

Diplomarbeit

Entwicklung eines Systems von Fahrradstraßen in Chemnitz

eingereicht an der
Fakultät Kraftfahrzeugtechnik der
Westsächsischen Hochschule Zwickau
zur Erlangung des akademischen Grades eines

Diplomingenieurs (FH)

vorgelegt von: cand. ing. **H a n n ß , T o b i a s** geboren am: 22.09.1998

Studiengang **Verkehrssystemtechnik**
Studienschwerpunkt **Verkehrstechnik und -anlagen**

Ausgegeben von: Prof. Dr.-Ing. Andreas Schuster
Erstbetreuer / Zweitbetreuer: Prof. Dr.-Ing. Andreas Schuster /
Prof. Dr. rer. pol. Monique Dorsch

Auftraggeber: Stadt Chemnitz: Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung
Betreuer des Auftraggebers: Alexander Kirste

Autorenreferat

In dieser Diplomarbeit wird ein System von Fahrradstraßen in der Stadt Chemnitz konzipiert. Grundlage dafür bildet die Entwicklung einer methodischen Vorgehensweise, mit deren Hilfe im Chemnitzer Straßennetz Strecken ermittelt werden können, die dem Grunde nach als Fahrradstraße geeignet sind. Dies erfolgt auf Basis der in der Arbeit ausgewerteten und analysierten bestehenden gesetzlichen Regularien zur Anordnung bzw. Umsetzung von Fahrradstraßen und deren Entwurfskriterien. Nach der methodischen Auswahl geeigneter Strecken wird ein Teil dieser Straßen anhand eines standardisierten Protokolls auf ihre praktische Eignung als Fahrradstraße in ihrem jetzigen straßenbaulichen und gestalterischen Zustand genauer geprüft.

Das Ergebnis der Arbeit zeigt, dass eine Vielzahl an Straßen in der Stadt Chemnitz als potenzielle Fahrradstraßen in Frage kommen. Für die detaillierter untersuchten Straßen hat sich ergeben, dass auf allen Strecken die Einrichtung von Fahrradstraßen – mit unterschiedlich hohem baulichen Anpassungsaufwand – möglich ist. Für zwei Straßen wurde ein Gestaltungsentwurf für die Einrichtung als Fahrradstraße angefertigt.

Selbstständigkeitserklärung

Ich versichere, dass ich die Arbeit selbstständig angefertigt und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Wörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommene Textstellen, Bilder, Tabellen u. a. sind unter Angabe der Herkunft kenntlich gemacht.

Weiterhin versichere ich, dass diese Arbeit noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt wurde.

Zwickau, 23.08.2021



Tobias Hannß

Inhalt

I	Verzeichnis der Bilder.....	I
II	Verzeichnis der Tabellen.....	II
III	Verzeichnis der Anlagen.....	III
IV	Kurzzeichenverzeichnis.....	IV
1	Einleitung.....	1
2	Rahmenbedingungen und Methodik.....	2
2.1	Untersuchungsgebiet.....	2
2.2	Ziele der Untersuchung.....	3
2.3	Vorgehensweise.....	3
2.4	Verwendete planerische Grundlagen.....	4
3	Regularien und Gestaltungsempfehlungen für Fahrradstraßen.....	5
3.1	Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschrift.....	6
3.2	Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.....	7
3.3	Gestaltungsstandards der Niederlande.....	9
3.4	Aktuelle Gestaltungsstandards in Deutschland.....	10
3.5	Exkurs: Fahrradstraßen und Tempo-30-Zonen.....	15
4	Verkehrssicherheit und Nutzungsgewohnheiten.....	18
4.1	Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen.....	18
4.2	Nutzungsgewohnheiten von Radfahrern.....	19
4.3	Zusammenfassung.....	20
5	Bestehende Konzepte zur Förderung des Radverkehrs in Chemnitz.....	22
5.1	Mobilitätsplan.....	22
5.2	Radverkehrskonzeption.....	23
5.3	Konzepte für den Radverkehr in Chemnitz.....	24
6	Ermittlung potenzieller Strecken für Fahrradstraßen.....	28
6.1	Kartengrundlagen.....	28
6.2	Methodische Vorgehensweise mit Kriterien zur Auswahl potenzieller Fahrradstraßen.....	29
6.3	Potenzielle Strecken für Fahrradstraßen.....	31

7	Untersuchung und Bewertung ausgewählter potenzieller Fahrradstraßen	33
7.1	Auswahl denkbarer Fahrradstraßen	33
7.2	Untersuchungsverfahren für Vor-Ort-Analyse.....	35
7.3	Ergebnisse der Bewertung	38
7.3.1	Stadtteil Kaßberg.....	38
7.3.2	Stadtteil Sonnenberg.....	41
7.3.3	Achse Uferstraße - Adelsbergstraße	42
7.3.4	Zusammenfassung.....	43
8	Entwürfe zur Gestaltung von Fahrradstraßen.....	45
8.1	Auswahl der Straßen.....	45
8.2	Erläuterung der Entwürfe	45
8.2.1	Agricolastraße	46
8.2.2	Hainstraße.....	47
9	Zusammenfassung.....	51
10	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	52

I Verzeichnis der Bilder

Bild 1:	Untersuchungsgebiet	2
Bild 2:	Zeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende der Fahrradstraße)	6
Bild 3:	Fahrradstraße in den Niederlanden.....	10
Bild 4:	Beispielquerschnitt einer Fahrradstraße.....	12
Bild 5:	Beispiel einer Gehwegüberfahrt	13
Bild 6:	Beispiel einer Diagonalsperre	14
Bild 7:	Alltagsradwegenetz Stadtteil Kaßberg	25
Bild 8:	Übersichtskarte Herzroute.....	26
Bild 9:	Fahrradstraße Reichenhainer Straße.....	27
Bild 10:	Auswahlschema für potenzielle Fahrradstraßen	29
Bild 11:	Auswahl Fahrradstraßen	35
Bild 12:	Beispiel Fahrbahnmarkierung	46
Bild 13:	Beispiel Mittelstreifen	48

II Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Vergleich Tempo-30-Zone und Fahrradstraße.....	16
Tabelle 2:	Bauliche Elemente zur Verkehrssicherheit.....	21
Tabelle 3:	Kriterien für die Vor-Ort-Analyse denkbarer Fahrradstraßen (standardisierte Überprüfung)	36
Tabelle 4:	Kategorisierung der untersuchten Straßen	44

III Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Auswahl potenzieller Fahrradstraßen
- Anlage 2: Potenzielle Fahrradstraßen
- Anlage 3: Protokolle der Vor-Ort-Befahrung
- Anlage 4: Umgestaltungsentwurf Agricolastraße
- Anlage 5: Umgestaltungsentwurf Hainstraße

IV Kurzzeichenverzeichnis

ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KFZ	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen
RIN	Richtlinie für integrale Netzgestaltung
RVA	Radverkehrsanlage
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Vorwort

Ich möchte das Vorwort dazu nutzen, mich bei allen zu bedanken, die mich während der Bearbeitung des Diplomthemas und der Anfertigung der Arbeit unterstützt haben.

Zuerst gebührt mein Dank den Mitarbeitern der Abteilung Verkehrsplanung des Tiefbauamtes der Stadt Chemnitz. Danken möchte ich dabei dem Abteilungsleiter Herrn Kirste für die Bereitstellung des Themas sowie die Anregungen und konstruktiven Kritiken während der Erstellung der Arbeit im Rahmen zahlreicher Jour fixes. Mein Dank gilt auch Herrn Fröhlich, der mich mit seinem fachlichen Wissen, seiner Erfahrung und seiner Ortskenntnis im Chemnitzer Straßen- und Radwegenetz genauso unterstützt hat wie mit der immer kurzfristigen Bereitstellung von – für die Bearbeitung passend aufbereiteten und angepassten – Daten- und Kartengrundlagen. Dankend anführen möchte ich auch Herrn Krentz und Frau Michel, die mich bei Fragen oder Datenabfragen unterstützt haben. Bezüglich der Zusammenarbeit ist es mir wichtig zu erwähnen, dass trotz der pandemiebedingten Einschränkungen ein regelmäßiger und offener Austausch stattfand.

Ich danke ebenfalls Herrn Prof. Schuster und Frau Prof. Dorsch, die mich während der Diplomarbeit von Seiten der Hochschule betreut haben. Für die fachlichen Anregungen und nutzbringenden Hinweise zur Bearbeitung des Themas danke ich ihnen sehr.

Bedanken möchte ich mich auch bei meinen Eltern, die mir durch ihre Unterstützung mein Studium ermöglichen und während der Diplomarbeitsphase stets ein offenes Ohr für mich hatten. Sie haben mich bei der Organisation der Bearbeitung unterstützt und sich dafür die Zeit genommen.

Für das Korrekturlesen meiner Diplomarbeit danke ich Dagmar Berger.

Abschließend möchte ich meinem Kommilitonen Tobias Morgner danken, der sich die Zeit genommen hat, mit mir seine Heimatstadt Chemnitz zu erkunden und mich dabei mit seiner Ortskenntnis sowie seinen Meinungen unterstützt hat.

1 Einleitung

Das Verkehrsverhalten der Menschen unterliegt einer stetigen Entwicklung und Veränderung. Gegenwärtig werden diese vor allem bestimmt durch eine stetige Zunahme des Verkehrs sowie einer wachsenden Nachfrage nach umweltverträglichen Mobilitätsangeboten. Diese zu stärken ist das Ziel fast aller Großstädte in Deutschland. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Radverkehr, welcher in Großstädten eine populäre alternative Mobilitätsform darstellt. Unterstützt durch die Entwicklung und Verbreitung von E-Bikes ist er längst auf kürzeren Strecken in der Innenstadt eine ähnlich schnelle Alternative zum Auto.

Aus diesem Grund ist es auch in der Stadt Chemnitz das erklärte Ziel, den Radverkehr zu fördern und dessen Anteil am Modal Split auf Kosten des Pkw-Anteils zu erhöhen. Erreicht werden kann dies jedoch nur, wenn die gegenwärtig meist unzureichende Radinfrastruktur ausgebaut und qualitativ verbessert wird. Ein Element dafür sind die seit der Novelle im Jahr 1997 in der Straßenverkehrsordnung enthaltenen Fahrradstraßen. Auf diesen wird der Radverkehr dem Kfz-Verkehr übergeordnet und darf durch letzteren nicht behindert oder gefährdet werden. Bisher gibt es in den Regelwerken und der Literatur kaum einheitliche Entwurfskriterien für Fahrradstraßen, sodass sich in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von regionalen Gestaltungsstandards entwickelt haben.

Ziel der Arbeit ist, die aktuell bestehenden Vorschriften zur Anordnung und Einrichtung sowie Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen zusammenzutragen. Auf dieser Grundlage soll eine methodische Vorgehensweise zur Entwicklung eines Systems von Fahrradstraßen in der Stadt Chemnitz entwickelt werden.

2 Rahmenbedingungen und Methodik

Im Folgenden werden das zu untersuchende Gebiet, die Ziele der Untersuchung, die Vorgehensweise bei der Bearbeitung des Diplomthemas und die dazu verwendeten planerischen Grundlagen beschrieben und erläutert.

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Bild 1 zeigt eine Übersicht mit der Darstellung des zu untersuchenden Gebietes.



Bild 1: Untersuchungsgebiet¹

Der großräumige Untersuchungsraum umfasst das gesamte Chemnitzer Stadtgebiet. Chemnitz ist mit 244.000 Einwohnern² nach Leipzig und Dresden die drittgrößte Stadt des Freistaates Sachsen. Sie befindet sich im Südwesten von Sachsen. Chemnitz ist eine moderne Industriestadt, in der eine Vielzahl an Unternehmen aus der Automobil- und Zuliefererindustrie, der Informationstechnologie sowie dem Maschinen- und Anlagenbau zu finden ist. In Kombination

¹ Kartengrundlage: Geoportal Sachsen

² Quelle: Stadt Chemnitz, Stand: 31.03.2021

mit der Technischen Universität Chemnitz und verschiedenen ansässigen Forschungseinrichtungen bildet sie einen wichtigen wirtschaftlichen und technologischen Standort.

Die Innenstadt von Chemnitz weist eine moderne Bebauung sowie eine hohe Einwohnerdichte auf. Diese setzt sich auch in den meisten innenstadtnahen Stadtteilen fort, welche durch Mehrfamilienhäuser geprägt sind. Der Südosten und Teile des Westens der Stadt Chemnitz besitzen einen eher ländlich geprägten Charakter, in dem Ein- und Zweifamilienhäuser sowie ein Großteil an land- und forstwirtschaftlichen Flächen und Naherholungsgebiete zu finden sind. Industrie- und Gewerbestandorte sind vor allem im westlichen Teil von Chemnitz angesiedelt.

2.2 Ziele der Untersuchung

Ziel der Untersuchung ist die Entwicklung eines Systems von Fahrradstraßen in der Stadt Chemnitz zur Verbesserung und Förderung des Radverkehrs. Dazu soll eine methodische Vorgehensweise entwickelt werden, mit der auf der Grundlage verschiedener Parameter und Kriterien geeignete Strecken für Fahrradstraßen im Chemnitzer Straßennetz dem Grunde nach ermittelt werden können. Diese Strecken sind in einem zweiten Schritt hinsichtlich der aktuellen baulichen Gestaltung genauer auf die Möglichkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße zu beurteilen.

2.3 Vorgehensweise

Die Basis für die Entwicklung eines Systems von Fahrradstraßen in der Stadt Chemnitz bildet eine ausführliche Sichtung der verschiedenen bestehenden gesetzlichen Vorgaben und der Entwurfs- sowie Gestaltungskriterien für Fahrradstraßen. In diesem Zusammenhang werden mehrere Untersuchungen zur Verkehrssicherheit und Nutzung von Fahrradstraßen ausgewertet. Ebenso sind bestehende Konzepte der Stadt Chemnitz zur Förderung des Radverkehrs zu analysieren, wobei der Fokus auf Aussagen zu Fahrradstraßen liegt.

Auf Grundlage der bestehenden Regularien und Gestaltungsempfehlungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen wird im nächsten Schritt eine methodische Vorgehensweise entwickelt, mit der im Chemnitzer Straßennetz potenzielle Fahrradstraßen dem Grunde nach ermittelt werden können. Eine Auswahl der sich

ergebenden Strecken wird im darauffolgenden Schritt auf ihre praktische Umsetzbarkeit überprüft. Dazu wird eine Vor-Ort-Begehung zur Erfassung des Ist-Zustandes der Straßen durchgeführt. Auf Grundlage dieser Analysen kann für jede untersuchte Straße (denkbare Fahrradstraßen) eine Einschätzung und Empfehlungen zur Umsetzung als Fahrradstraße gegeben werden.

Abschließend sind für zwei der untersuchten Straßen Entwürfe für die Umsetzung als Fahrradstraße anzufertigen. Für eine Straße soll eine Lösungsvariante entstehen, wie mit einfachen Mitteln im Bestand eine Fahrradstraße gestaltet werden kann. Das Beispiel für die zweite Straße wird die bauliche Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnittes enthalten.

2.4 Verwendete planerische Grundlagen

Als planerisch relevanteste Dokumente kommen die Straßenverkehrsordnung sowie deren Verwaltungsvorschrift mit den gesetzlichen Vorgaben zur Anordnung und Umsetzung einer Fahrradstraße zur Anwendung.

Weiterhin wird verschiedene Fachliteratur der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) genutzt. Für die Bearbeitung des Diplomthemas sind vor allem die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt) von Bedeutung.

Daneben dienen unterschiedliche Fachliteratur und Leitfäden sowie Beispiele und Gestaltungskonzepte für Fahrradstraßen verschiedener Städte und Kommunen als Arbeitsgrundlage.

3 Regularien und Gestaltungsempfehlungen für Fahrradstraßen

Fahrradstraßen und deren Anordnungsvoraussetzungen sind seit deren Novellierung im Jahr 1997 Bestandteil der Straßenverkehrsordnung (StVO), wodurch Kommunen die Ausweisung von Fahrradstraßen ermöglicht wird. Die genauen Rahmenbedingungen zur einheitlichen Umsetzung sind in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu finden. Hinweise und Empfehlungen zur Gestaltung und zum Entwurf von Fahrradstraßen geben die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Deren Vorgaben basieren auf den gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie den in den Regularien bestehenden Entwurfskriterien für Radverkehrsanlagen und die Straßenquerschnittsgestaltung.

Deutschlandweit einheitliche Empfehlungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen gibt es bisher jedoch nicht. Zur Anwendung kommen hier gegenwärtig regional unterschiedliche Ansätze zur Markierung und Kennzeichnung der Straßen. Um perspektivisch in Deutschland einheitlich geltende Richtlinien für Fahrradstraßen zu erreichen, wurde aus den bestehenden nationalen und internationalen Entwurfskriterien ein erster Leitfaden unter dem Titel „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ [3] in Deutschland veröffentlicht.

Die vorab genannten Gesetze und Regularien sowie Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Deutschland werden im Folgenden erläutert.

3.1 Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschrift

Die **Straßenverkehrsordnung** regelt die Anordnung einer Fahrradstraße durch die Zeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende der Fahrradstraße). Die Zeichen sind in Bild 2 dargestellt.



Bild 2: Zeichen 244.1 und 244.2 (Beginn³ und Ende⁴ der Fahrradstraße)

Durch die Kennzeichnung einer Strecke mit diesem Zeichen als Fahrradstraße gelten gemäß der StVO die folgenden Regelungen auf diesem Abschnitt:

- ▶ Die Strecke ist dem Radverkehr vorbehalten, sonstige Verkehrsmittel müssen durch ein Zusatzschild freigegeben werden.
- ▶ Die Höchstgeschwindigkeit ist für alle Verkehrsteilnehmer 30 km/h.
- ▶ Der Radverkehr darf nicht behindert werden, der Kfz-Verkehr muss seine Geschwindigkeit anpassen.
- ▶ Fahrräder dürfen nebeneinander fahren.

Anhand dieser Regelungen wird der gewünschte Charakter einer Fahrradstraße deutlich. Mit der Ausweisung soll eine Route geschaffen werden, auf welcher der Radverkehr priorisiert und dem Kfz-Verkehr übergeordnet wird. Dies ermöglicht Fahrradfahrern ein komfortables und sicheres Fahren. Neben den spezifischen Regelungen gelten auf Fahrradstraßen weiterhin die bekannten Vorfahrtsregeln sowie Regeln zur Fahrbahnbenutzung. Daraus ergibt sich, dass bei einem fehlenden Fußweg Fußgänger auf der Fahrbahn laufen dürfen [5], Anlage 2, lfd. Nr. 23.

³ Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zeichen_244.1_-_Beginn_einer_Fahrradstra%C3%9Fe,_StVO_2013.svg (Stand: 24.06.2021)

⁴ Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zeichen_244.2_-_Ende_einer_Fahrradstra%C3%9Fe,_StVO_2013.svg (Stand: 24.06.2021)

In der zur StVO gehörenden **Verwaltungsvorschrift** (VwV-StVO) werden die Vorgaben zur Anordnung der Zeichen 244.1 und 244.2 beschrieben. Bisher war die wichtigste Vorgabe, dass der Radverkehr auf der als Fahrradstraße geplanten Strecke die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist. Somit war eine Einrichtung auch möglich, wenn durch die Ausweisung einer Fahrradstraße eine neue, hochwertige Radverkehrsanlage entsteht, auf der der Radverkehr zukünftig gebündelt wird und sein Anteil unter den verschiedenen Verkehrsarten wächst. Die zweite Vorgabe betrifft den Kfz-Verkehr, welcher die Fahrradstraße nur durch ein entsprechendes Zusatzzeichen (beispielsweise Anlieger frei) befahren darf. Aus diesem Grund muss eine alternative Führung des Kfz-Verkehrs geprüft werden, um dessen Bedürfnisse zu berücksichtigen [4], zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße.

Während der Bearbeitung des Diplomthemas kam es zu einer Anpassung der VwV-StVO, welche auch Veränderungen für die Anordnung einer Fahrradstraße bedeuten. Mit dieser Überarbeitung der VwV-StVO im Sommer 2021 (Beschluss des Bundesrates vom 25.06.2021 [6]) wurden die Hürden zur Ausweisung einer Fahrradstraße zur Förderung dieser abgemildert. Dies betrifft vor allem die Vorgabe zum Radverkehrsanteil. Gemäß der Anpassung muss der Radverkehr explizit nicht mehr die vorherrschende Verkehrsart sein. Entscheidend ist künftig, dass es auf den betreffenden Straßen gegenwärtig oder zukünftig eine hohe Fahrradverkehrsdichte gibt oder die Straße für den Kfz-Verkehr eine untergeordnete Bedeutung hat [7], Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe e, S. 20. Der Beschluss zur Änderung sieht auch vor, dass eine hohe Radverkehrsdichte mit der Einrichtung einer Fahrradstraße begründet werden kann [6], Punkt 11, S. 8.

3.2 Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthalten aktuell nur wenige Hinweise für Fahrradstraßen. Die Vorgaben orientieren sich an oder entsprechen den Vorgaben der StVO und VwV-StVO.

Gemäß der **RASt** sind Fahrradstraßen Teil der örtlichen Radverkehrsnetze. Sie sind auf Erschließungsstraßen einzurichten, welche Hauptverbindungen des Radverkehrs darstellen, und auf denen dieser die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch zu erwarten ist. Die Belastung durch den Kfz-Verkehr wird mit „bis etwa 400 Kfz/h“ ([12], S. 86) angegeben genauso wie die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Verkehrsmittel. Entsprechend der StVO wird in der RASSt beschrieben, dass Fahrzeugverkehr auf Fahrradstraßen durch ein entsprechendes Zusatzzeichen freigegeben werden muss. Dabei ist darauf zu achten, dass für den Kfz-Verkehr akzeptable Alternativrouten zur Verfügung stehen. In Bezug auf die verkehrliche Organisation wird empfohlen, die Fahrradstraße zur Ermöglichung einer gleichmäßig zügigen Fahrweise der Radfahrer an Knotenpunkten nach Möglichkeit zu bevorzugen und gleichzeitig bauliche Maßnahmen zur Dämpfung der Geschwindigkeiten des MIV in die Gestaltung zu integrieren. Hinsichtlich der Ausbaubreiten von Fahrradstraßen gibt es in der RASSt keine konkreten Vorgaben. Orientierung bieten jedoch die Fahrbahnbreiten von Erschließungsstraßen [12], S. 86.

Die **ERA** als Richtlinie für den Radverkehr ergänzt die Empfehlungen der RASSt um wenige Punkte. Dazu gehört, dass Fahrradstraßen auf Radhauptverbindungen einzurichten sind und möglichst den Radverkehr bündeln sollen. Weiterhin wird auf eine hohe Qualität für die Befahrung mit dem Fahrrad hingewiesen, welche sich aus einem gleichmäßigen Verkehrsfluss, einer hohen Reisegeschwindigkeit und Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen ergibt. Zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen wird die Aufbringung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn empfohlen. Die ERA beschreibt weiterhin die Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradstraßen außerorts auf touristischen Routen, wenn diese nur schwach belastet sind und ein Tempolimit von 30 km/h für den Kfz-Verkehr durchsetzbar ist [10], S. 60.

Beide Richtlinien geben keine genauen Empfehlungen zur baulichen Gestaltung und einer eventuellen Hervorhebung durch Markierungen, sodass sich meist verschiedene regionale Gestaltungsleitlinien entwickelt haben.

3.3 Gestaltungsstandards der Niederlande

Fahrradstraßen und deren Vorläufer wurden zwar als erstes in Deutschland ausgewiesen, mittlerweile sind diese jedoch auch in einigen anderen Ländern wie zum Beispiel den Niederlanden, Belgien oder Österreich – oft in größerem Umfang – zu finden. Vor allem die Niederlande haben das Konzept der Fahrradstraße (Fietsstraat) seit den 1990er Jahren intensiver umgesetzt. Im Bereich der Sicherheit und des Komforts wurden dabei Standards entwickelt, an denen sich deutsche Städte und Kommunen bei der Einrichtung heute orientieren und welche sich in den hiesigen Leitlinien zur Gestaltung wiederfinden (siehe Kapitel 3.4).

Ähnlich wie in Deutschland entwickelten sich in den Niederlanden seitdem verschieden Arten der Gestaltung, von denen die wirkungsvollsten Designelemente seit 2018 in einem Leitfaden [8] zusammengefasst wurden. Die niederländischen Gestaltungsvorschläge zielen dabei darauf ab, dass das bauliche Erscheinungsbild auf die Besonderheit der Straße aufmerksam machen soll und das gewünschte Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch die baulichen Gegebenheiten, und nicht durch ein Schild oder aufwendige Markierungen erreicht werden soll.

Der Leitfaden beinhaltet insgesamt zehn verschiedene Gestaltungselemente, von den die drei folgenden unverzichtbare Grundvoraussetzungen, und damit Grundelemente, darstellen:

- ▶ Die Fahrbahnbreite ist gemäß den vorherrschenden Kfz- und Radverkehrsstärken zu bemessen.
- ▶ Als Oberflächenmaterial ist roter oder rötlicher Asphalt zu verwenden.
- ▶ Die Beschilderung erfolgt mit dem entsprechenden Fahrradstraßenschild der Niederlande.

Neben den genannten Grundelementen werden weitere Gestaltungsempfehlungen beschrieben. Zur Umsetzung wurden verschiedene Leitbilder formuliert, zu denen

- ▶ die Fahrbahnaufteilung mit Fahrstreifen sowie Rand- und Mittelstreifen (ebenbündig gepflastert),
- ▶ die Vermeidung von Durchgangsverkehr durch Netzsperrern⁵ oder alternierenden Einrichtungsverkehr für den Kfz-Verkehr,
- ▶ kein Parken auf der Fahrbahn und

⁵ Netzsperrern oder Modalfilter sind bauliche Durchfahrtsperren auf der Fahrbahn, welche die Durchfahrt für bestimmte Verkehrsmittel verhindern sollen.

- ▶ die Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern mittels Gehwegen oder Querungshilfen

gehören [8], S. 8.

Das Bild 3 zeigt eine Fahrradstraße in den Niederlanden mit einer hohen Radverkehrsdichte. Zu erkennen sind der rot eingefärbte Asphalt sowie die bauliche Fahrbahnaufteilung mittels einer ebenbündigen Pflasterung zur Aufteilung der Fahrgassen für den Radverkehr. Gleichzeitig wird die Fahrbahn optisch eingeeignet, was zu geringeren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs führt.



Bild 3: Fahrradstraße in den Niederlanden⁶

Eine Vielzahl der Gestaltungselemente sind auch auf Fahrradstraßen in Deutschland wiederzufinden (siehe Kapitel 3.4).

3.4 Aktuelle Gestaltungsstandards in Deutschland

Die vorangegangenen Kapitel 3.1 und 3.2 zeigen, dass die Ausführungen und Gestaltungshinweise zu Fahrradstraßen in den Gesetzen (VwV-StVO) und Regelwerken (FGSV) nur wenige Vorgaben zur Einrichtung von Fahrradstraßen beinhalten. Ein einheitliches Regelwerk ist nicht vorhanden. Dies hat zur Folge, dass sich seit der offiziellen Einführung der Fahrradstraße im Jahr 1997 in den einzelnen Städten, Gemeinden und Bundesländern unterschiedliche Arten der Gestaltung solcher Straßen mit jeweils regionalen Erscheinungsbildern entwickelt

⁶ Die dargestellten Abmessungen entsprechen denen der Niederlande. Quelle: [8], S. 13

haben⁷. Grundlage bei deren Erarbeitung waren vorhandene Entwurfselemente für Radverkehrsanlagen, welche für Fahrradstraßen adaptiert wurden. In den verschiedenen Leitlinien lassen sich jedoch ähnliche Entwurfselemente finden, die sich seit der Einführung von Fahrradstraßen herauskristallisiert haben. Dementsprechend wurden in die Unterlagen Übersichten und Zusammenfassungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen aufgenommen. Auch die Bergische Universität Wuppertal und das Deutsche Institut für Urbanistik haben deshalb in einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Untersuchung eine Broschüre mit dem Titel „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ erarbeitet, in welchem Gestaltungsstandards, die in Deutschland Anwendung finden sollen, zusammengefasst werden. Ziel war es, bundesweit einheitliche und zielführende Gestaltungsansätze und Maßnahmen zur Einrichtung einer Fahrradstraße zur Verfügung zu stellen.

Die wichtigsten Entwurfselemente daraus für die Fahrbahnbreiten, Querschnitte und Knotenpunkte von Fahrradstraßen sowie Gestaltungsgrundsätze werden im Folgenden beschrieben⁸.

Die **Fahrbahnbreiten** für Fahrradstraßen richten sich nach den Vorgaben der RASt, welche Breiten für die verschiedenen Begegnungsfälle empfiehlt. In der Praxis werden Fahrradstraßen in den meisten Fällen auch für den Kfz-Verkehr freigegeben. Dabei ist mit dem Begegnungsfall Rad-Pkw zu rechnen und es wird eine Fahrgassenbreite⁹ von mindestens 4,00 m empfohlen [12], S. 27. Dadurch ist eine Begegnung Rad-Kfz ohne Geschwindigkeitsreduzierung möglich. Auch für nebeneinander fahrende Radfahrer ist ein problemloses Begegnen mit anderen Fahrradfahrern möglich. Bei einem noch höheren Radverkehrsaufkommen ist grundsätzlich eine Planung breiterer Fahrgassen zu empfehlen. Wenn auf der Fahrradstraße Linienbusverkehr vorhanden ist, sollte die Fahrgasse eine Breite von bis zu 6,50 m aufweisen [12], S. 39. Zusammenfassend ergibt sich für Fahrradstraßen eine empfohlene Breite von 4,00 m bis 6,50 m. Große Fahrbahnbreiten in Fahrradstraßen sollten jedoch immer kritisch betrachtet und

⁷ Beispiele hierfür sind der Leitfaden der Stadt Berlin zur Umsetzung von Fahrradstraßen, Gestaltungsgrundsätze der Stadt Münster oder die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg.

⁸ Grundlage hierfür bilden die Quellen [3] und [14]

⁹ Gibt es auf der Fahrradstraße keine Anlagen für den ruhenden Verkehr, so entspricht die Fahrgasse der Fahrbahn.

hinsichtlich eventueller unerwünschter Nebeneffekte (erhöhte Geschwindigkeit oder riskante Überholmanöver des Kfz-Verkehrs) abgewogen werden. Beim Vorhandensein von ruhendem Verkehr am Fahrbahnrand ist zusätzlich zur Fahrgasse ein Sicherheitstrennstreifen (zum Beispiel durch Markierung oder mittels einer flachen Aufpflasterung) zu berücksichtigen, da vor allem mit den längsparkenden Kfz in Fahrradstraßen das größte Konfliktpotenzial durch unachtsam geöffnete Autotüren besteht (siehe Kapitel 4.1). Der Streifen sollte eine Breite von 0,75 m haben und mit einem unterbrochenen Breitstrich markiert werden, um die Verwechslungen mit dem Infrastrukturelement Schutzstreifen zu vermeiden. Neben dem Sicherheitsgewinn stellt der Sicherheitstrennstreifen ein linienhaftes Gestaltungselement der Fahrradstraße dar. Das Bild 4 zeigt einen aus den vorab beschriebenen Entwurfs-elementen resultierenden **Querschnitt** einer Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr und Parkständen am Fahrbahnrand. In der Darstellung wird der Streifen durch einen unterbrochenen Breitstrich markiert (alternativ wäre ein 0,75 m breiter Pflasterstreifen möglich).

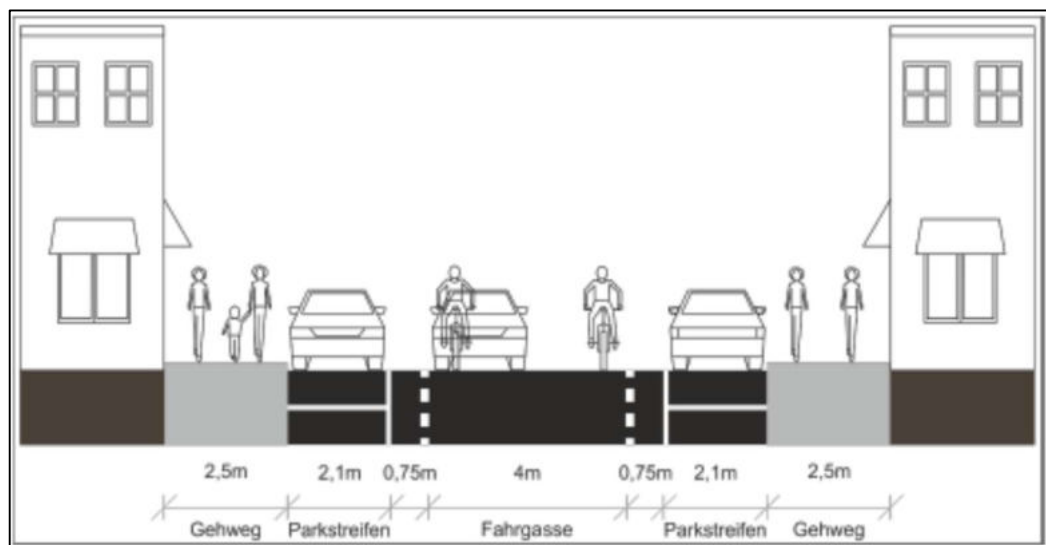


Bild 4: Beispielquerschnitt einer Fahrradstraße¹⁰

Neben dem im Bild 4 gezeigten Querschnitt gibt es weitere Möglichkeiten der Gestaltung, welche sich aus den beschriebenen Vorgaben ergeben. Dazu zählen

- ▶ der Entwurf einer gemeinsamen Fahrgasse ohne Sicherheitstrennstreifen, wenn sich keine Parkstände am Fahrbahnrand befinden (in diesem Fall entspricht die Fahrgasse der Fahrbahn) oder

¹⁰ Quelle: [3], S. 28

- ▶ die Trennung der Fahrgassen für jede Fahrtrichtung durch einen gepflasterten Mittelstreifen nach niederländischem Vorbild (siehe dazu Kapitel 3.3 und Bild 3, S. 10).

Knotenpunkte im Verlauf von Fahrradstraßen sind gut erkennbar und einsehbar zu gestalten, um der in diesen Bereichen bestehenden Unfallgefahr mit einmündenden Kfz entgegen zu wirken (siehe Kapitel 4.1). Nach Möglichkeit sollte die Fahrradstraße an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage Vorrang bekommen, um den Radfahrern ein gleichmäßiges, komfortables und sicheres Fahren zu ermöglichen. Erreicht werden kann dies durch eine entsprechende Beschilderung mit Verkehrszeichen oder durch bauliche Elemente, welche die Sicherheit und Erkennbarkeit der Verkehrsregelung erhöhen. Dazu zählen zum Beispiel Gehwegüberfahrten an den einmündenden Straßen (siehe Bild 5).



Bild 5: Beispiel einer Gehwegüberfahrt¹¹

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße ist unter Berücksichtigung der genauen örtlichen Begebenheiten zu prüfen. Bei gleichrangigen Straßen sollte die Fahrradstraße bevorrechtigt werden. Bei Straßen, die in Hinblick auf die Netzkategorie des Kfz-Verkehrs der Fahrradstraße übergeordnet sind, ist eine Bevorrechtigung nicht beziehungsweise nur schwer möglich. An Knotenpunkten mit einer Lichtsignalanlage sollten Aufstellbereiche vor dem Kfz-Verkehr mit hinführenden Schutzstreifen auf der Fahrbahn mittels Markierung vorgesehen werden.

¹¹ Quelle: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/fahrradstrassen-kiel> (Stand: 13.08.2021)

Neben diesen Entwurfskriterien gibt es weitere **Gestaltungsgrundsätze** für eine Fahrradstraße hinsichtlich der Vermeidung des Durchgangsverkehres und ihrer besseren Erkennbarkeit. Der Kfz-Durchgangsverkehr ist auf Fahrradstraßen zu vermeiden und zu unterbinden. Dies kann durch Modalfilter, welche die Durchfahrt bestimmter Verkehrsmittel einschränken, erreicht werden. Beispielhaft kann dies erfolgen durch:

- ▶ Diagonalsperren,
- ▶ gegenläufig verlaufende Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr oder
- ▶ Übergang am Ende der Fahrradstraße in einen Radweg (Sackgasse für Radfahrer frei).

