Waldwegen: vergleichsweise flach (Steilstück Brockhausst)
2003	Nutzbarkeit rechtes Weißeritzufer zwischen Tunnel und Altplauen prüfen
2004	über Flügelwegbrücke - Hamburger Straße (direkteste Verbindung)
2015	insgesamt bis Dippoldiswalde ca. 250 m Höhenunterschied (Steigungsmeter größer); gewählte Führung über Possendorfer Straße hat ähnlich viel Steigungsmeter und etwa gleich lang wie über Innsbrucker
3003	über Louisenstraße (Achse)
3004	über Rothenburger Straße
3005	über M.-Luther-Straße (Netz Innenstadtkonzept)
3006	wie 3005
3007	Übergang Pfeifferhansstraße, noch auszubauen
3008	wie 3010
3009	über Wormser Str - Dürerstraße; Anschluss an Innenstadtnetz optimieren
3010	über Pfotenhauerstraße
3012	über Laubestraße - Henzestraße - Comeniusstraße (überschaubare Führung); Querung am Straßburger Platz sichern
3013	über Strießener Straße, sehr direkt
3014	über Canalettostraße (kurze Verbindung); Querung/Linksabbiegen Fetscherplatz noch klären
3015	über Fetscherstraße - Hauptallee (Alternative Canalettostraße ist zusätzlich im Netz)
3016	über Comeniusstraße (Umweg ca. 250 m, aber besseres Vorankommen)
3017	über Beilstraße, dann wie IR II
3018	über Wasastraße - Franz-List-Straße - Großer Garten - Lennestr.
3019	über Wasastraße - Franz-List-Straße - Großer Garten (kürzeste Verbindung)
3020	über Wiener Straße (kaum Netzalternativen)
3021	wie 3020
3022	wie 3023
3023	über Franklinstraße
3024	über Reichenbach- / Uhlandstraße
3025	wie 3024
3026	über Hochschulstraße
3027	wie 3026
3028	wie 2015
3029	ca. 2 verlorene Höhenmeter
3030	wie 3029 und IR II
3031	über Liebigstraße und neue Querung westl. Hbf
3032	über Schweizer Straße
3033	über neue Westquerung Hauptbahnhof
3034	über Chemnitzer - Budapester Straße
3035	über Zwickauer Straße - Bienertstraße und IR II
3036	wie 3037
3037	über Freiburger Straße
3038	über Weißeritzgrünzug
3039	umwegig infolge Netzstruktur
3040	umwegig infolge Netzstruktur
3041	über Fröbelstraße

<b>Nr.</b>	<b>Anmerkung</b>
<b>Luft-</b>	
<b>linie</b>	
3042	wie 3043
3043	über Jahnstraße
3044	über Hamburger Straße und wie IR II
3045	über Bremer Straße
3046	wie 3048
3047	wie 3048
3048	neue Elbrücke Pieschen als Voraussetzung, sonst über rechtsseitigen Elbradweg und Marienbrücke
3049	wie 3048
3050	wie 3048
3051	wie 3048
3052	über Elbradweg
3053	über Leipziger Straße
3054	wie 3053
3055	über Torgauer Straße und Moritzburger Straße; umwegig wegen Netzstruktur
3056	wie 3057
3057	über Großenhainer Straße (keine wirklichen Netzalternativen)
3058	über Eschenstraße - Dammweg
3059	wie 3058
3060	über Lößnitzstraße (Bündelung, LSA)
3061	über Bautzener Straße
3062	wie 3005 und 3061
3063	über Oberkiesweg, Anbindung an Bautzener Str. prüfen
3064	wie 3063
3065	über Königsbrücker Straße (keine brauchbare Netzalternative, Hellerberg)
3066	über Königsbrücker Straße (keine brauchbare Netzalternative, Hellerberg); in Klotzsche über Kieler Straße (wie N-S-Route, Vermeidung Konflikte enge Königsbrücker Landstraße)
3067	über Bischofsweg - Bautzner Straße (kürzer und weniger Höhenmeter als Stauffenbergallee)
3068	über Bischofsweg
3069	über Louisenstraße
3070	über Fr.-Reuter-Str - Bürgerstr.