Das Bild 6 zeigt ein Beispiel einer Diagonalsperre an einem Knotenpunkt. Die vierarmige Kreuzung kann vom Radverkehr in alle Richtungen befahren werden. Die Polleranlagen in der Knotenpunktmittelpunkt unterbinden dies für den Kfz-Verkehr. Ähnlich diesem Knotenpunkt können Durchfahrtssperren auf der freien Strecke mit Pollern oder Fahrbahneinengungen hergestellt werden.



Bild 6: Beispiel einer Diagonalsperre¹²

Das Beispiel der Diagonalsperre mit Pollern wurde hier aufgeführt, da es in der Praxis ein verbreitetes Element ist. Anzumerken ist, dass Poller in der Praxis eine eventuelle Unfallgefahr mit sich bringen, in dem diese von Radfahrern übersehen werden, weshalb die entsprechende Markierung von Sperrflächen an den Pollern wichtig ist. Alternativ wären bauliche Diagonalsperren denkbar, welche die

¹² Quelle: [3], S. 41

Fahrbahn verengen, sodass diese nur für den Radverkehr durchlässig bleibt. In Bezug auf die Erkennbarkeit wird empfohlen, eine Fahrradstraße mittels geeigneter Maßnahmen zu gestalten. Den größten Effekt dabei erzielen linienhafte Maßnahmen und Gestaltungselemente. Dazu zählen

- ▶ Sicherheitstrennstreifen,
- ▶ Gepflasterter Mittelstreifen,
- ▶ Roteinfärbung des Asphalts und
- ▶ Markierung des Zeichens 244.1 auf der Fahrbahn.

Die bisherigen Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass eine Beschilderung mit dem Zeichen 244.1 in der Regel nicht ausreicht, um jeden Verkehrsteilnehmer auf die Funktion einer Fahrradstraße und die damit verbundenen Verhaltensweisen aufmerksam zu machen.

3.5 Exkurs: Fahrradstraßen und Tempo-30-Zonen

Im Rahmen der Bearbeitung des Diplomarbeitsthemas trat immer wieder die Überlegung auf, ob es möglich oder verkehrsplanerisch sinnvoll ist, Fahrradstraßen auf bestehenden Straßen in Tempo-30-Zonen einzurichten. Hintergrund dafür ist, dass es in Tempo-30-Zonen durch die Geschwindigkeitsbeschränkung und die Rechts-vor-Links-Regelung bereits eine Verkehrsberuhigung gibt. Hinzu kommt, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in diesen Zonen als sicher eingestuft wird (benutzungspflichtige Radwege werden in Tempo-30-Zonen laut StVO ausgeschlossen).

Es gilt also, die zu Beginn erwähnte Überlegung zu erörtern.

Dazu werden beide verkehrliche Elemente in der folgenden Tabelle 1, S. 16 miteinander verglichen.

Tabelle 1: Vergleich Tempo-30-Zone und Fahrradstraße

	Tempo-30-Zone	Fahrradstraße
Ziel	Verkehrsberuhigung zum Schutz der Anwohner und Verkehrsteilnehmer	Förderung des Radverkehrs
Maßnahmen zur Zielerreichung	- Geschwindigkeitsreduzierung - Rechts-vor-Links an den Knotenpunkten	- Kfz-Verkehr ist nur durch das entsprechende Zusatzzeichen erlaubt - Kfz-Verkehr muss sich den Radfahrern unterordnen und sich diesen anpassen - bauliche Elemente zur Geschwindigkeitsanpassung und Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs
Anordnungsbestimmungen gemäß der StVO	- Einrichtung in Wohngebieten mit hoher Fußgänger- und Radverkehrsdichte - auf Nebenstraßen, nicht auf Straßen mit überörtlicher Bedeutung - an den Knotenpunkten muss grundsätzlich Rechts-vor-Links gelten [5], §45 Abs. 1c	- auf Straßen mit hoher gegenwärtiger oder zu erwartender Radverkehrsdichte - auf Straßen mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr [5], Anlage 2, lfd. Nr. 23
Vorfahrtsregelung an Knotenpunkten	- zwingend Rechts-vor-Links	- nach Möglichkeit Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen

Der Tabelle 1 sind die Gemeinsamkeiten von Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen zu entnehmen. Beide verkehrliche Elemente können auf Wohn- oder Nebenstraßen mit hohen Radverkehrsdichten eingerichtet werden. Hinzu kommt, dass beide einen verkehrsberuhigenden Charakter aufweisen. In Tempo-30-Zonen dient dieser dem Schutz der Anwohner und aller Verkehrsteilnehmer, in der Fahrradstraße soll damit den Radfahrern ein sicheres und komfortables Fahren ermöglicht werden.

Einen entscheidenden Unterschied gibt es in Bezug auf die Vorfahrtsregelung an Knotenpunkten. In Tempo-30-Zonen ist diese klar definiert und umfasst die Rechts-vor-Links-Regelung. Für Fahrradstraßen wird in den Unterlagen empfohlen, diese gegenüber einmündenden Straßen zu bevorzugen. An dieser Stelle sei auf die VwV-StVO zu verweisen. Diese schreibt zur Rechts-vor-Links-Regelung vor, dass

sie an Knotenpunkten Anwendung findet, wenn beide Straßen die gleiche Verkehrsbedeutung und einen gleichen Querschnitt aufweisen [4], §8 Abs. 2. Für Fahrradstraßen lässt sich daraus folgerndes ableiten:

An einem Knotenpunkt einer Fahrradstraße mit einer „normalen“ Straße ist die Vorfahrtregelung anhand der Netzkategorien für den Radverkehr als auch den Kfz-Verkehr festzulegen. Treffen beispielsweise zwei Straßen aufeinander, von denen eine Fahrradstraße (Netzkategorie Rad: Hauptradverbindung) und die andere eine Erschließungsstraße ist, so sollte die Fahrradstraße mit der höheren Verkehrsbedeutung bevorrechtigt werden.

Somit sollten Fahrradstraßen, auf denen eine Radroute mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr verläuft (entspricht in Chemnitz dem Stadtnetz, siehe Kapitel 5.2), bevorrechtigt werden. Daraus lässt sich auch schlussfolgern, dass auf einer Fahrradstraße Rechts-vor-Links möglich ist.

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass es möglich und denkbar ist, Straßen in Tempo-30-Zonen in Fahrradstraßen umzuwandeln. Gemäß den vorangegangenen Erläuterungen wird damit der verkehrsberuhigende Charakter der Straße nicht aufgehoben, da die Gestaltung von Fahrradstraßen zur Verkehrsberuhigung beiträgt. Zusätzlich hat eine Fahrradstraße für den Radverkehr den Vorteil mit sich, dass hier Radfahrern mehr Bedeutung zugesprochen wird als in einer Tempo-30-Zone.

Daraus folgt, dass es sinnvoll, Straßen in Tempo-30-Zonen im Hinblick auf potenzielle Fahrradstraßen zu untersuchen.

4 Verkehrssicherheit und Nutzungsgewohnheiten

Fahrradstraßen stellen in vielen Städten immer noch eine unbekannte Form der Radverkehrsführung dar. So auch in der Stadt Chemnitz, in der es seit dem Frühjahr 2021 die erste Fahrradstraße gibt.

Für den Erfolg der Nutzung einer Fahrradstraße durch den Radfahrer stellt die Verkehrssicherheit einen wichtigen Faktor dar. Entscheidend ist ein hohes Sicherheitsgefühl der Radfahrer bei der gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr. Ebenso sind verschiedene Nutzungsgewohnheiten und Verhaltensweisen der Radfahrer bei einer erfolgreichen Umsetzung einer Fahrradstraße zu beachten. In diesem Kapitel werden Ergebnisse aus verschiedenen Untersuchungen zur Sicherheit von Fahrradstraßen sowie Nutzungsgewohnheiten der Radfahrer im Zusammenhang mit solchen Straßen beschrieben. Daraus werden die sich ergebenden Empfehlungen und Hinweise für die Umsetzung von Fahrradstraßen abgeleitet und zusammengefasst.

Als Grundlage dienen dabei die folgenden Quellen:

- ▶ Untersuchungen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Sicherheit von Fahrradstraßen [13],
- ▶ ein Schlussbericht zur Evaluierung der Fahrradstraßen in München [2] sowie
- ▶ die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2020 für die Stadt Chemnitz [1].

4.1 Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen

In Bezug auf die Verkehrssicherheit der Fahrradstraßen haben die Untersuchungen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft ergeben, dass die Sicherheit auf Fahrradstraßen als positiv bewertet werden kann. Die Unfallschwere entspricht etwa dem Niveau von Nebenstraßen und fällt damit im Durchschnitt generell geringer aus als im gesamten Netz der Innerortstraßen [13], S. 98f.

Ein großes Sicherheitsrisiko besteht in Fahrradstraßen durch überhöhte Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs von mehr als der erlaubten Geschwindigkeit von 30 km/h. Die Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung ist dabei unter anderem abhängig von der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite und umso höher, je breiter die Fahrbahn ist. Gemäß den Untersuchungen sind auf schmaleren Fahrradstraßen mit einer Breite von 3,85 bis 5,00 m und einem hohen Radverkehrsanteil die Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs im

Schnitt etwa 6 km/h geringer als auf einer breiten Fahrradstraße ($b=7,00$ m) mit einem geringeren Anteil an Fahrradfahrern [13], S. 88f.

Des Weiteren lässt sich die Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen auf Grundlage von stattgefundenen Unfällen und Unfallarten einschätzen, welche vor allem aus der Fahrbahnbenutzung der Radfahrer resultieren. Wie zu Beginn beschrieben, gleichen die Ergebnisse der Unfallforschung für Fahrradstraßen denen der Tempo-30-Zonen. Das größte Unfallpotenzial in Fahrradstraßen besteht für den Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr. Hierbei wird unterschieden, ob die Unfälle sich auf der freien Strecke oder im Knotenpunktbereich ereignen. Der größere Anteil der Unfälle findet auf der freien Strecke statt. Die Gefahren für den Radfahrer entstehen durch den ruhenden Verkehr beim Ein- und Ausparken (fehlende Sichtbeziehungen) oder durch unachtsame Türöffnungen zur Fahrbahn. Ebenso werden Radfahrer durch riskante Überhohlmanöver des Kfz-Verkehrs gefährdet. Im Bereich der Knotenpunkte oder an Einmündungen entstehen Unfälle meist auf Grund von Vorfahrtsmissachtungen [13], S. 59ff.

Die beschriebenen Ergebnisse werden auch durch die Resultate der Befragung der Chemnitzer Bevölkerung im Rahmen des ADFC-Fahrradklimatests bestätigt. Die Befragten gaben an, dass Konflikte zwischen Rad- und Autofahrern recht häufig auftreten (Schulnote: 4,6). Auch die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn mit den Autos wird als mangelhaft angesehen (Schulnote: 4,7) [1], S. 4.

4.2 Nutzungsgewohnheiten von Radfahrern

Die vorab genannten Untersuchungen zu Fahrradstraßen haben ergeben, dass die Radfahrenden ihre Nutzungsmöglichkeiten und Rechte auf einer Fahrradstraße unterschiedlich ausüben. Ähnlich verhält es sich jedoch auch mit den Verkehrsregeln für eine solche Straße.

In Bezug auf das Verhalten der Radfahrer auf Fahrradstraßen haben die Recherchen der Versicherungswirtschaft und die Evaluierung in München gezeigt, dass viele Radfahrer auf ihre eigenen Rechte in einer Fahrradstraße als eigentlich priorisierte Verkehrsteilnehmer verzichten. Dazu zählen die Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens und die Tatsache, dass viele Fahrradfahrer weit rechts am Fahrbahnrand im Bereich der parkenden PKW fahren. Damit verzichten sie auf ihre Rechte und ordnen sich dem Kfz-Verkehr gewissermaßen unter, womit sie diesem

unter anderem das Überholen und schnelle Fahren ermöglichen. Wie vorab beschrieben, bestehen Defizite auch bei den Kenntnissen über Fahrradstraßen und deren Verkehrsregeln. Meist erkennen die Radfahrer nicht, dass sie in einer Fahrradstraße unterwegs sind und sie wissen wenig über die speziellen Regeln und ihre dem Kfz-Verkehr übergeordnete Stellung. Die beschriebenen Punkte verdeutlichen, dass die Benutzung von Fahrradstraßen noch nicht zur Gewohnheit und Routine der Radfahrer gehört. Ein ähnliches Bild ergibt sich auch für den Kfz-Verkehr.

Der Vollständigkeit halber sei noch angemerkt, dass unabhängig von der Einrichtung von Fahrradstraßen den Radfahrern weitere Punkte im Alltag wichtig sind, wie die Ergebnisse des Fahrradklimatests für Chemnitz zeigen. Die drei wesentlichsten vor Ort sind

- ▶ die Akzeptanz der Radfahrer als Verkehrsteilnehmer,
- ▶ ein hohes Sicherheitsgefühl sowie
- ▶ Konflikte mit dem Kfz-Verkehr [1], S. 10.

Mit Hilfe von Fahrradstraßen kann diesen drei Punkten Rechnung getragen werden.

4.3 Zusammenfassung

Aus den in den Kapiteln 4.1 und 4.2 beschriebenen Ergebnissen lassen sich die folgenden Empfehlungen für die Gestaltung und Einrichtung von Fahrradstraßen ableiten.

Dabei sollen vor allem die verkehrssicherheitstechnischen Probleme reduziert werden. Wichtig ist es, die Fahrradstraße so zu planen, dass diese ihren Charakter gut verdeutlichen kann. Anhaltspunkte dafür sind in Tabelle 2, S. 21 zusammengefasst.

Tabelle 2: Bauliche Elemente zur Verkehrssicherheit

Bauliche Elemente	Wirkungsweise
Reduzierung der Fahrbahnbreite	Eindämmung überhöhter Geschwindigkeiten und Vermeidung riskanter Überholmanöver des Kfz-Verkehrs
Sicherheitstrennstreifen	Verhinderung von Unfällen mit unachtsam geöffneten Autotüren
Durchfahrtsverbote oder Durchfahrtsperren	Reduzierung des Anteils des Kfz-Verkehrs und damit auch möglicher Konfliktsituationen

Um auf die Nutzungsgewohnheiten aller Verkehrsteilnehmer Einfluss zu nehmen und die Bekanntheit und Akzeptanz von Fahrradstraßen zu erhöhen, ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen zu den Besonderheiten einer Fahrradstraße notwendig.

5 Bestehende Konzepte zur Förderung des Radverkehrs in Chemnitz

In der Stadt Chemnitz gibt es verschiedene Konzepte mit den Rahmenbedingungen und Zielen für die Gestaltung der Mobilität im Stadtgebiet. Im Folgenden werden der Inhalt der – für die Radverkehrsförderung wichtigen – Kernaussagen und Ansätze kurz beschrieben. Der Fokus liegt hierbei auf Aussagen zur Einrichtung von Fahrradstraßen.

5.1 Mobilitätsplan

Der Entwurf des Mobilitätsplanes stellt die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 2015 dar. Die darin formulierten Ziele bis zum Jahr 2040 resultieren aus den neuen Rahmenbedingungen für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung und der Maßgabe zur Umgestaltung des gesamten Verkehrs durch ein angepasstes Mobilitätsmanagement.

Zur Umsetzung wurden verschiedener Leitbilder formuliert, zu denen unter anderem

- ▶ die gleiche Beachtung und Qualität für alle Verkehrsarten auf Strecken und Knotenpunkten,
- ▶ die gleichen Mobilitätschancen für alle Einwohner und damit der Abbau von Mobilitätsbarrieren sowie
- ▶ die Verkehrssicherheit

gehören [16], S. 17ff. Mit diesen Leitbildern positioniert man sich klar für die Stärkung aller Verkehrsmittel neben dem bisher priorisierten MIV und damit auch des Radverkehrs.

Im Speziellen beinhaltet die Strategien für den Radverkehr eine Stärkung in den Bereichen des Alltags-, Freizeit- und touristischen Verkehrs. Dadurch soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2040 auf 20 % steigen und damit mehr als verdoppelt werden [16], S. 37. Grundlage dafür ist das Ziel, ein flächendeckendes und durchgängiges Radwegenetz mit gleichen, stetigen Führungsformen zu schaffen. Die Radverkehrsanlagen sollen dabei mindestens den in den Richtlinien geforderten Regemaßen entsprechen. An Hauptverkehrs- und Sammelstraßen wird vorgeschlagen, den Fahrradfahrern eine eigene Radverkehrsanlage einzurichten, im Nebennetz wird die Führung im Mischverkehr empfohlen, was auch die Einrichtung von Fahrradstraßen beinhaltet.

5.2 Radverkehrskonzeption

In der aktuellen Radverkehrskonzeption der Stadt Chemnitz aus dem Jahr 2013 werden die Ziele für die Entwicklung des Radverkehrs noch einmal detailliert aufgeführt und um konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung ergänzt.

Die Ziele dabei sind:

- ▶ Die Steigerung der Radverkehrsanteile bei den täglichen Wegen.
- ▶ Die Schaffung eines dichten Radverkehrsnetzes mit Hauptverbindungen in alle Stadtteile.
- ▶ Die Betrachtung des Radverkehrs als System, wozu neben dem Bau von Anlagen für den Radverkehr auch deren Verknüpfung sowie Bewerbung durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing gehören.

Zusammenfassend will die Stadt Chemnitz fahrradfreundlicher werden und damit für Radfahrer attraktiver werden.

Fahrradstraßen finden in der Radverkehrskonzeption nur am Rande – im Zusammenhang mit der StVO-Novelle 2009/2013 – Erwähnung. Sie werden an dieser Stelle als eine zu prüfende Alternative zu anderen Radverkehrsanlagen genannt. [17], S. 48. Die Erwähnung am Rande ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Radverkehrskonzeption bereits aus dem Jahr 2013 stammt und das Bewusstsein für Fahrradstraßen in der Stadt Chemnitz zum damaligen Zeitpunkt noch nicht so ausgeprägt war.

Eine wichtige Grundlage für die Auswahl von potenziellen Strecken für Fahrradstraßen stellt das in der Konzeption enthaltene Radverkehrsnetz der Stadt Chemnitz dar ([17], Anlage 4), welches gemäß den Kategorien der Richtlinie für integrale Netzgestaltung (RIN)¹³ hierarchisch unterteilt wird. Im Radverkehrsnetz der Stadt Chemnitz wird dabei zwischen dem Stadtnetz (Kategorie II und III nach RIN) und Netzverdichtungen (Kategorie IV nach RIN) unterschieden. Mittels dieses Netzes sind wichtige Ziele und Quellen miteinander verbunden und für den

¹³ Die Netzkategorien (innerorts) nach RIN werden in der ERA wie folgt beschrieben:

- Kategorie II (Radschnellverbindung): „Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen [...]“ [10], S. 8
- Kategorie III (Radhauptverbindung): „[...] Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren“ [10], S. 8
- Kategorie IV (Radverkehrsverbindung): „[...] Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen“ [10], S. 8

Radverkehr zu erreichen. Radverkehrsanlagen, die auf diesem Netz geplant werden, sind entsprechend der Wertigkeit der Netzkategorie zu gestalten. Der Einsatz von Fahrradstraßen sollte vor allem auf Radhaupt- und Radschnellverbindungen geprüft werden.

5.3 Konzepte für den Radverkehr in Chemnitz

Neben den in den vorangegangenen Kapiteln 5.1 und 5.2 beschriebenen gesamtstädtischen Konzepten zur Förderung des Radverkehrs gibt es für die Stadt Chemnitz bereits weitere punktuelle Untersuchungen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer. Diese werden im Folgenden zusammengefasst und beschrieben, wobei der Fokus auf Konzepten zur Einrichtung potenzieller Fahrradstraßen liegt.

Im **Stadtteil Kaßberg** wurde basierend auf der Radverkehrskonzeption im Jahr 2017 eine detailliertere Untersuchung des Radwegenetzes ([17], Anlage 4) durchgeführt. Das Problem bei diesem besteht darin, dass das Radwegenetz (Stadtnetz) vor allem auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen (Weststraße, Barbarossastraße) verläuft. Auf Grund der starken Belastung durch den MIV und der beengten Platzverhältnisse ist eine sichere Radverkehrsführung nur schwer umzusetzen. Deshalb hat die Stadt Chemnitz mögliche alternative Strecken im Nebennetz ermittelt, um den Stadtteil für den Radverkehr zu erschließen und diesen in alle Himmelsrichtungen in das Stadtnetz der Kategorie II nach RIN einzubinden. Das detailliertere Netz ist in Bild 7, S. 25 dargestellt. Die Strecken im Nebennetz werden im Kapitel 7 als potenzielle Fahrradstraßen mit untersucht.

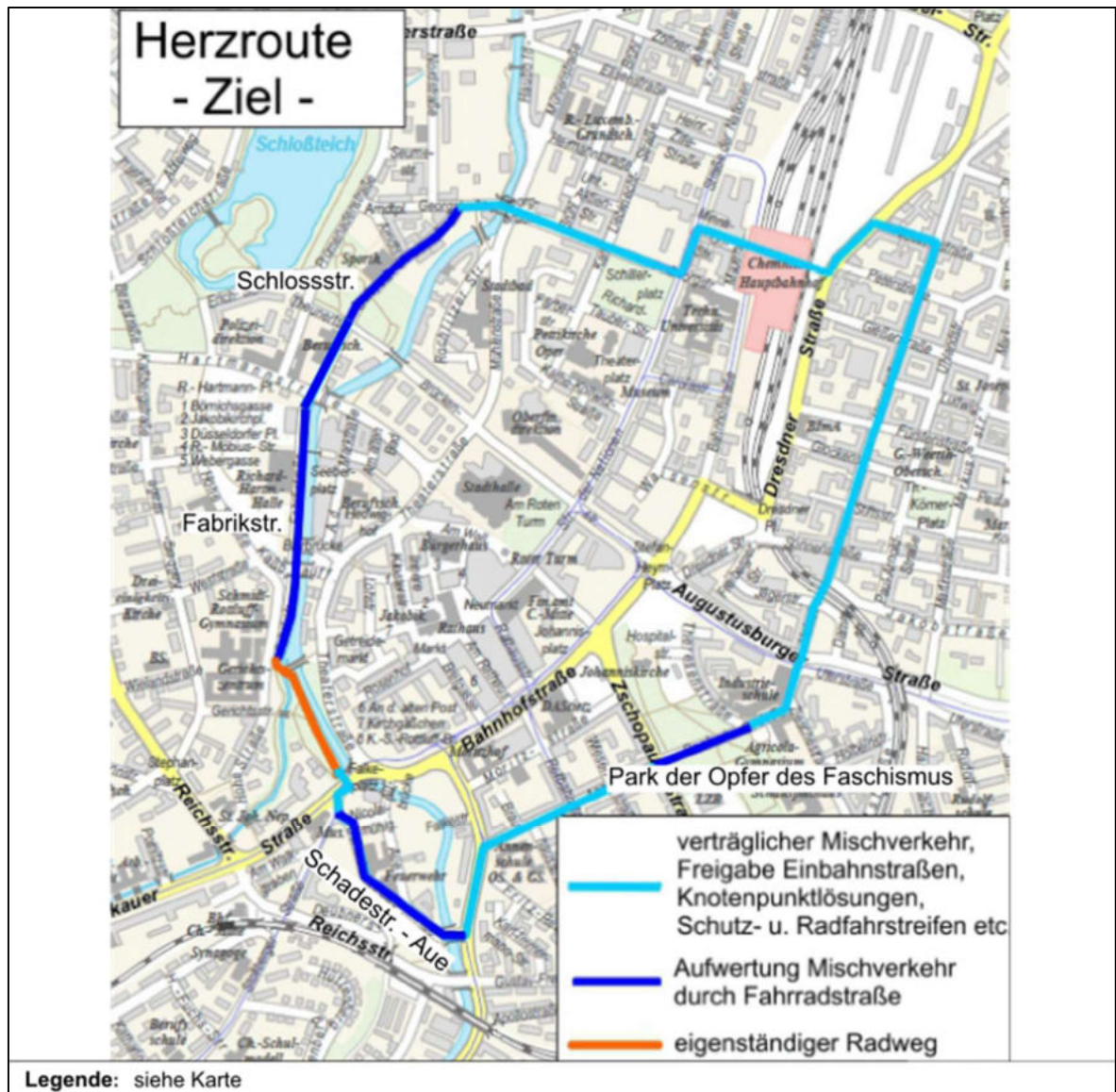


Bild 7: Alltagsradwegenetz Stadtteil Kaßberg¹⁴

Weitere potenziell zu untersuchende Fahrradstraßen ergeben sich aus den Überlegungen der Stadt Chemnitz zur **Herzroute**. Diese stellt einen innenstadtnahen Ring für Fahrradfahrer dar, welcher die Fußgängerzonen vom Radverkehr entlasten soll und eine Verteilungsfunktion für die radial zum Zentrum verlaufenden Routen bildet. Die Trasse verläuft auf bestehenden Straßen und Radverkehrsanlagen und soll perspektivisch schrittweise durch verschiedene Maßnahmen aufgewertet werden. Das Ausbauziel ist in Bild 8, S. 26 dargestellt. Es gibt die Überlegung, vier Abschnitte der Herzroute als Fahrradstraßen auszuweisen (siehe Bild 8, S. 26). Für einen Abschnitt der Schlosstraße ist die Einrichtung einer Fahrradstraße bereits beschlossen worden¹⁵.

¹⁴ Karte: Vertiefte Untersuchung zur Radverkehrskonzeption im Netzkorridor Kaßberg, Stadt Chemnitz

¹⁵ Quelle: <https://www.tag24.de/chemnitz/autos-sind-tabu-hier-entsteht-chemnitz-zweite-fahrradstrasse-2014221> (Stand: 25.06.2021)

Bild 8: Übersichtskarte Herzroute¹⁶

Neben diesen beiden Konzepten (Stadtteil Kaßberg, Herzroute) gibt es von Seiten der Stadt Chemnitz Bemühungen, folgende **weitere Abschnitte** als Fahrradstraßen auszuweisen und vertiefter untersuchen zu lassen:

- ▶ Schönherrstraße zwischen Müllerstraße und Nordstraße
- ▶ Auf der Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis zur Olbersdorfer Straße
- ▶ Teile des Kappelbachradweges

Eine bereits in die Praxis umgesetzte Fahrradstraße befindet sich in der Reichenhainer Straße südlich des Zentrums, auf einer Länge von etwa 700 m zwischen der Lutherstraße und dem Campusplatz (TU Chemnitz). Sie besteht aus zwei durch die Straßenbahntrasse baulich voneinander getrennten

¹⁶ Karte: Untersuchung zur Entwicklung der Herzroute von Chemnitz, Stadt Chemnitz

Richtungsfahrstreifen (siehe Bild 9). Da die Reichenhainer Straße in den Jahren 2016 und 2017 grundlegend ausgebaut und umgestaltet wurde, waren im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße keine baulichen Anpassungsmaßnahmen mehr notwendig. Auf die Fahrradstraße wird mit dem Verkehrszeichen 244.1 sowie der Markierung des genannten Zeichens auf der Fahrbahn aufmerksam gemacht.



Bild 9: Fahrradstraße Reichenhainer Straße¹⁷

¹⁷ Quelle: eigene Aufnahme

6 Ermittlung potenzieller Strecken für Fahrradstraßen

Auf Grundlage der in den vorangegangenen Kapiteln erläuterten Regularien und Empfehlungen zur Umsetzung und Gestaltung von Fahrradstraßen werden in diesem Kapitel potenzielle Strecken für Fahrradstraßen in der Stadt Chemnitz ermittelt. Für die Auswahl wurde im Rahmen der Diplomarbeit eine methodische Vorgehensweise entwickelt und beschrieben.

6.1 Kartengrundlagen

Für die Entwicklung einer methodischen Vorgehensweise zur Auswahl potenzieller Fahrradstraßen wurden im Vorfeld unterschiedliche Kartengrundlagen zusammengetragen. Folgende vorhandene Karten wurden ausgewertet:

- ▶ Übersichtskarte Radverkehrsnetz aus der Radverkehrskonzeption, Stand: April 2013
- ▶ Übersichtskarte mit den Tempo-30-Zonen in Chemnitz¹⁸
- ▶ Übersichtskarte Klassifiziertes Straßennetz, Entwurf zum Mobilitätsplan 2040, Stand: April 2021

Des Weiteren wurden vorhandene Erhebungsdaten aus dem Verkehrsmodell der Stadt Chemnitz genutzt und dieses in Bezug auf Kfz- und Radverkehrsbelastungen mit dem Programm VISUM im Rahmen der Diplomarbeit ausgewertet und in Form weiterer Karten dargestellt:

- ▶ Übersichtskarte Verkehrsbelastungen gesamtes Straßennetz¹⁹
- ▶ Übersichtskarte Verkehrsbelastungen Kfz-Verkehrsstärke < 4.000 Kfz/Tag^{20/21}

Im Verkehrsmodell sind ebenfalls Zählraten für den Radverkehr hinterlegt, welche jedoch nicht auf das Straßennetz umgelegt werden können, da es hierfür gegenwärtig kein Umlegungsverfahren im Programm gibt. Die Zählraten aus Knotenpunkterhebungen, die den Radverkehr enthalten, wurden in den Tabellen (siehe Anhang 1) verwendet.

¹⁸ Quelle: zur Verfügung gestellt durch die Stadt Chemnitz (07/2021)

¹⁹ Quelle: eigene Darstellung (VISUM), Grundlage: Verkehrsmodell Version IVMC20_ANA2020-21-06-17 Lärmkartierung.ver, Stand: 17.06.2021

²⁰ Der Grenzwert von 4.000 Kfz/Tag resultiert aus der für Fahrradstraßen in der RASt empfohlenen Maximalbelastung von 400 Kfz/h durch die Annahme eines Spitzenstundenanteils an der Tagesbelastung von 10 %.

²¹ eigene Darstellung (VISUM), Grundlage: Verkehrsmodell Version IVMC20_ANA2020-21-06-17 Lärmkartierung.ver, Stand: 17.06.2021

6.2 Methodische Vorgehensweise mit Kriterien zur Auswahl potenzieller Fahrradstraßen

Ziel der methodischen Vorgehensweise ist es, im gesamten Chemnitzer Straßennetz potenzielle Strecken für Fahrradstraßen anhand vorgegebener Kriterien und Richtwerte objektiv und dem Grunde nach zu ermitteln. Die Grundlage dafür bilden die in Kapitel 3 beschriebenen bestehenden Regularien und Gestaltungsempfehlungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen. Die entwickelte Vorgehensweise ist im Bild 10 schematisch dargestellt und wird im Folgenden erläutert²².

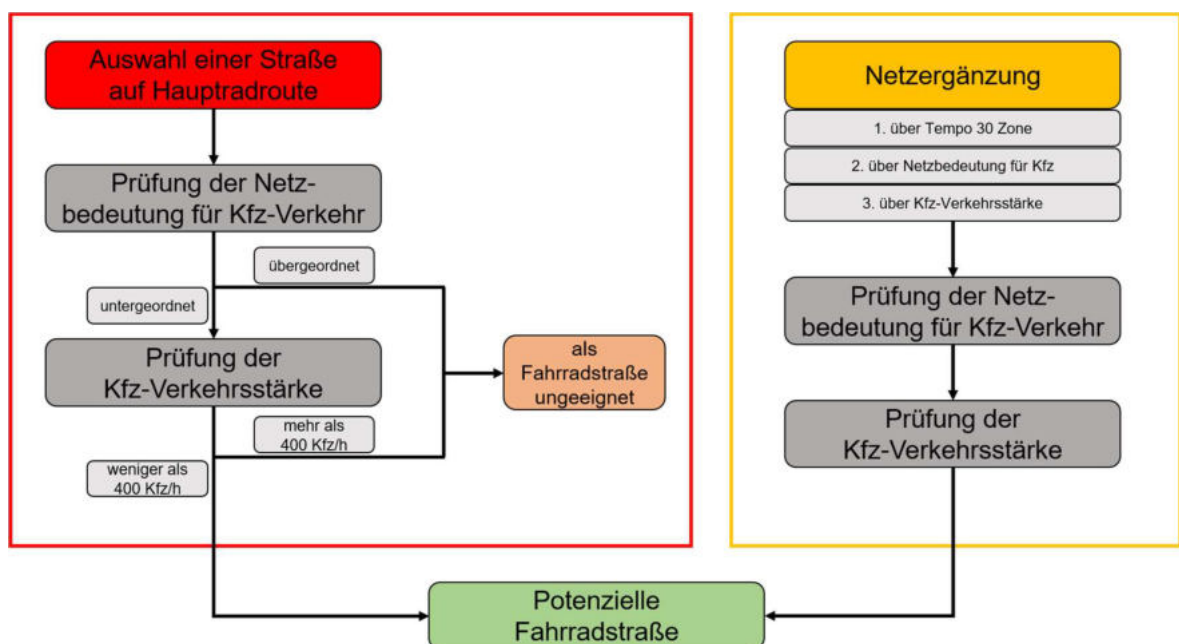


Bild 10: Auswahlschema für potenzielle Fahrradstraßen²³

Grundsätzlich erfolgt die Auswahl in zwei Auswahlschritten. Im Ersten (siehe Bild 10, rote Kennzeichnung) werden die Fahrradstraßen auf Grundlage der Haupttradrouten (Stadtnetz) im Radverkehrsnetz ermittelt. Mit dem zweiten Schritt (siehe Bild 10, orange Kennzeichnung) wird das sich im Schritt 1 ergebende Netz ergänzt. Dabei werden hauptsächlich Lücken zwischen den potenziellen Fahrradstraßen geschlossen sowie Alternativstrecken für die im ersten Schritt als ungeeignet eingestuft Strecken ermittelt.

²² Für eine bessere Nachvollziehbarkeit können die Auswahltabellen (siehe Anlage 1) herangezogen werden.

²³ Quelle: eigene Darstellung

Auswahlschritt 1: Auswahl im Radverkehrsnetz

Auswahl einer Straße aus dem Haupttroutennetz für den Radverkehr

Fahrradstraßen können gemäß der VwV-StVO auf Straßenabschnitten mit hohen gegenwärtigen oder zu erwartenden Radverkehrsdichten eingerichtet werden. Das Kriterium im ersten Auswahlschritt für die Vorauswahl einer Straße ist deshalb, dass auf ihr eine wichtige Route für den Radverkehr verläuft. Für Fahrradstraßen ist das Stadtnetz (Kategorie II und III nach RIN) entscheidend (vgl. Kapitel 5.2).

Überprüfung der ausgewählten Straße

Die ausgewählte Straße wird anhand von zwei Prüfkriterien auf ihre Eignung als Fahrradstraße untersucht. Die Prüfkriterien sind:

- ▶ die untergeordnete Netzbedeutung bezüglich des Kfz-Verkehrs

Erläuterung:

Gemäß den aktuellen Vorgaben sollten Fahrradstraßen auf Straßen mit einer untergeordneten Bedeutung für den Kfz-Verkehr eingerichtet werden (vgl. Kapitel 3.1). Deshalb wird im nächsten Schritt die Netzbedeutung mit Hilfe der Übersichtskarte zum klassifizierten Straßennetz der Stadt Chemnitz überprüft. Potenzielle Strecken für Fahrradstraßen ergeben sich nach RASt und RIN (vgl. [11], S. 15) im Erschließungsnetz und Nebennetz auf Straßen mit einer klein- und nahräumigen Bedeutung.

- ▶ die Verkehrsstärke

Erläuterung:

Der Grenzwert für die Verkehrsstärke auf einer Fahrradstraße ist laut RASt etwa 400 Kfz/h auf dem Querschnitt. Grundlage für die Überprüfung bilden die Übersichtskarten zur Verkehrsbelastung.

Erfüllt eine Straße beide Prüfkriterien, so wird diese als potenzielle Fahrradstraße ausgewiesen.

Ist eine Straße gemäß den Kriterien nicht geeignet, so wird im Auswahlschritt 2 nach Möglichkeit eine alternative Streckenführung geprüft.

Auswahlschritt 2: Ergänzung des Netzes

Im zweiten Schritt erfolgt eine Ergänzung bzw. Verdichtung des im Schritt 1 entstandenen Verbundes aus potenziellen Fahrradstraßen. Hierbei sind die Kriterien für die Vorauswahl

- ▶ Tempo-30-Zonen,
- ▶ die untergeordnete Netzfunktion der Straße für den Kfz-Verkehr oder
- ▶ eine Verkehrsstärke <400 Kfz/h.

Die beiden Prüfkriterien des Auswahlschrittes 1 werden ebenfalls einbezogen. Ziel des zweiten Schrittes ist es, möglichst viele weitere Strecken auf ihre Eignung als Fahrradstraße zu prüfen, um ein gleichsam dichtes und zusammenhängendes Netz zu erhalten.