3071	über Veilchenweg; Querung Hansastraße sichern
3072	über Königsbrücker Straße (hohe Radqualität nach Ausbau unterstellt)
3073	über Louisenstraße (Achse)
3074	über Albertbrücke
3075	über Lößnitzstraße + Querung Gelände Leipziger Bahnhof (Alternative: über Erfurter Straße)
3076	durch Prießnitzgrund (Alternative: Königsbrücker Straße)
3077	wie 3067
3078	über Waldschlößchenbrücke - Goetheallee (über Käthe-Kollwitz-Ufer mehr LSA)
3079	über Stauffenbergallee - Königsbrücker Straße
3080	wie IR II
3081	über Bautzener Straße (keine brauchbare Netzalternative)
3082	über Körnerweg
3083	wie 3078
3084	wie 3085 und 3095
3085	über Fetscherstraße - Wittenberger Straße
3086	über Fetscherstraße
3087	über WSB und Pfotenhauerstraße (Blumenstraße nicht durchgängig)
3088	über Blasewitzer / Loschwitz Straße (Alternative Fiedlerstraße: zusätzliches Queren, schwierige Querung Fetscherstraße)
3089	umwegig wegen Netzstruktur
3090	umwegig wegen Netzstruktur
3091	zwischen Stephaniestraße und Pfeifferhansstraße wegen Netzstruktur relativ verwinkelt
3092	über Günzstraße oder über Silbermannstraße - Canalettostraße

<b>Nr.</b>	<b>Anmerkung</b>
<b>Luft-</b>	
<b>linie</b>	
3093	wie 3085 und IR II
3094	über Kyffhäuserstraße
3095	über Wittenberger Straße
3096	umwegig wegen Netzstruktur
3097	über Spenerstraße; umwegig wegen Netzstruktur
3098	über Tittmannstraße, umwegig infolge Netzstruktur
3099	über Schandauer - Bergmann - Wittenberger Straße (Vermeidung Linksabbiegen von Schandauer in Pohlandstraße), umwegig infolge Netzstruktur
3100	über Schandauer Straße, Alternativen wie Glashütter Str. sind umwegiger und sparen kaum LSA ein
3101	ab Bergmannstraße über Glashütter - Kipsdorfer Straße (weniger LSA, ruhige Nebenstraßen)
3102	über R.-Mauersberger-Straße zum Fetscherplatz
3103	umwegig wegen Netzstruktur (über Rayskistraße)
3104	Rayskistraße ggü. Cäcilienstraße bzw. Dorotheenstraße ca. 100 m kürzer und kein Konflikt mit Straßenbahn, dafür ca. 5 Höhenmeter mehr
3105	über Fetscherstraße - Großer Garten
3106	über Altstrehlen, kaum Netzalternativen
3107	über IR II und Rennplatzstraße
3108	wie 3229
3109	über Reicker Straße
3110	über Lockwitzer Straße
3111	über Gostritzer Straße, nach Stadtgrenze auf IR II
3112	über C.-D-F.-Str. und Räcknitzhöhe, Alternative Paradiesstraße Konflikt mit Straßenbahn
3113	über Zelleschen Weg
3114	über Zellescher Weg - Nürnberger Straße
3115	über August-Bebel-Straße, Verlust 5 Höhenmeter
3116	über Großer Garten - Wiener Straße
3117	über Großen Garten; umwegig infolge Netzstruktur
3118	über Teplitzer Straße; kaum Netzalternativen
3119	über Heinrich-Greif-Straße (Alternative Paradiesstraße ist länger, hat Straßenbahn, aber Zellescher Weg leichter überquerbar)
3120	über Max-Liebermann-Straße
3121	über Münchner Straße
3122	über Räcknitzhöhe
3123	wie IR II
3124	über Nöthnitzer Straße
3125	über Nürnberger Straße (über Würzburger Straße länger)
3126	über Nürnberger Straße
3127	über IR II
3128	über Bamberger - Liebigstraße; Alternative über Bernhardstraße ggf. etwas weniger Höhenmeter, aber schwierigere Einbindung
3129	über Nürnberger Straße
3130	über Nöthnitzer Straße - Bergstraße (Alternative Coschützer Straße - Achtbeeteweg etwa 20 verlorene Höhenmeter mehr)
3131	über IR II
3132	viele verlorene Steigungsmeter, Alternative über Weißeritztal und Kesselsdorfer Straße sehr umwegig
3133	vgl. 3132
3134	wie 3135 und 3139
3135	über Reisewitzer Straße; Döhlener Straße schlechter einbindbar
3136	über Löbtauer Straße
3137	über Reisewitzer Straße und IR II, sonst zu viele Steigungen
3138	über Kesselsdorfer Straße (Stadtteilzentrum)
3139	umwegige Führung wegen schwieriger Querungs-/Abbiegebeziehungen an Kesselsdorfer Straße und Wernerstraße
3140	wie 3139 und 3142
3141	über Lübecker - Drescherhäuser - Waltherstraße - Schlachthofbrücke (6 LSA); Alternative Löbtauer - Pieschener Allee (7 LSA) 100 m länger, aber weniger winklig

<b>Nr.</b>	<b>Anmerkung</b>
<b>Luftlinie</b>	
3142	über Washingtonstraße und Lübecker Straße (kaum Netzalternativen)
3143	über Flügelweg - Ostragehege (4,3 km); Alternative über Waltherstraße Messe 4,9 km bzw. über Werftstraße 4,6 km
3144	über Fröbelstraße
3145	über Klopstockstraße - Dahlienweg (umwegig wegen Netzstruktur)
3146	über Steinbacher Straße
3147	wie 3154 und 3159
3148	wie IR II
3149	über Pieschener Allee - Elbquerung Pieschen
3150	über Pieschener Allee - Elbquerung Pieschen
3151	über Flügelwegbrücke (keine Netzalternative)
3152	über Flügelwegbrücke und rechtselbischen Elbradweg
3153	wie 3152 und 3070
3154	über Cossebauder Straße (kaum Netzalternativen, Cossebauder = Geschäftsstraße)
3155	über G.-Keller-Straße (Alternative Grillparzerstraße etwas verwinkelter)
3156	über Am Leutewitzer Park
3157	über Mühlenblick - Ockerwitzer Straße (Alternative Am Leutewitzer Park ca. 100 m länger)
3158	über Gompitzer Straße und weiter weitgehend wie tour. Route 6
3159	über B6 (Netzalternativen sind steil und umwegig)
3160	über Elbradweg und Fähre Gohlis
3161	über Peschelstraße (Bahndurchlass)
3162	über Kopernikusstraße - Wilder-Mann-Straße
3163	über Wurzener Straße (Umfahrung Kleingarten, Bahndurchlass)
3164	über Elbradweg
3165	wie 3158 und 3151
3166	über Autobahnbrücke und neue Verbindung bis Washingtonstraße (vorläufige Verbindung über Scharfenberger Straße)
3167	über Rankestraße - Gartenstraße (Weiterführung in Radebeul vermutlich günstiger als bei der Kötzschenbrodaer Straße)
3168	über Rehefelder Straße (kürzeste Verbindung)
3169	über Rehefelder - R.-Matzke-Str.
3170	über Tichatschekstr. - Gaußstraße
3171	über Heidestraße - Hammerweg - Waldweg bis Moritzburger Weg, dann Königsbrücker
3172	wie 3171
3173	über 3172 und 3187
3174	über Boxdorfer Straße
3175	über Großenhainer Straße
3176	über Langebrück
3177	über Langebrück - Radeberg
3178	über Langebrück (wie 3187)
3179	über Boltenhagener Straße (kaum sinnvolle Netzalternativen)
3180	über Augustusweg (z.T. Wegebau)
3181	Neuländer Straße wegen gleichmäßiger Höhenentwicklung, weiter wie 3180
3182	über Mühlweg - Lößnitzweg (kaum sinnvolle Netzalternativen)
3183	wie 3182, dann entweder über Radebeul oder über Boxdorf
3184	über Fähre Johannstadt, Alternative: Albertbrücke
3185	über S81 (Bestand Radweg) und S 96 (Bedarf Radweg bereits in RVK Sachsen)
3186	über Langebrück
3187	über Langebrück (vgl. Netzvorschlag Langebrück)
3188	über Prießnitztalstraße; in Klotzsche mangels Bahndurchlass relativ umwegig
3189	wie 3188 und dann über Alte 2
3190	über Prießnitzgrund - Pillnitzer Weg - Schillerstraße (in Heide relativ umwegig, um brauchbare Wege zu nutzen)
3191	wie 3190 und 3206