Mit Hilfe der beiden Auswahlschritte werden möglichst viele Straßen in Chemnitz auf ihre Eignung als Fahrradstraße untersucht. Ziel ist es dabei, im Idealfall ein zusammenhängendes Fahrradstraßennetz zu entwickeln. Im Rahmen der Diplomarbeit ist es jedoch nicht möglich, alle Straßen zu untersuchen. In der Zukunft kann die beschriebene Vorgehensweise für die Überprüfung weiterer Straßen als Grundlage dienen.

6.3 Potenzielle Strecken für Fahrradstraßen

Anhand der im vorangegangenen Kapitel entwickelten und beschriebenen methodischen Vorgehensweise wurde das Chemnitzer Straßennetz analysiert und untersucht. Als Ergebnis sind eine Übersichtskarte sowie eine tabellarische Dokumentation (siehe Anlage 1) zur Auswahl und Überprüfung der Straßen entstanden.

Die dazugehörige Übersichtskarte ist in Anlage 2 beigelegt. Dargestellt sind die potenziellen Fahrradstraßen, die sich aus der Überprüfung des Stadtnetzes sowie der Netzergänzung ergeben haben. An dieser Stelle ist anzumerken, dass im Rahmen der Diplomarbeit nicht alle Straßen in der Stadt Chemnitz überprüft werden konnten. Der zeitliche Rahmen für die Erarbeitung der Unterlagen ließ diesen Aufwand nicht zu. Ziel war es demzufolge, ein zusammenhängendes Fahrradstraßennetz auf Grundlage des Haupttroutennetzes des Radverkehrs zu entwickeln.

Die ermittelten Fahrradstraßen sind gleichmäßig im Stadtgebiet verteilt und bieten aus allen Richtungen radiale linienförmige Routen in Richtung Innenstadt. Die am wenigsten unterbrochenen Verbindungen sind im westlichen Teil der Stadt zu finden. Um eine sinnvolle Verknüpfung der potenziellen Fahrradstraßen zu erreichen, wurden an einigen Stellen vorhandene und geplante Radwege und Radrouten ergänzt.

Im Rahmen der Überprüfung des Haupttroutennetzes wurden ebenfalls die Straßen untersucht, zu denen es Überlegungen der Stadt Chemnitz zur Einrichtung einer Fahrradstraße gibt (siehe Kapitel 5.3). Alle Strecken erfüllten die Prüfkriterien und sind damit potenzielle Fahrradstraßen.

Die Tabellen in der Anlage 1 zeigen für die untersuchten Straßen die detaillierten Ergebnisse des methodischen Auswahlverfahrens. Bezugnehmend auf die Verkehrsstärke ist anzumerken, dass das Fehlen dieser Angabe (gekennzeichnet durch „KA“) behandelt wurde wie eine Verkehrsstärke von < 400 Kfz/h. Hintergrund dafür ist, dass im Verkehrsmodell der Stadt Chemnitz nur Straßen mit relevanten Verkehrsstärken ab der Entwurfskategorie Sammelstraße dargestellt sind und somit die Annahme getroffen werden kann, dass alle nicht im Verkehrsmodell enthaltenen Straßen in der Regel über Verkehrsstärken < 400 Kfz/h verfügen.

7 Untersuchung und Bewertung ausgewählter potenzieller Fahrradstraßen

Eine Auswahl der im Kapitel 6 ermittelten und dem Grunde nach geeigneten Strecken für Fahrradstraßen wurden im Anschluss im Rahmen einer Vor-Ort-Befahrung näher auf Umsetzbarkeit geprüft und bewertet. Im Fokus stand dabei, für jede denkbare Strecke den gegenwärtigen baulichen und gestalterischen Zustand zu erfassen, um daraus Handlungs- und Gestaltungsempfehlungen für die Umsetzung und Einrichtung einer Fahrradstraße zu erläutern (siehe Kapitel 7.3). Die Bewertungskriterien und die Ergebnisse des Verfahrens werden im Folgenden beschrieben.

7.1 Auswahl denkbarer Fahrradstraßen

Im Rahmen der vorangegangenen methodischen Ermittlung wurde eine Vielzahl an potenziellen Fahrradstraßen ausgewählt. Eine weitere ausführliche Untersuchung und Beschreibung aller ermittelten potenziellen Fahrradstraßen auf die praktische Umsetzbarkeit war auch hier auf Grund der großen Anzahl im Rahmen der Diplomarbeit nicht möglich. Deshalb musste in Abstimmung mit der Stadt Chemnitz eine kleinere Auswahl an denkbaren Fahrradstraßen getroffen werden, welche genauer im Rahmen der Vor-Ort-Befahrung analysiert wurden.

Die Auswahl der Strecken erfolgte anhand verschiedener Überlegungen. Dazu zählten

- ▶ Straßen und Gebiete, auf denen hohe Radverkehrszahlen auf Grund der Bedeutung der Strecke oder der hohen Bevölkerungsdichte zu erwarten sind,
- ▶ Straßen, für die es bereits bestehende Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße gibt,
- ▶ Straßen, auf denen bekanntermaßen ein Konfliktpotenzial zwischen Kfz- und Radverkehr besteht (unter anderem durch fehlende Radverkehrsanlagen) und
- ▶ Gebiete oder Stadtteile, in denen sich im Rahmen der methodischen Auswahl bereits ein nahezu zusammenhängendes Netz an Fahrradstraßen entwickelt hat.

Bei der Auswahl stand die Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Chemnitz mit ihrer Expertise und Ortskenntnis unterstützend zur Verfügung.

Anhand der beschriebenen Kriterien wurden insgesamt elf Straßen für eine detailliertere Untersuchung ausgewählt:

- ▶ Stadtteil Kaßberg:
 - Henriettenstraße
 - Hohe Straße
 - Kanzlerstraße
 - Agricolastraße
 - Enzmannstraße
 - Horst-Menzel-Straße
 - Hoffmannstraße
 - Heinrich-Beck-Straße
 - Kaßbergstraße

Begründung der Auswahl:

Die Auswahl erfolgte auf Grund des zusammenhängenden Netztes aus potenziellen Fahrradstraßen, der hohen Bevölkerungsdichte sowie den bestehenden Überlegungen der Stadt zur möglichen Einrichtung von Fahrradstraßen.

- ▶ Stadtteil Sonnenberg:
 - Hainstraße

Begründung der Auswahl:

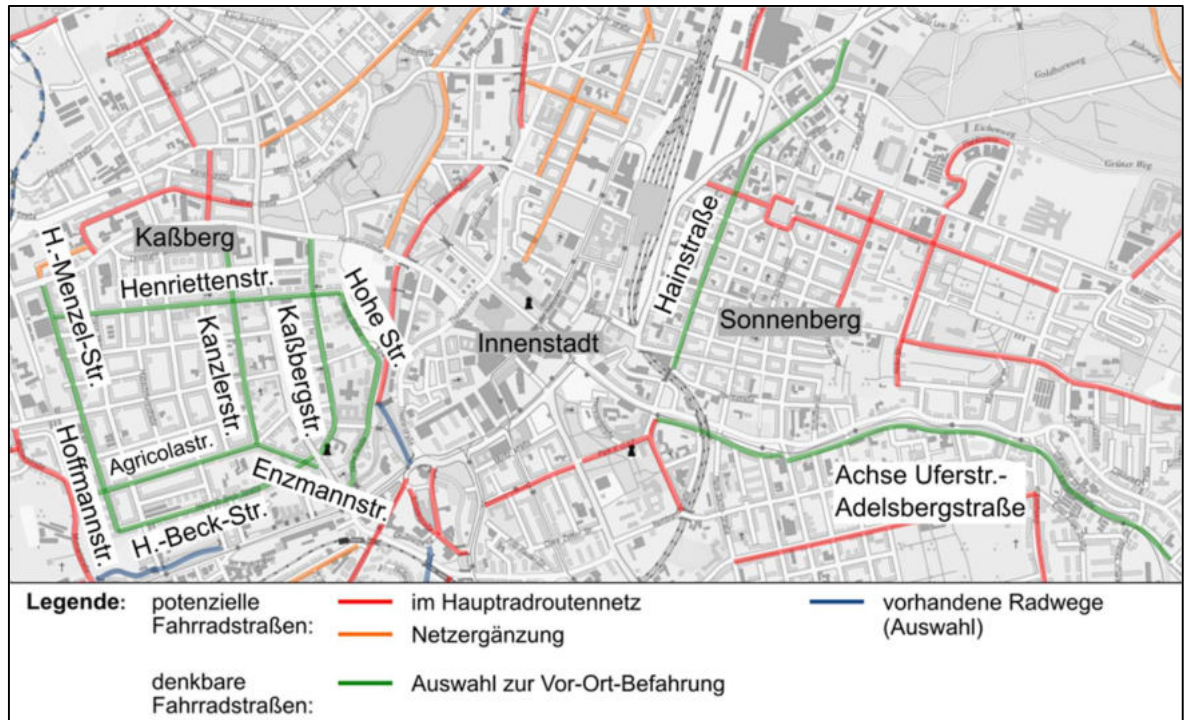
Die Auswahl erfolgte auf Grund des Konfliktpotenzials zwischen dem Kfz- und Radverkehr durch das Fehlen von Radverkehrsanlagen. Gleichzeitig stellt die Hainstraße eine wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz in nord-östliche Richtung dar.

- ▶ Achse Uferstraße - Adelsbergstraße

Begründung der Auswahl:

Die Auswahl erfolgte, da es sich bei der Achse um eine für den Radverkehr durchgehende Parallelverbindung in östliche Richtung zur Augustusbürger Straße, welche über keine Radverkehrsanlagen verfügt, handelt. Für diese Achse gibt es Vorüberlegungen, alle Straßenabschnitte als Fahrradstraßen auszuweisen.

Die ausgewählten Strecken sind im Bild 11, S. 35 dargestellt.

Bild 11: Auswahl Fahrradstraßen²⁴

7.2 Untersuchungsverfahren für Vor-Ort-Analyse

Für die Vor-Ort-Analyse der denkbaren Fahrradstraßen wurde ein standardisiertes Protokoll entwickelt, mit dessen Hilfe der Ist-Zustand für jede einzelne Straße erfasst worden ist. Das Ziel bestand darin, jede denkbare Fahrradstraße auf ihre praktische Eignung ohne tiefgreifende Veränderungen im Straßenbild zu überprüfen sowie den Aufwand der Umsetzung durch eventuelle Markierungen oder bauliche Anpassungen abzuschätzen. Die untersuchten Kriterien während der Vor-Ort-Analyse wurden in den folgenden Kategorien erfasst:

- ▶ Lagebeschreibung
- ▶ Vorhandene Rahmenbedingungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße
- ▶ Knotenpunkte (kreuzende Straßen)
- ▶ Straßenbauliche Gestaltung
- ▶ Netzeinbindung
- ▶ Sonstige Bemerkungen

In der folgenden Tabelle 3, S. 36 sind die einzelnen Kategorien sowie deren jeweilige Kriterien beschrieben und kurz erläutert.

²⁴ Kartengrundlage: Stadtplan Stadt Chemnitz

Tabelle 3: Kriterien für die Vor-Ort-Analyse denkbarer Fahrradstraßen (standardisierte Überprüfung)

Lagebeschreibung	
Netzkategorie Kfz	- Eintragung der Netzkategorisierung zur späteren Bewertung und Einschätzung der Umsetzbarkeit als Fahrradstraße ²⁵
Netzkategorie Rad	- Eintragung der Netzkategorisierung für den Radverkehr gemäß der Radverkehrskonzeption der Stadt Chemnitz [17] - die Kategorie bedingt den späteren Ausbaustandard als Radverkehrsanlage
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
In dieser Kategorie wurden verschiedene Kriterien und Vorgaben aus Leitlinien zur Einrichtung von Fahrradstraßen dahingehend überprüft, inwieweit diese im Bestand bereits erfüllt werden, um den baulichen oder gestalterischen Aufwand für die Einrichtung einer Fahrradstraße abschätzen zu können.	
Verhältnis Kfz / Rad	- Gegenüberstellung der Verkehrsstärken von Kfz- und Radverkehr zur Erfassung des Radverkehrsanteils sowie zur Einschätzung der Höhe der Radverkehrsdichte - Fahrradstraßen sollten über eine hohe Dichte an Radfahrern gegenwärtig oder zukünftig verfügen, der Radverkehr muss jedoch nicht vorherrschend sein (vgl. Kapitel 3.1) - die Daten stammen aus Knotenpunktzählungen in den jeweiligen Straßen und wurden von der Stadt Chemnitz zur Verfügung gestellt
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	- Ermittlung einer Alternativstrecke zur Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr - gemäß der RASt sollte eine Alternativstrecke für Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen (vgl. Kapitel 3.2), was gleichzeitig zur Verringerung von Durchgangsverkehr führt

²⁵ Die Netzkategorie wurde bereits im Kapitel 7.1 bei der Auswahl der potenziellen Fahrradstraßen ermittelt und hier der Vollständigkeit halber ergänzt. In Bezug auf die Netzkategorisierung für den Kfz-Verkehr sind alle in diesem Kapitel genauer untersuchten Straßen als Fahrradstraßen geeignet.

Fahrbahnbreite > 4,00 m	<ul style="list-style-type: none"> - Abmessung bzw. Abschätzung der zur Verfügung stehenden Gesamtfahrbahnbreite inklusive der durch parkende Kfz genutzten Fläche - Fahrradstraßen sollten eine Fahrgasse für den Radverkehr mit einer Breite von mindestens 4,00 m haben (vgl. Kapitel 3.2)
Parksituation des Kfz-Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> - Erfassung der Parkordnung und Abschätzung Parkdruckes - die Parksituation bringt bei Längsparken einen zusätzlichen Platzbedarf für einen Sicherheitstrennstreifen zwischen den Parkständen und der Fahrgasse mit sich
Einbahnstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Erfassung einer eventuellen Einbahnstraßenregelung - Fahrradstraßen sollten in beide Richtungen befahrbar sein, sodass eine mögliche Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr bei der Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden sollte
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - Erfassung eines vorhandenen ÖPNV-Angebotes auf der potenziellen Straße - grundsätzlich ist ÖPNV auf Fahrradstraßen möglich, es müssen jedoch Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h in Fahrradstraßen bei der Fahrplanung berücksichtigt werden
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)	
<p>Es wurden alle Knotenpunkte mit den jeweils kreuzenden Straßen mit Blick auf ihre Bedeutung (gleichrangige Straße, übergeordnete Vorfahrtsstraße), erlaubte Geschwindigkeit sowie Knotenpunktgestaltung erfasst und analysiert. Grund dafür ist, dass Fahrradstraßen nach Möglichkeit an Knotenpunkten bevorrechtigt werden sollten. Um dies für die Knotenpunkte prüfen zu können, erfolgte jeweils die genaue Bestandsaufnahme.</p>	
Straßenbauliche Gestaltung	
erlaubte Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Erfassung der erlaubten Geschwindigkeit auf der zu untersuchenden Straße
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - Bewertung des Fahrbahnzustandes - Fahrradstraßen sollten über einen guten Fahrbahnzustand verfügen, um für den Radverkehr eine attraktive und gut befahrbare Route darzustellen
vorhandene Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung, ob die potenzielle Fahrradstraße über keine Radverkehrsanlagen verfügt

Netzeinbindung	
Anbindung an Radverkehrsanlagen	- Analyse der Anbindung der potenziellen Fahrradstraßen an das vorhandene Radwegenetz oder Radverkehrsanlagen - dadurch Überprüfung der Netzintegration
Verlauf auf Radroute	- Erfassung vorhandener Radverbindungen oder touristischer Radrouten, die auf der potenziellen Fahrradstraße verlaufen und dadurch deren Bedeutung unterstreichen
Sonstige Bemerkungen:	
- Aufnahme von Beobachtungen während der Vor-Ort-Befahrung (bspw. Durchfahrtsverbote, Privatwege) - Erfassung von Nutzungen und Zielen, aus denen ein potenziell hohes Radverkehrsaufkommen resultiert	

7.3 Ergebnisse der Bewertung

Im Rahmen der Vor-Ort-Analyse wurde für jede Straße ein Protokoll angefertigt mit den Ergebnissen der standardisierten Überprüfung über die praktische Umsetzbarkeit als Fahrradstraße. Die Protokolle sind in Anlage 3 zu finden. Im Folgenden werden die Ergebnisse für jede Straße kurz beschrieben.

7.3.1 Stadtteil Kaßberg

Die untersuchten Straßen im Stadtteil Kaßberg haben nahezu identische Merkmale bezüglich der Straßenraumgestaltung und Eignung als Fahrradstraße. Alle Erschließungsstraßen verfügen über eine Fahrbahnbreite von etwa 9,00 m (in der Regel mit einem guten bis sehr guten Fahrbahnzustand) und bieten trotz beidseitigem Längs- und/oder Querparken (hoher Parkdruck durch Anwohner) am Fahrbahnrand eine ausreichende Breite zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Die Querschnitte der Straßen setzen sich aus der Fahrgasse, in der Regel beidseitigen Parkständen sowie straßenbegleitender Begrünung (Bäume oder Rasenflächen) zwischen Fahrbahn und Gehweg zusammen. Dieses Erscheinungsbild prägt den gesamten Kaßberg. Die genauer untersuchten Straßen werden hauptsächlich durch Anliegerverkehr genutzt. Grund dafür sind auch die Hauptverkehrsachsen, die über den Kaßberg verlaufen. Dazu zählen die Reichsstraße/B95, die Barbarossastraße sowie die Weststraße. Alle drei Straßen stellen bei der Einrichtung von Fahrradstraßen in jede Himmelsrichtung potenzielle Alternativrouten für den Kfz-Verkehr dar, sodass ein möglicher Durchgangsverkehr auf den untersuchten

Straßen mittels geeigneter Maßnahmen unterbunden werden könnte. Weiterhin sind bereits in allen Straßen Einrichtungen zur Verkehrsberuhigung zu finden. Dazu zählen:

- ▶ baulich vorgezogene Seitenbereiche an den Knotenpunkten
- ▶ entsprechend der Straßenkategorie ausreichend breite Fahrgassen
- ▶ für den Radverkehr in die Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraßen.