3192	wie 3181 und 3179

<b>Nr. Luft- linie</b>	<b>Anmerkung</b>
3193	wie 3182 und 3179
3194	keine ernsthafte Netzalternative zu Königsbrücker Landstraße (außerorts Bedarfsanmeldung Radweg in RVK Sachsen vorhanden)
3195	wie 3179 und 3194 mangels Querungsmöglichkeit der Eisenbahn
3196	
3197	wie IR II und 3189
3198	über Bautzener Landstraße (keine Alternative)
3199	Kompromiss zwischen Steigungsminimierung (Grundstraße) und Umwegminimierung
3200	wie 3199
3201	wie 3205, 3206 und 3207 (direktere Führungen topografisch deutlich schwieriger weil unnötige Höhenmeter)
3202	wie 3205 und 3208 (mangels Elbquerung und wegen Topografie keine brauchbare Alternative)
3203	wie 3205 und 3209 (mangels Elbquerung und Topografie keine brauchbare Alternative)
3204	wie 3205 und 3210
3205	über Grundstraße (keine sinnvolle Alternative)
3206	über Blaues Wunder
3207	über Elbradweg (Tolkewitzer Straße zu konfliktträchtig und wenig Handlungsmöglichkeiten)
3208	über Schaufußstraße (Friedhof bildet Barriere zwischen Elbradweg und Tolkewitz)
3209	über Berggartenstraße - Oehmestraße (Vermeidung Tolkewitzer Straße wegen schwer lösbaren Konflikten)
3210	sowohl über Bergmannstraße als auch über Dornblühstr. - Kretschmerstraße (auch weitere Straßen gut nutzbar)
3211	über Wittenberger Straße (lange Achse, gut eingebunden)
3212	über Junghansstraße, umwegig wegen Netzstruktur
3213	über Liebstädter Straße (neue Strecke inkl. Bahnquerung), vorläufige Führung über Rayskistraße
3214	über Bergmannstraße - Rosenbergstraße
3215	über Laubestraße - Rayskistraße (über Karl-Roth-Straße etwa gleich lang, jedoch winklicher)
3216	über Bärensteiner Straße
3217	winklige Führung zwischen Hepkestraße und Berthelsdorfer Weg aufgrund Netzstruktur, keine naheliegende Alternative
3218	über Bodenbacher Straße (keine Netzalternative)
3219	über Gasanstaltstraße
3220	über Liebigstraße und neue Bahnquerung
3221	über Rayskistraße (wie 3104)
3222	über Enderstraße - Altenberger Straße (kaum Netzalternativen)
3223	über Marienberger Straße (kaum Netzalternativen)
3224	über Schulze-Delitzsch-Straße (keine Alternative zur Querung Altelbarm)
3225	wie 3226 und 3282
3226	über Bodenbacher / Pirnaer Landstraße (keine umwegfreie Netzalternative)
3227	über Seidnitzer Weg
3228	über Hans-Jüchser-Straße
3229	kaum Netzalternativen wegen Bahndamm
3230	wie 3219
3231	über Spitzwegstraße
3232	über Dohnaer Straße (direkt und topografisch günstig)
3233	über B172 - Galgenberg - Lockwitzgrund (Umlegung voraussichtlich länger als 20 km)
3234	über Klosterteichplatz - Friebeistraße
3235	wie 3236 und über Paradiesstraße und IR II (ca. 40 Höhenmeter); Alternative über Boderitzer Straße und Achtbeeteweg bei ähnlicher Länge deutlich mehr als 100 Höhenmeter und verwinkelter
3236	über Zschertnitzer Straße (kaum Netzalternativen)
3237	wie 3233
3238	wie IR II
3239	über Nöthnitzhöhe - Plauen und IR II (Minimierung Höhenmeter)
3240	über Nöthnitzer Straße - Plauen - IR II
3241	wie 3242 und 3244
3242	über Höhenpromenade
3243	wie 3242 und 3246



<b>Nr.</b>	<b>Anmerkung</b>
<b>Luft-</b>	
<b>linie</b>	
3244	über Kaufbacher Straße - Pesterwitzer Straße
3245	wie 3246 und 3248
3246	über Omsewitzer Ring (Verbindung Merianplatz - Omsewitzer Ring direkt südlich Sachsenforum)
3247	über Schreiberstraße - Hirtenstraße, weiter wie 3244