Auf einem Großteil der denkbaren Fahrradstraßen beläuft sich der gegenwärtige Radverkehrsanteil auf unter 10 Prozent. Im Stadtteil Kaßberg ist jedoch durch die hohe Einwohnerdichte sowie einer Vielzahl von Schulen und Kindertagesstätten ein hohes Quell- und Zielpotenzial für den Radverkehr gegeben, wodurch mit der Einrichtung einer Fahrradstraße dieser Anteil ansteigen dürfte. Aus diesem Grund und den vorher genannten Gründen sind alle analysierten Straßen auf dem Kaßberg als Fahrradstraße geeignet.

Bei der Vor-Ort-Begehung wurden für einige Strecken straßenspezifische Besonderheiten festgestellt, die bei der Umsetzung als Fahrradstraße beachtet werden sollten und nachkommend beschrieben werden.

▶ Hoffmannstraße:

- im Bereich der Steigungsstrecke am südlichen Ende ist die Fahrbahn auf Grund zahlreicher Schlaglöcher in einem schlechten Zustand → sie sollte mit der Einrichtung einer Fahrradstraße erneuert werden;
- die Querung der Weststraße ist auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig → eine sicherere Kreuzung der Straße könnte hier in Verbindung mit der Fußgänger-LSA geschaffen werden
- Gleiches gilt für die Horst-Menzel-Straße in die entgegengesetzte Fahrtrichtung

▶ Henriettenstraße:

- die Straße verfügt zwischen Franz-Mehring-Straße und Erich-Mühsam-Straße über eine Fahrbahnbreite von ca. 5,00 m sowie über einen Bodenbelag aus Kopfsteinpflaster → hier wäre eine Einbahnstraßenregelung mit der Freigabe für den Radverkehr denkbar, für einen guten Fahrkomfort für Radfahrer sollte die Fahrbahn erneuert werden

▶ Hohe Straße:

- die Querung der Weststraße ist für den Radverkehr auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig → hier sollte eine Querungshilfe geschaffen werden (eventuell unter Einbeziehung der vorhandenen Mittelinsel für die Fußgänger)
- die Straße ist südlich der Weststraße auf Grund einer Einbahnstraßenregelung nur in Richtung Süden befahrbar → im Zuge der Einrichtung einer Fahrbahnstraße sollte eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen, dafür müsste auf einer Straßenseite das längsseitige Parken entfallen
- die Anbindung im Süden an die Radverkehrsanlagen der Zwickauer Straße/B173 ist durch das Verbot des Linksabbiegens nicht möglich → denkbar wäre eine Freigabe des getrennten Geh- und Radweges (Länge ca. 60 m) in südliche Fahrtrichtung für den Radverkehr, um zur Zwickauer Straße/B173 regelkonform fahren zu können

▶ Agricolastraße:

- viele Knotenpunkte verfügen bereits über vorgezogene Seitenbereiche, welche der Einsehbarkeit und Verkehrsberuhigung dienen
- die Querung der Barbarossastraße ist für den Radverkehr auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig → hier sollte eine Querungshilfe geschaffen werden

▶ Kanzlerstraße:

- die Querung der Weststraße ist für den Radverkehr auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig → hier sollte eine Querungshilfe geschaffen werden
- im nördlichen Abschnitt verfügen bereits alle Knotenpunkte über vorgezogene Seitenbereiche, welche der Einsehbarkeit und Verkehrsberuhigung dienen
- das Linksabbiegen auf die Limbacher Straße ist für den Radverkehr auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig → möglich wäre die Einbindung der Fußgänger-LSA zur Vereinfachung des Abbiegens

▶ **Kaßbergstraße:**

- auf der Straße wurde am nördlichen Ende im Bereich der Zufahrt zur ERMAFA-Passage sowie im nördlichen Abschnitt zwischen Hartmannstraße und Weststraße ein hohes Verkehrsaufkommen durch den Kfz-Verkehr beobachtet, in diesem Abschnitt wurden ebenfalls hohe überhöhte Fahrgeschwindigkeiten durch Kfz beobachtet → zu empfehlen sind deshalb im Rahmen der Einrichtung einer Fahrradstraße Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs von der Hartmannstraße zur Weststraße sowie zur Verkehrsberuhigung
- die Querung der Weststraße ist für den Radverkehr auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig → hier sollte eine Querungshilfe geschaffen werden
- die südliche Anbindung der Straße an die Reichsstraße verfügt über eine sehr breite und überdimensionierte Verkehrsfläche, welche die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer erschwert, als schwierig erweist sich auch die Querung der Reichsstraße für den Radverkehr auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens

▶ **Enzmannstraße:**

- die nur 200 m lange Straße dient als Verbindungsstraße der Agricola- bzw. Kanzlerstraße zur Reichsstraße → im Knotenpunktbereich mit der Heinrich-Beck-Straße/Stephansplatz sollte das Kopfsteinpflaster für einen besseren Fahrkomfort für den Radverkehr ersetzt werden im Rahmen der Einrichtung einer Fahrradstraße

7.3.2 Stadtteil Sonnenberg

Im Stadtteil Sonnenberg wurde die im westlichen Teil gelegene Hainstraße auf ihre praktische Umsetzbarkeit als Fahrradstraße geprüft. Die Hainstraße wird geprägt durch eine breite Fahrbahn, welche für ihre untergeordnete Funktion im Netz des Kfz-Verkehrs überdimensioniert wirkt. Dies könnte auch ein Grund für den aktuell geringen Radverkehrsanteil auf der Straße sein. Die hohe Belegung durch den Kfz-Verkehr aus der im Protokoll aufgeführten Querschnittserhebung stellt für sich allein ein Ausschlusskriterium für eine Fahrradstraße dar. Legt man diesen Wert jedoch auf den gesamten Streckenverlauf und das angrenzende Netz um, so ergibt sich eine wesentlich geringere Kfz-Verkehrsbelastung, welche durch die Einrichtung

einer Fahrradstraße noch einmal reduziert werden kann. Für den Kfz-Verkehr steht ohnehin mit der parallel verlaufenden Dresdner Straße/B173 eine alternative Routenführung zur Verfügung. An den meisten Knotenpunkten mit einmündenden Erschließungsstraßen stellt die Hainstraße die Vorfahrtsstraße dar. Dadurch wäre eine Bevorrechtigung gegenüber anderen untergeordneten Straßen bei der Einrichtung einer Fahrradstraße und damit ein komfortables und gleichmäßiges Fahren für den Radverkehr gegeben. An den zwei Knotenpunkten Fürstenstraße und Palmstraße ist eine sichere Querung der übergeordneten Straßen durch eine Lichtsignalanlage gegeben. Unter Beachtung der betrachteten Punkte ist in der Hainstraße nach der methodischen Auswahl und Vor-Ort-Analyse die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich. Im Vorfeld sollte sie jedoch baulich verändert werden. Wichtig ist vor allem eine Umgestaltung des Querschnittes hin zu einer schmaleren Fahrbahn mit verkehrsberuhigenden Elementen, um die Funktion als Fahrradstraße zu verdeutlichen und den erhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs entgegenzuwirken. Zu berücksichtigen ist ebenfalls der Verlauf zweier Stadtbuslinien auf der Hainstraße, von denen eine den gesamten Straßenverlauf im 10-Minuten-Takt bedient. Die Benutzung durch den ÖPNV stellt grundsätzlich kein Ausschlusskriterium für eine Fahrradstraße dar. Durch die Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, durch Elemente zur Verkehrsberuhigung und die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Bus und Radfahrern kommt es zu längeren Fahrtzeiten auf dieser Strecke und damit zu einem Eingriff in die betrieblichen Abläufe des Verkehrsunternehmens. Diesen Umständen sollte durch eine frühzeitige Beteiligung und Abstimmung aller Betroffenen Rechnung getragen werden. Zu berücksichtigen ist auch die Anbindung der Fahrradstraße an die vorhandene Radroute (geplante Herzroute). Im südlichen Teil der Straße in Richtung Innenstadt ist der Anschluss in Form einer Eisenbahnüberführung bereits vorhanden. Diese ist jedoch nur für Fußgänger freigegeben. Der Übergang ist zusätzlich von Bedeutung, da über ihn auch die geplante Herzroute verlaufen soll.

7.3.3 Achse Uferstraße - Adelsbergstraße

Die Achse Uferstraße - Adelsbergstraße ist eine parallel zur Augustusburger Straße verlaufende Verbindung für den Kfz- und Radverkehr in östliche Richtung, die schon heute von vielen Fahrradfahrern als Route aus den Stadtteilen und dem Umland in

die Innenstadt und zurück genutzt wird. Der Eindruck eines hohen Anteils an Radverkehr bestätigte sich im Rahmen der Vor-Ort-Befahrung und wird auch durch die Erhebungsdaten aus einer Querschnittszählung untermauert. Die Besonderheit dieser Achse ist, dass sowohl die Uferstraße als auch die Adelsbergstraße immer wieder von Abschnitten unterbrochen werden, die nur für Fußgänger und Radfahrer freigegeben sind (in der Regel handelt es sich um gemeinsame Geh- und Radwege). Ebenso gibt es an verschiedenen Stellen Durchfahrtssperren mittels Polleranlagen für den Kfz-Verkehr. Diese Maßnahmen führen schon jetzt dazu, dass auf der gesamten Achse kein Durchgangsverkehr unterwegs ist und der Radverkehr eindeutig die vorherrschende Verkehrsart darstellt. Somit sind die Uferstraße und Adelsbergstraße für die Einrichtung einer Fahrradstraße ohne aufwendige bauliche Umgestaltungen geeignet, wofür auch die dem Bedarf nach ausreichend breite Fahrbahn spricht. Alle Knotenpunkte, an denen die Achse die untergeordnete Straße darstellt, können sicher gequert werden, teilweise durch Lichtsignalanlagen für den Rad- und Fußverkehr. Einzig der Knotenpunkt Geibelstraße stellt einen Konfliktpunkt dar. Radfahrer müssen hier zum einen die Geibelstraße ohne Querungshilfen kreuzen und gleichzeitig eine über den Knotenpunkt und parallel zur Adelsbergstraße verlaufende Straßenbahntrasse (ungesicherter Bahnübergang) schräg kreuzen. Hinzu kommt, dass an diesem Knoten das Geradeausfahren auf Grund der beschriebenen Knotenpunktgestaltung nicht gestattet ist. Für eine sichere Querung ist eine Umgestaltung der Kreuzung oder der Verkehrsregelung notwendig. An den weiteren Knotenpunkten mit Rechtsvor-Links-Regelung sollte die Achse als Fahrradstraße bevorrechtigt werden, um dem Radverkehr ein komfortables und zügiges Fahren zu ermöglichen.

7.3.4 Zusammenfassung

Im Rahmen der Vor-Ort-Untersuchung der denkbaren Fahrradstraßen hat sich ergeben, dass alle analysierten Straßen als Fahrradstraßen geeignet sind. Unterschiede ergaben sich jedoch in Bezug auf den baulichen und gestalterischen Umsetzungsaufwand. Um den auf Grundlage der Analyse sich ergebenden abgeschätzten Aufwand zur Umsetzung zusammenzufassen, wurden drei verschiedene Kategorien entwickelt, in welche die untersuchten Straßen eingeordnet worden sind.

Die drei Kategorien sind:

▶ *Kategorie I: geringer Umsetzungsaufwand*

Die Einrichtung der Fahrradstraße ist ohne baulichen Aufwand mittels der Mindestausstattung (Verkehrszeichen 244.1 und der Markierung des Zeichens auf der Fahrbahn) möglich. Zur Verdeutlichung der Funktion und Erhöhung der Erkennbarkeit sowie Sicherheit werden linienhafte Markierungselemente zu Parkständen (Sicherheitstrennstreifen) empfohlen.

▶ *Kategorie II: mittlerer Umsetzungsaufwand*

Die Einrichtung der Fahrradstraße ist zusätzlich zur Mindestausstattung durch die bauliche Anpassung einzelner Knotenpunkte oder abschnittswisen Fahrbahnerneuerung möglich. Zur Verdeutlichung der Funktion und Erhöhung der Erkennbarkeit sowie Sicherheit werden linienhafte Markierungselemente zu Parkständen (Sicherheitstrennstreifen) empfohlen.

▶ *Kategorie III: hoher Umsetzungsaufwand*

Zur Einrichtung einer Fahrradstraße sollte je nach Situation ein Teil oder der gesamte Straßenquerschnitt baulich umgestaltet werden, um die gewünschte Verkehrsfunktion der Fahrradstraße zu verdeutlichen.

Die Tabelle 4 zeigt die Zuordnung der untersuchten Straßen zu den drei Kategorien.

Tabelle 4: Kategorisierung der untersuchten Straßen

Kategorie	zugeordnete Straßen
<i>Kategorie I:</i> geringer Umsetzungsaufwand	- Heinrich-Beck-Straße - Horst-Menzel-Straße - Hohe Straße - Agricolastraße - Kanzlerstraße - Enzmannstraße - Achse Uferstraße - Adelsbergstraße
<i>Kategorie II:</i> mittlerer Umsetzungsaufwand	- Hoffmannstraße - Henriettenstraße
<i>Kategorie III:</i> hoher Umsetzungsaufwand	- Kaßbergstraße - Hainstraße

8 Entwürfe zur Gestaltung von Fahrradstraßen

Nach der Untersuchung und Bewertung der denkbaren Fahrradstraßen wurden zwei Straßen ausgewählt, für die je ein Umgestaltungsentwurf angefertigt worden ist. Ziel war es, zwei Entwürfe zu entwickeln, welche

- ▶ einen Gestaltungsentwurf für eine Fahrradstraße im Bestand sowie
- ▶ einen Gestaltungsentwurf für eine Fahrradstraße enthalten, der eine Veränderung und bauliche Anpassung des gesamten Fahrbahnquerschnittes beinhaltet.

Die beiden Entwürfe sollen damit als Vorlage für die Umgestaltung weiterer Straßen zur Fahrradstraße dienen können.

8.1 Auswahl der Straßen

Die Auswahl der Straßen erfolgte anhand der Kategorisierung im Kapitel 7.3.4. Der Ansatz bestand darin, zwei Straßen aus verschiedenen Kategorien und damit mit unterschiedlichem Umsetzungsaufwand – bei der Einrichtung einer Fahrradstraße – auszuwählen. Für einen Entwurf wurden die folgenden Straßen ausgewählt:

- ▶ Agricolastraße im Stadtteil Kaßberg

Begründung der Auswahl:

Die Straße bedarf mit ihrer gegenwärtigen Gestaltung keiner baulichen Veränderungen zur Umsetzung einer Fahrradstraße.

- ▶ Hainstraße im Stadtteil Sonnenberg

Begründung der Auswahl:

Die Straße verfügt über einen breiten Querschnitt, welcher im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße baulich angepasst werden sollte. Auf Grund der großzügigen Platzverhältnisse können an dieser Straße gut die baulichen Veränderungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die Wahl fiel weiterhin bewusst auf die Hainstraße, um einen Beispielentwurf zu zeigen, der eine gemeinsame Fahrbahnnutzung mit dem ÖPNV vorsieht.

8.2 Erläuterung der Entwürfe

In den folgenden beiden Kapiteln werden die Umgestaltungsentwürfe der Agricolastraße und Hainstraße zu Fahrradstraßen erläutert.

8.2.1 Agricolastraße

Der Umgestaltungsentwurf für die Agricolastraße ist in Anlage 4 zu finden und zeigt einen Vorschlag, wie mit wenig Anpassungsaufwand innerhalb des Verkehrsraumes durch das Aufbringen von Markierungen die gewünschte Verkehrsfunktion einer Fahrradstraße erreicht werden kann.

Über die gesamte Länge der Agricolastraße wurde eine Fahrgasse mit einer Breite zwischen 3,55 m und 4,00 m geplant. Optisch hervorgehoben wird diese durch die beidseitige Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zu den Längsparkständen. Der Streifen hat einen Abstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr und dient der Verhinderung von Radfahrerunfällen mit unachtsam geöffneten Autotüren. Die Anzahl der Parkstände am Fahrbahnrand wird gegenüber dem Bestand nicht verändert. Das Bild 12 zeigt ein Beispiel für die gewählte Gestaltung mittels Fahrbahnmarkierung.



Bild 12: Beispiel Fahrbahnmarkierung²⁶

An den Knotenpunkten mit der Hoffmannstraße, der Ulmenstraße sowie der Barbarossastraße wurden die Seitenbereiche mittels der Markierung von Sperrflächen vorgezogen, um die Knotenpunktbereiche optisch zur Geschwindigkeitsverringerung zu verengen. Die anderen Knotenpunkte verfügen bereits im Bestand über baulich vorgezogenen Seitenräume. Auf den Knotenpunkten Andréstraße und Gerhart-Hauptmann-Platz wurde eine rote

²⁶ Quelle: <https://www.hna.de/kassel/vorderer-westen-ort140786/goesthrasse-in-kassel-wird-zur-fahrradstrasse-umgebaut-90019796.html> (Stand: 16.08.2021)

Markierung vorgesehen, die die einbiegenden Verkehrsteilnehmer auf die Fahrradstraße (Agricolastraße) und deren besondere Funktion aufmerksam machen soll.

Zur Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr wurde vom Gerhart-Hauptmann-Platz in östliche Richtung zur Barbarossastraße und in westliche Richtung zur Ulmenstraße eine gegenläufig verlaufende Einbahnstraße geplant. Diese wird für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Damit kann möglicher Kfz-Durchgangsverkehr von der Barbarossastraße zur Ulmenstraße und umgekehrt verhindert werden. Dem Kfz-Verkehr steht als Alternative hierfür die nördlich verlaufende Weststraße zur Verfügung, welche eine Hauptachse für Kfz auf dem Kaßberg darstellt.

8.2.2 Hainstraße

Für die Hainstraße wurde ein Umgestaltungsentwurf für den Abschnitt Fürstenstraße - Lessingstraße entwickelt. Der Entwurf ist in Anlage 5 dargestellt. Die Fokussierung auf einen Abschnitt erfolgte auf Grund der Gesamtlänge der Hainstraße von etwa 1.600 m. Die Umgestaltung der gesamten Straße war im zeitlichen Rahmen der Diplomarbeit nicht möglich. Der Teilentwurf kann mit seinen Gestaltungselementen jedoch auf den verbleibenden Verlauf der Hainstraße adaptiert werden. Der Entwurf stellt eine komplette bauliche Umgestaltung der Hainstraße zur Fahrradstraße dar. Diesem liegt ein wesentlich größerer Umsetzungsaufwand zu Grunde.

Der Entwurf der Fahrbahn orientiert sich an einer niederländischen Gestaltungsweise von Fahrradstraßen, welche eine Unterteilung der beiden Richtungsfahrgassen mit einem gepflasterten Mittelstreifen vorsieht. Über die gesamte Länge der Hainstraße wurden zwei Fahrgassen mit einer Breite von je 2,50 m entworfen, welche durch einen 1,50 m breiten, gepflasterten Mittelstreifen voneinander abgetrennt werden. Dadurch entstehen zwei optisch schmale Fahrgassen, die zu einer Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten und Betonung der Aufenthaltsfunktion führen sollen, jedoch genug Platz bieten, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren können. Der breite, gepflasterte Mittelstreifen wird bei Überholvorgängen des Kfz-Verkehrs in der Regel komplett überfahren. Damit entstehen ausreichend große Sicherheitsabstände zum Radverkehr eingehalten

werden. Da auf der Hainstraße zwei Stadtbuslinien verkehren, wurden Ausbaubreiten gewählt, die größer sind als die empfohlenen Mindestmaße von 2,00 m (Fahrgasse) beziehungsweise 0,75 m (Mittelstreifen). Auf Grund des Busverkehrs ist geplant, den Mittelstreifen nicht mit einem groben und leicht gewölbten Pflaster herzustellen, sondern mit einer fahrbahngleichen und glatten Pflasterung (siehe Bild 13). Somit entsteht eine nutzbare Fahrstreifenbreite von 3,25 m. Breitere Fahrzeuge wie zum Beispiel Busse können diesen bei Bedarf – ohne Komfortverlust für die Fahrgäste – be- und überfahren. Neben den wechselseitig angeordneten Längsparkständen wurde ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen geplant, welcher Schutz vor unachtsam geöffneten Fahrzeurtüren bietet. Da es die Querschnittsbreiten der Hainstraße zulassen, wurde der Sicherheitstrennstreifen über die gesamte Länge geplant. Dadurch entsteht über den ganzen beplanten Abschnitt eine einheitliche linienhafte Fahrbahnaufteilung mit gleichbleibenden Breiten.



Bild 13: Beispiel Mittelstreifen²⁷

Der Entwurf berücksichtigt die bestehenden Bushaltestellen. Diese sind als Haltestellenkap ausgeführt, in der Regel in Verbindung mit sich anschließenden Längsparkständen. Die Bushaltestellen haben eine Länge von 20,00 m. Durch das Vorziehen der Bordsteinkante können Busse die Haltestellen problemlos anfahren und bordsteinparallel halten.

²⁷ Quelle: [8], S. 13

Eine Verkehrsberuhigung zur Reduzierung überhöhter Geschwindigkeiten wurde zum einen mit der beschriebenen Fahrbahnaufteilung inklusive der optisch schmalen Fahrgassen erreicht. Zum anderen sind in Kombination mit den wechselseitig angeordneten Längsparkständen Versätze geplant worden, welche zusätzlich begrünte Fahrbahnteiler beinhalten.

Am lichtsignalanlagengesteuerten Knotenpunkt mit der Fürstenstraße fand eine Umgestaltung der Zufahrten der Hainstraße statt. Auf beiden Zufahrten wurden die zwei bestehenden Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr zu einer breiten Aufstellfläche zusammengefasst, da im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße mit einem verminderten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Es gibt Aufstellbereiche für den Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr, zu denen jeweils ein Radfahrstreifen hinführt. Auf der nördlichen Zufahrt wurde zudem eine Mittelinsel integriert, um eine Reduzierung der Geschwindigkeiten beim Einbiegen in die Hainstraße zu erreichen. In südliche Richtung sieht der Entwurf eine Weiterführung der Fahrradstraße ohne bauliche Umgestaltung der Fahrbahn vor. An dieser Stelle ist eine Gestaltung in Anlehnung an den Entwurf zur Agricolastraße zu empfehlen.

An allen Knotenpunkten, an denen die Hainstraße die Vorfahrtsstraße darstellt, wurden die Seitenbereiche baulich vorgezogen und die Gehwegüberfahrten angehoben. Dadurch wird die Geschwindigkeit der einbiegenden Verkehrsteilnehmer gedämpft und eventuellen Vorfahrtsmissachtungen vorgebeugt. Einzige Ausnahme bildet der westliche Knotenpunktarm der Gießelstraße. Da hier die Stadtbusse in Richtung Hauptbahnhof (Zugang Dresdner Straße) abbiegen, wurde an dieser Stelle auf ein bauliches Vorziehen der Seitenbereiche und Gehwegüberfahrten zu Gunsten größerer Abbiegeradien verzichtet²⁸. Am Knotenpunkt Lessingstraße sieht der Entwurf keine Gehwegüberfahrten vor, da diese im Rahmen der Untersuchungen der Diplomarbeit als potenzielle Fahrradstraße eingestuft wurde. An dieser Stelle sollte die Hainstraße als Straße mit der übergeordneten Bedeutung für den Rad- und Kfz-Verkehr bevorrechtigt bleiben.

²⁸ Für die Gießelstraße wird ebenfalls empfohlen, die in Richtung Dresdener Straße verlaufende Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben, um vom Bahnhof in Richtung Hainstraße fahren zu können.

Im Entwurf wurde ebenfalls – wie bereits beschrieben – der ÖPNV (zwei Stadtbuslinien) integriert und dessen spezifische Anforderungen in Bezug auf Fahrbahnbreiten und Abbiegeradien berücksichtigt. Im Fall der Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Hainstraße wird der Stadtbusverkehr den größten Abstimmungs- und Diskussionsbedarf mit sich bringen. Hintergrund dafür sind die Fahrtzeitverlängerungen durch die Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h und die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Bus und Radfahrern. Diese Problematik sollte deshalb frühzeitig mit allen Betroffenen besprochen und abgestimmt werden, um Anpassungen im Fahrplan und Betriebsablauf des ÖPNV vornehmen zu können. Dabei sind die Prioritäten zwischen den

- ▶ Vorteilen einer Fahrradstraße und
 - sichere Radverkehrsführung
 - Verkehrsberuhigung
 - Stärkung des Aufenthaltscharakters
 - Aufwertung des Straßenbildes
- ▶ dem Nachteil der Fahrtzeitverlängerung

detailliert abzuwägen.

Die folgenden Argumente in Verbindung mit Praxisbeispielen sprechen für die Umsetzung einer Fahrradstraße auf der Hainstraße mit dichtem ÖPNV-Angebot:

- ▶ der Busverkehr kann Radfahrer je nach verkehrlicher Situation mit ausreichend Sicherheitsabstand überholen
- ▶ die erfolgreiche Umsetzung von Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr
 - beispielsweise in Senftenberg, ebenfalls mit gepflastertem Mittelstreifen, Buslinie verkehrt im 60-Minuten-Takt ohne Konflikte [9]
- ▶ Verlauf von Stadtbuslinien mit reduzierten Fahrgeschwindigkeiten durch verkehrsberuhigte Straßen, zum Beispiel
 - Bus 89 in Leipzig durch die Fußgängerzone am Markt im 15-Minuten-Takt
 - Hamburg: Mönckebergstraße, Rathausmarkt

9 Zusammenfassung

Die Auswahl potenzieller Fahrradstraßen in der Stadt Chemnitz anhand der methodischen Vorgehensweise hat gezeigt, dass das Element der Fahrradstraße auf einer Vielzahl an Straßen möglich wäre. Diese sind gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt und bieten in nahezu allen Stadtteilen neue Möglichkeiten der Radverkehrsförderung. Dabei sind linienförmige Verbindungen für den Radverkehr durch die Untersuchung der Hauptradverbindungen (Stadtnetz) in Richtung der Stadtteile in den Randlagen entstanden und bieten Routen in Richtung Innenstadt.

Neben der theoretischen Analyse war auch die Überprüfung der praktischen Eignung und Umsetzbarkeit als Fahrradstraße wichtig. In der Bewertung einer Auswahl der potenziellen Fahrradstraßen hat sich gezeigt, dass der gestalterische und bauliche Anpassungsaufwand unterschiedlich groß ist.

Die untersuchten Straßen auf dem Kaßberg können zum Großteil mit geringen finanziellen Mitteln leicht in Fahrradstraßen umgewandelt werden. Am Beispiel der Hainstraße wurde hingegen gezeigt, wie mit einer baulich Umgestaltung des gesamten Querschnittes eine Fahrradstraße umgesetzt kann.

Im Allgemeinen ist es – unabhängig vom Umgestaltungsaufwand – zu empfehlen, durch verschiedene linienhafte Elemente auf die Funktion einer Fahrradstraße und deren Besonderheiten aufmerksam zu machen. Hintergrund dafür ist, dass Fahrradstraßen aktuell für alle Verkehrsteilnehmer – Radfahrer und Autofahrer – ein neues und unbekanntes Element darstellen. Deshalb ist im Rahmen der Umsetzung die Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen zu den Besonderheiten einer Fahrradstraße ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Nur eine gut umgesetzte Fahrradstraße führt zur Akzeptanz und Benutzung durch die Bevölkerung und damit der Erreichung verkehrspolitischer Ziele sowie die Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

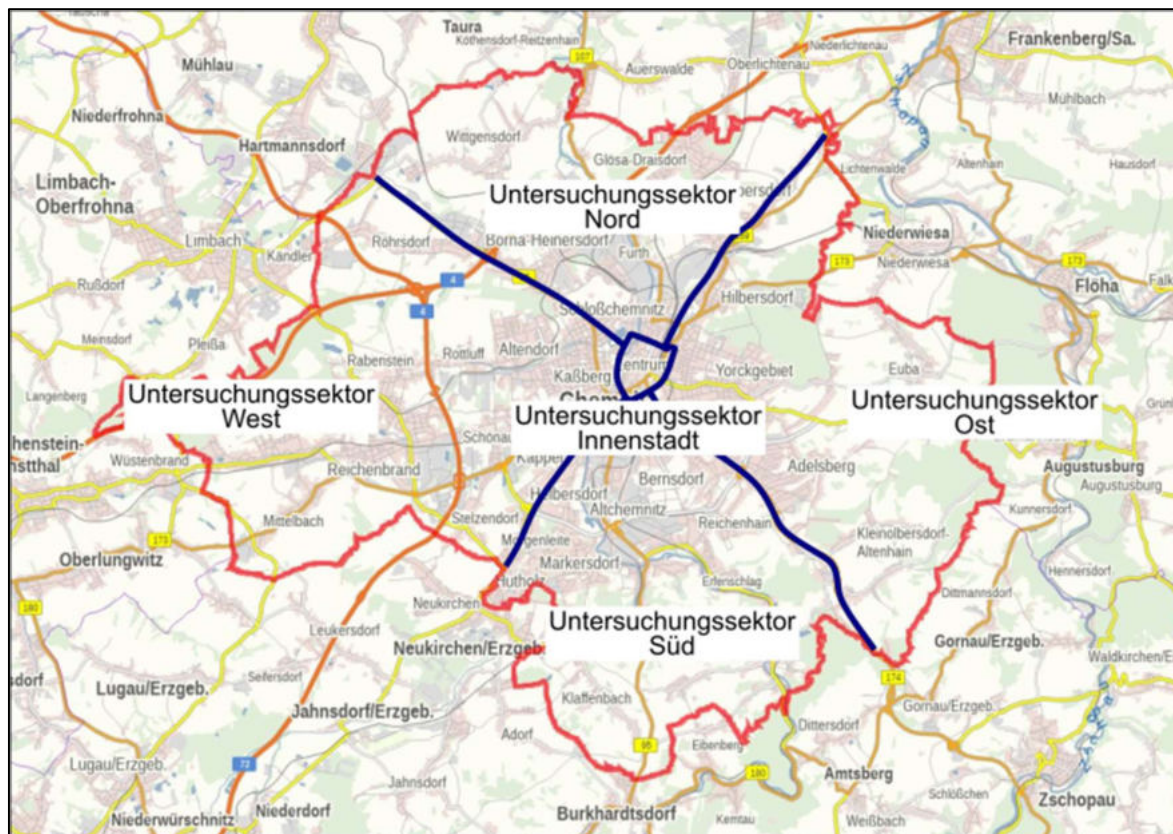
10 Literatur- und Quellenverzeichnis

- [1] ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.: *Ergebnisse ADFC-Fahrradklimatest 2020 – Chemnitz*. https://fkt.object-manager.com/data/2020/Chemnitz_14511000_FKT2020.pdf (Stand: 07.06.2021)
- [2] Alrutz, Dankmar: *Landeshauptstadt München – Evaluierung von Fahrradstraßen. Schlussbericht*. <https://muenchenunterwegs.de/content/137/download/evaluierung-fahrradstrassen-schlussbericht-final.pdf> (Stand: 26.07.2021)
- [3] Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Hrsg.): *Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis*. <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis> (Stand: 07.08.2021)
- [4] Bundesamt für Justiz (Red.): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (Stand: 24.06.2021)
- [5] Bundesamt für Justiz (Red.): *Straßenverkehrsordnung (StVO)*. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html#BJNR036710013BJNE005700000 (Stand: 24.06.2021)
- [6] Bundesrat: *Drucksache 410/21 (Beschluss): Beschluss des Bundesrates. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung*. [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1) (Stand: 05.08.2021)
- [7] Bundesrat: *Drucksache 410/21: Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung*. [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1) (Stand: 05.08.2021)
- [8] CROW-Fietsberaad (Hrsg.): Fietsberaadpapier „Empfehlungen für Fahrradstraßen innerorts“. <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/9665d61a-19af-409c-b1b4-75750881d67c/Fietsberaadpapier-Empfehlungen-fur->

-
- Fahrradstra%C3%9fen-innerorts-(Duits).pdf.aspx?ext=.pdf
(Stand: 28.06.2021)
- [9] Fahrradportal: *Fahrradstraßen in Senftenberg*. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/fahrradstrassen-senftenberg>
(Stand: 16.08.2021)
- [10] FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln, 2010.
- [11] FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*. Köln, 2008.
- [12] FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt)*. Köln, 2006.
- [13] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. - Unfallforschung der Versicherer: *Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen*. <https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/sicherheitsbewertung-fahrradstrassen-und-der-oeffnung-einbahnstrassen> (Stand: 26.07.2021)
- [14] Graf, Thimo: *Einrichtung von Fahrradstraßen: Die blaue Reihe - Praxiswissen kompakt. 1. Auflage*. Röthenbach an der Pegnitz: Thimo Graf Verlag, 2018.
- [15] Stadt Chemnitz: *Gebietspässe*. <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/stadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept/gebietspaesse/index.html>
(Stand: 25.05.2021)
- [16] Stadt Chemnitz: *Mobilitätsplan 2040. Entwurf Version 1.3*. <https://buergerbeteiligung.sachsen.de/portal/chemnitz/beteiligung/themen/1023760> (Stand: 28.05.2021)
- [17] Stadt Chemnitz: *Radverkehrskonzeption für die Stadt Chemnitz*. https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/verkehr/fussgaenger_radfahrer/radfahren_alltag/radverkehrskonzeption.html (Stand: 27.05.2021)
- [18] Stadt Chemnitz: *Stadtporträt*. <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/stadtportrait/index.html> (Stand: 25.05.2021)

Anlage 1: Auswahl potenzieller Fahrradstraßen

Anhand der im Kapitel 6.2 beschriebenen methodischen Vorgehensweise wurde das Chemnitzer Straßennetz auf potenzielle Fahrradstraßen analysiert. Um bei der Analyse systematisch und strukturiert vorgehen zu können, wurde die Stadt Chemnitz in fünf Untersuchungssektoren unterteilt. Die fünf Sektoren sind im folgenden Bild dargestellt.



Anlage 1, Bild 1: Untersuchungssektoren¹

Die Auswahl und Ergebnisse der untersuchten Strecken sind in den in dieser Anlage beigefügten Tabellen für jeden Sektor zu finden.