3248	über L.-Meitner-Straße und dann wie 3158
3249	wie 3250 und 3159 (direktere Führung bedeutet mehr Steigungen und ist wegen Querung Autobahn und Zschonergrund nur umwegig realisierbar)
3250	durch Omsewitzer Grund (topografisch etwas günstiger als Altomsewitz - Warthaer Straße)
3251	über wiedereinzurichtende Fähr (vorläufige Alternative Niederwarthaer Brücke)
3252	über wiedereinzurichtende Fähr Cossebaude - Radebeul - Rankestraße (vorläufige Führung über Autobahnbrücke)
3253	wie 3249 und 3247
3254	über Rennersdorf - Unkersdorf und wie 3248
3255	über B6 (Alternative Elbradweg ist umwegig)
3256	über Wilder-Mann-Straße
3257	über Meißner Straße
3258	über Radeburger Straße und weiter wie 3185
3259	über Radeburger Straße und weiter wie 3185
3260	über Ullersdorfer Landstraße
3261	über B6 (direkteste Verbindung)
3262	über Gönnsdorf (Alternative über Bahndamm und Schönfeld länger und gleiche Höhenmeter)
3263	wie 3264, dann Schloßfähre
3264	wie 3265
3265	etwas umwegig wegen Elbquerung (Fähr)
3266	wie 3269
3267	über Kipsdorfer Straße
3268	über Liebigstraße (neuer Bahndurchlass), vorläufig Lohrmannstraße
3269	über Toeplerpark (keine Alternative zur Querung des Altelbarms)
3270	Wege an Kiesgrube Leuben z.T. nicht öffentlich, Nutzbarkeit gewährleisten
3271	wie 3270 und dann über Moränenende
3272	wegen Höhenentwicklung keine Verbindung < 20 km möglich
3273	über Elberadweg, vorläufige Führung zur Umfahrung der Laubegaster Werft
3274	über Lockwitzbachweg (südl. B.-Haupt-Straße verbreitern)
3275	über Leubener Weg (Alternative Leubener Straße schwieriger Querschnitt mit Straßenbahn)
3276	über Wege an der Kiesgrube (Nutzungsrechte klären) und Moränenende
3277	über Salzburger Straße und Verbindungsweg (neu) an Rennbahn zu Seidnitzer Weg (vorläufig: über IR II und Oskar-Röder-Straße)
3278	wegen Höhenentwicklung keine Verbindung < 20 km möglich
3279	über Elberadweg
3280	über W.-Weitling-Straße (kaum sinnvolle Netzalternativen, zu verwinkelt)
3281	über Putzjatinstraße
3282	über Berthold-Haupt-Straße (wegen Querung Altelbarm keine Alternative)
3283	über IR II
3284	über IR II und Moränenende (umwegig mangels Bahnquerung)
3285	über IR II
3286	über IR II
3287	über IR II und ab Heidenau Müglitztalradweg (topografisch am günstigsten)
3288	über Bahnhofstraße - Windmühlenstraße - Falkenhainer Straße (an deren Ende winklig)
3289	wegen Höhenentwicklung keine Verbindung < 20 km möglich
3290	über Verlängerung Prohliser Allee (neu, ggf. mit niveaufreier Querung B172) und Dohnaer Straße
3291	wie 3233
3292	über Fritz-Meinhard-Straße
3293	wie Veloroute Gorbitz
3294	über Fiedlerstraße und weiter wie 3086

<b>Nr. Luft- linie</b>	<b>Anmerkung</b>
3295	wie 3088
3296	über Wittenberger Straße (wie 3095)
3297	über Huttenstraße - Wittenberger Straße (wie 3085)
3298	über Fetscherstraße (wie 3086)
3299	über Fetscherstraße - Nikolaistraße (wie 3014)
3300	über Pfotenhauerstraße (wie 3087)
3301	über Waldschlößchenbrücke - Bautzener Straße (wie 3078)
3302	über neue Pieschener Elbquerung (wie 3048)
3303	wie 3152 und 3070
3304	über Messering
3305	wie 3304 und Weißeritzstraße
3306	wie 3141
3307	wie 3441
3308	über Messering - Hamburger Straße
3309	über neue Pieschener Elbquerung und dann wie 3164
3310	über Laibacher Straße - Elberadweg