¹ Kartengrundlage: Geoportal Sachsen

Untersuchungssektor: WEST - zwischen Leipziger Straße und Stollberger Straße

1. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien		Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke Kfz / Tag <4000/Tag			
Goethestraße	Radhauptroute	ja	kA ja	ja		
Röhrsdorfer Straße	Radhauptroute	nein		nein	keine sinnvolle Alternativroute möglich	
Kreissigstraße	Radhauptroute	ja	1600 ja	ja		
Oberfrohaer Straße	Radhauptroute	nein	>7400	nein	Georgenkirchweg - Kieselhausenstraße	
Schachtweg	Radhauptroute	ja	kA ja	ja		
An der Wiesenmühle	Radhauptroute	ja	4900 nein	nein	Reichenbrander Straße	
Hohensteiner Straße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	5700-7800 nein	nein	keine sinnvolle Alternativroute möglich	
Uferweg bis Nevoigtstraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Gustav-Wünsch-Straße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Eichelbergweg	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Popowstraße - Am Heim	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Am Feldschlößchen	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Kappelnbachgasse	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Limbacher Straße	Radhauptroute	nein, Haup-/ Verbindungsnetz	>11000 nein	nein	siehe Rottluffer Straße	
Rottluffer Straße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	kA ja	ja		Anschluss an geplante Radtrasse Küchwald - Wüstenbrand
Pelzmühlenstraße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	1900 ja	ja		
Am alten Weinberg	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	kA ja	ja		
Riedstraße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	500 ja	ja		
Rabensteiner Straße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	500 ja	ja		
Teichstraße - Am Bretteich	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	kA ja	ja		
Dorfstraße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	kA ja	ja		
Pleißauer Straße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	kA ja	ja		
Mittelbacher Dorfstraße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	kA ja	ja		
Straße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	700 ja	ja		
Hofer Straße	Radhauptroute	nein, überregionales Verbindungsnetz	11300 nein	nein	siehe Mittelbacher Dorfstraße	
Bahnhofstraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Zwickauer Straße	Radhauptroute	Hauptnetz	>7000 nein	nein	bis Kappelnbachgasse	
Trützscherstraße	Radhauptroute	nein, regionales Hauptnetz	5100 nein	nein	Weydemeyerstraße	
Harthweg	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	<1800 ja	ja		
Jagdschänkenstraße	Radhauptroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	>8100 nein	nein		
Neukirchner Straße	Radhauptroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	8200 nein	nein		
Bahnstraße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	<7000 nein	das		
Dr. S. Allende Straße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Leipziger Straße	teilw. Radhauptroute	nein, regionales Verbindungsnetz	>17600 nein	nein		
Rudolf-Krahl-Straße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	>5000 nein	nein	Auberggrund - Steinwiese	
bis Ammonstraße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	>5200 nein	nein	keine sinnvolle Alternativroute möglich	
ab Ammonstraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	2700 ja	ja		
Bürgerstraße	Radhauptroute	ja, nahräumiges Nebennetz	6800 nein	nein	keine sinnvolle Alternativroute möglich	
Albert-Schweizer-Straße	Radhauptroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<2700 ja	ja		
Agricolastraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	<1700 ja	ja		

Untersuchungssektor: WEST - zwischen Leipziger Straße und Stollberger Straße						
1. AUSWAHLSCHRITT						
Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien		Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke Kfz / Tag <4000/Tag			
Enzmannstraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	200 ja	ja		
Kochstraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	<600 ja	ja		
Michaelsstraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	<2800 ja	ja		
Am Laubengang	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Henriettenstraße	Radhauptroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<2100 ja	ja		
Hohe Straße	Radhauptroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	100 ja	ja		
Kanzlerstraße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	<1600 ja	ja		
Fritz-Matschke-Straße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	<3300 ja	ja		
bis Leipziger Straße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	100 ja	ja		
Gottfried Keller Straße	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Tannenstraße - Luisenplatz	Radhauptroute	ja, Erschließungsnetz	<2300 ja	ja		

Untersuchungssektor: WEST - zwischen Leipziger Straße und Stollberger Straße

2. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien		Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke Kfz / Tag <4000/Tag			
Dorfstraße	Tempo 30	ja, nahräumiges Nebennetz	kA ja	ja		
Mittelbacher Straße - Aktienstraße	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, kleinräumiges Nebennetz	1600 ja	ja		
Heinrich Beck Straße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	<1800 ja	ja		
Kaßbergstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	<1900 ja	ja		
Neefestraße ab Kappeler Drehe	Tempo 30	ja, kleinräumiges Nebennetz	<1000 ja	ja		
Haydnstraße	Tempo 30	ja, kleinräumiges Nebennetz	<2500 ja	ja		
Hoffmannstraße	Kfz-Verkehrsstärke	ja, kleinräumiges Nebennetz	<1300 ja	ja		
Borssenanger	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		

Untersuchungssektor: SÜD - zwischen Stollberger Straße und Zschopauer Straße

1. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien		Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke Kfz / Tag <4000/Tag			
Stollberger Straße zw. Südring und Goetheplatz	Haupttradrout	ja, nahräumiges Nebennetz	>8000	nein	nein	
Stollberger Straße ab Goetheplatz	Haupttradrout	ja, nahräumiges Nebennetz	<1900	ja	ja	
Stollberger Straße südl. Südring	Haupttradrout	nein, regionales Verbindungsnetz	>15200	nein	nein	
Wolgograder Allee - Markersdorfer Straße	Haupttradrout	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	>5900	nein	nein	siehe Markersdorfer Straße
Paul-Bertz-Straße	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	<2000	ja	ja	
Helbersdorfer Straße	Haupttradrout	ja, nahräumiges Nebennetz	>7100	nein	nein	
Wladimir-Sagorski-Straße	Haupttradrout	ja, nahräumiges Nebennetz	>8400	nein	nein	
Burkhardsdorfer Straße	Haupttradrout	ja, nahräumiges Nebennetz	<1800	ja	ja	
Markersdorfer Straße	Haupttradrout	ja, nahräumiges Nebennetz	<4200	ja	ja	
Max-Türpe-Straße	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Johannes-Dick-Straße	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	<2300	ja	ja	
Chemnitzer Straße	Haupttradrout	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	>4500	nein	nein	siehe Eisenweg
Klaffenbacher Hauptstraße	Haupttradrout	nein, nahräumiges Hauptnetz	<5700	nein	nein	
Eisenweg	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Wasserschlossweg	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Kircheck	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Im Wiesengrund	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Rödelwaldstraße	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Landwirtschaftsstraße	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Berbisdorfer Straße	Haupttradrout	nein, nahräumiges Hauptnetz	<3300	ja	nein	siehe Berbisdorfer Kirchweg
Scheffelstraße	Haupttradrout	nein, regionales Nebennetz	>6500	nein	nein	
Paul-Gruner Straße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	<4000	ja	ja	
Straßburger Straße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja	
Beckerstraße nördl. Treffurthstraße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	<1200	ja	ja	
Annaberger Straße	Haupttradrout	nein, regionales Verbindungsnetz	>15200	nein	nein	siehe Beckerstraße, Straßburger Str., Paul-Gruner-Straße, Schulstraße
Südring zw. Annaberger Str. und Bernsdorfer Straße	Haupttradrout	nein, überregionales Verbindungsnetz	>30000	nein	nein	
Treffurthstraße westl. Annaberger Str.	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	7000	nein	nein	
Straße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	<1200	ja	ja	
Wilhelm-Raabe-Straße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	800	ja	ja	
Brüder-Grimm-Straße	Haupttradrout	ja, Erschließungsnetz	800	ja	ja	
Elsasser Straße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	800	ja	ja	
Bruno Salzer-Straße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	<2800	ja	ja	
Zöblitzer Straße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	5300	nein	nein	
Schulstraße	Haupttradrout	ja, kleinräumiges Nebennetz	<2300	ja	ja	Verkehrsstärke ist im nördlichen Straßenverlauf größer, weshalb nicht die gesamte Straße geeignet ist
Erfenschlager Straße	Haupttradrout	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	3800-9100	nein	nein	

Untersuchungssektor: SÜD - zwischen Stollberger Straße und Zschopauer Straße

1. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien			Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke				
			Kfz / Tag	<4000/Tag			
Einsiedler Hauptstraße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	<7600	nein	nein	siehe Harthauer Weg, Pfarrhübel	
Dittersdorfer Weg	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Altenhainer Allee	Haupttradroute	nein, kleinräumiges Verbindungsnetz	1400	ja	nein		
Südring	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	>6400	nein	nein		
Südring bis Wartburgstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	<10400	nein	nein		
Lutherstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	ka	ja	ja		
Lutherstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	>6400	nein	nein		
Uhlestraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	2600	ja	ja		
Comeniusstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	2200	ja	ja		
Scharfensteiner Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Wolkensteiner Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
F.-O.-Schimmel Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	<10000	nein	nein		
Frauenhoferstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	>8400	nein	nein		
Wartburgstraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	>6800	nein	nein		
Zschopauer Straße	Haupttradroute	Verbindungsnetz	>12000	nein	nein	Vetterstraße	
Südring östl. Bernsdorfer Straße	Haupttradroute	nein, überregionales Verbindungsnetz	28800	nein	nein		
Reitbahnstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	12800	nein	nein		
Bernsdorfer Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	7200	nein	nein	Vetterstraße	
Augsburger Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	<3600	ja	ja		

Untersuchungssektor: SÜD - zwischen Stollberger Straße und Zschopauer Straße

2. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien			Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke				
			Kfz / Tag	<4000/Tag			
Am Rummel	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Berbisdorfer Kirchweg	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Harthauer Weg	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja		
Pfarrhübel	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, kleinräumiges Nebennetz	1900	ja	ja		
Harthauer Straße	Tempo 30	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja		
Gießereiweg	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Feudelstraße	Tempo 30	Verbindungsnetz	kA	ja	ja		
Kirchsteig	Tempo 30	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja		
Stöcklstraße	Tempo 30	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja		
Vetterstraße	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	<1300	ja	ja		
Jagdschlösschenstraße	Kfz-Verkehrsstärke	ja, kleinräumiges Nebennetz	<1800	ja	ja		
Richterweg	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	<1000	ja	ja		
An der Walzenmühle	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	700	ja	ja		
An den Eichen	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	700	ja	ja		
Olbernhauer Straße	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	3400	ja	ja		
Dr.-Karl-Wolf-Straße	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja		
Eislebener Straße	Tempo 30	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja		
Marktsteig	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Ziegelweg	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Augsburger Straße östl. Friedhof	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Mittagleite	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		

Untersuchungssektor: OST - zwischen Zschopauer Straße und Hilbersdorfer Straße

1. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien		Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke Kfz / Tag <4000/Tag			
Charlottenstraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<4900 ja	ja		
Carl-von-Ossietzky-Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	>5700 nein	nein	Charlottenstraße	
Geibelstraße nördl. Carl-von-Ossietzky-Straße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	3400 ja	ja		
Cervantestraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	2800 ja	ja		
Georgistraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<2800 ja	ja		
Hermersdorfer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	1100 ja	nein		
Adelsbergstraße südl. Olbersdorfer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Hauptnetz	<4100 ja	nein		
Adelsbergstraße nördl. Olbersdorfer Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Uferstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Walter-Klippel-Straße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<2300 ja	ja		
Eubaer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	<2800 ja	nein		
Kutusowstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Fürstenstraße östl. Hofer Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	<3800 ja	ja		
Fürstenstraße westl. Hofer Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	>5600 nein	nein		
Plauer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	200 ja	nein		
Zeisigwaldstraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	1900 ja	ja		
Beethovenstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	<1100 ja	ja		
Hoferstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	2200 ja	ja		
Planitzwiese	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	3200 ja	ja		
Würzburger Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	3100 ja	ja		
Sebastian-Bach-Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Lessingplatz	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Lessingstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA ja	ja		
Hainstraße nördl. Lessingstraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	3900 ja	ja		
Frankenberger Straße	Haupttradroute	nein, regionales Verbindungsnetz	>18000 nein	nein	Hilbersdorfer Straße	
Dresdener Straße	Haupttradroute	nein, regionales Verbindungsnetz	>13800 nein	nein		
Margaretenstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	<7200 nein	nein	Klarastraße	
Hilbersdorfer Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	<1300 ja	ja		
Lichtenwalder Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	<3200 ja	ja		
Lichtenauer Straße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	1500 ja	ja		
Eberhardtsteig - Mittweidaer Str.	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	<1900 ja	ja		

Untersuchungssektor: OST - zwischen Zschopauer Straße und Hilbersdorfer Straße

2. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien			Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke				
			Kfz / Tag	<4000/Tag			
Steinweg	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	1900	ja	ja		
Hohlweg	Kfz-Verkehrsstärke	ja, Erschließungsnetz	2400	ja	ja		
Klarastraße	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Terassenstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Ludwig-Richter-Straße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	3900	ja	ja		
Helmholtzstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	<2500	ja	ja		
Trinitatisstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		

Untersuchungssektor: NORD - zwischen Hilbersdorfer Straße und Leipziger Straße

1. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien		Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke Kfz / Tag			
Straße der Nationen nördl. Georgstraße	Haupttradroute	nein, kleinräumiges Hauptnetz bzw. regionales Verbindungsnetz	<13400	nein	nein	Karl-Liebknecht-Straße, Johann-von-Zimmermann-Straße
Emilienstraße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	7800	nein	nein	
Christian-Wehner-Straße	Haupttradroute	nein, regionales Verbindungsnetz	10100	nein	nein	
Blankenauer Straße	Haupttradroute	nein, regionales Verbindungsnetz	<16800	nein	nein	Chemnitztalradweg
Hauboldstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	<900	ja	ja	
Glösaer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	2100	nein	nein	
Adelbert-Stifter-Weg	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	kA	ja	ja	
Max-Saupe-Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	3100	ja	ja	
Eichendorffstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	<1000	ja	ja	
Stiftsweg	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	1500	ja	ja	
Slevoigstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	3900	ja	ja	
Schmidt-Rottluff-Straße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	3500	ja	ja	
An den Weiden	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	3500	ja	ja	
Am Berg	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	6000	nein	nein	
Dorfstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	6000	nein	nein	An den Linden
Chemnitztalstraße	Haupttradroute	nein, regionales Verbindungsnetz	>15600	nein	nein	Chemnitztalradweg
Heinersdorfer Straße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<4200	ja	ja	
Zum Kornweg	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Chemnitzer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	<9600	nein	nein	
Wittgensdorfer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Hauptnetz	4700	nein	nein	
Bornaer Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Hauptnetz	<9100	nein	nein	Sandstraße, Auerswalder Straße
Sandstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Erkweg	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Am Rosenhang	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja	
Burgstädter Straße	Haupttradroute	nein, nahräumiges Verbindungsnetz	kA	ja	nein	Herzogshöhe
Wildparkstraße	Haupttradroute	ja, nahräumiges Nebennetz	<2600	ja	ja	
Hechlerstraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	6000	nein	nein	
Schloßteichstraße	Haupttradroute	nein, regionales Verbindungsnetz	<18800	nein	nein	

Untersuchungssektor: NORD - zwischen Hilbersdorfer Straße und Leipziger Straße

2. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien			Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke				
			Kfz / Tag	<4000/Tag			
Karl-Liebnecht-Straße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	<3400	ja	ja		
Brühl	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Johann-von-Zimmermann-Str.	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Wilhelm-Külz-Platz	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	200	ja	ja		
Josephinenstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	100	ja	ja		
An den Linden	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Gürtelstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Walter-Meusel-Straße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
An der Kohlung	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Freilandstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
An der Bahnstrecke	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Auerswalder Straße	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Herzogshöhe	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Huttenstraße	Tempo 30	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Salzstraße	Tempo 30	ja, kleinräumiges Nebennetz	<3800	ja	ja		
und Nordstraße	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		
Promenadenstraße	untergeordnetet Netzbedeutung Kfz	ja, Erschließungsnetz	kA	ja	ja		

Untersuchungssektor: INNENSTADTRING

1. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien			Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke				
			Kfz / Tag	<4000/Tag			
Schloßstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	<4100	ja	ja		
Fabrikstraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	1500	ja	ja		
Schadestraße	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	700	ja	ja		
Aue	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	3500	ja	ja		
Annenstraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	kA	ja	ja		
Park der Opfer des Faschismus	Haupttradroute	ja, Erschließungsnetz	1800	ja	ja		
Zieschestraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<3600	ja	ja		
Hainstraße	Haupttradroute	ja, kleinräumiges Nebennetz	<3900	ja	ja		
Müllerstraße	Haupttradroute	nein, regionales Verbindungsnetz	<22000	nein	nein		

Untersuchungssektor: INNENSTADTRING

2. AUSWAHLSCHRITT

Straße	Kriterium der Vorauswahl	Prüfkriterien			Ergebnis potenzielle Fahrradstraße	Alternativroute	Bemerkung
		untergeordnete Netzbedeutung bezüglich Kfz-Verkehr	Verkehrsstärke				
			Kfz / Tag	<4000/Tag			
findet keine Anwendung							



LEGENDE:

- potenzielle Fahrradstraßen:**
- im Hauptroutennetz (Auswahlschritt 1)
 - Netzergänzung (Auswahlschritt 2)
- Radwege:**
- vorhandene Radwege bzw. Radrouten (Auswahl)
 - - - geplante Radwege (Auswahl)
- vorhandene Fahrradstraßen:**
- Fahrradstraße
- Tempo 30 / Tempo-30-Zone

Bearbeiter:
Tobias Hannß

Datum:
23.08.2021

Unterlage:
Übersichtskarte


Maßstab:
ohne Maßstab







Bezeichnung:
Potenzielle Fahrradstraßen

Anlage 2
Seite 1




Anlage 3: Protokolle der Vor-Ort-Befahrung

Heinrich-Beck-Straße	
Lagebeschreibung	
im südlichen Teil des Stadtteils Kaßberg (Südtangente), westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 850 m
Netzkategorie Kfz:	Erschließungsstraße
Netzkategorie Rad:	Kategorie IV nach RIN: Radverkehrsverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: Ost → West)	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	144 / 1007 (am östlichen Beginn) Radverkehrsanteil: 12,5 % 8h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 07.09.2017
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Zwickauer Straße/B173 Weststraße
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 9,00 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- Längsparken beidseitig - mittlerer bis hoher Parkdruck
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße
ÖPNV	kein ÖPNV

Heinrich-Beck-Straße		
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Enzmannstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - potenzielle Fahrradstraße 	
Marianne-Brandt-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - KP gut einsehbarer KP-Bereich 	
Barbarossastraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - keine Querungshilfen - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - gut einsehbarer KP-Bereich 	




Heinrich-Beck-Straße		
Ulmenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - keine Querungshilfen - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Hoffmannstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straßen - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - KP gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone	
Netzeinbindung		
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>östliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Reichsstraße/B95/B95 ohne RVA - Anbindung über Stephansplatz und B95 zur Zwickauer Straße/B173 mit RVA und der Deutschlandroute D4 <p>westliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Hoffmannstraße (Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr) ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - keine Anbindung in westliche und südliche Richtung 	
Verlauf auf Radroute	-	
sonstige Bemerkungen		
Nutzungen (Ziele mit potenziellem Radverkehrsaufkommen)	Grundschule	




Hoffmannstraße	
Lagebeschreibung	
im westlichen Teil des Stadtteils Kaßberg (Westtangente), westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 550 m
Netzkategorie Kfz:	Erschließungsstraße
Netzkategorie Rad:	-
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: Süd → Nord)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	42 / 846 (am nördlichen Beginn) Radverkehrsanteil: 4,7 % 6h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 13.09.2017
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Ulmenstraße Barbarossastraße
Fahrbahnbreite > 4,00m	ca. 7,40 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- Längsparken beidseitig - im nördlichen Teil auch Querparken - hoher Parkdruck

Hoffmannstraße		
Einbahnstraße	- nur im südlichen Teil zwischen Heinrich-Beck-Straße und Agricolastraße mit der Freigabe für den Radverkehr - sonst keine Einbahnstraße	
ÖPNV	kein ÖPNV	
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Heinrich-Beck-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - KP gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Agricolastraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - modernisierter KP mit vorgezogenen Seitenräumen - KP gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Puschkinstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - KP gut einsehbarer KP-Bereich - zwischen Hoffmannstraße und Ulmenstraße Einbahnstraße mit der Freigabe für den Radverkehr 	

Hoffmannstraße	
Weststraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - Fußgänger-LSA - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich
	
straßenbauliche Gestaltung	
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter, in Teilbereichen schlechter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen - guter Zustand nördlich der Agricolastraße
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone
Netzeinbindung	
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>südliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Hoffmannstraße ohne RVA (Tempo-30-Zone) - keine Anbindung in westliche und südliche Richtung <p>nördliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Weststraße ohne RVA - in nördliche Richtung schwierige Querung der Weststraße (eventuell Integration der Fußgänger-LSA) in Richtung Horst-Menzel-Straße (potenzielle Fahrradstraße)
Verlauf auf Radroute	-
sonstige Bemerkungen	
Nutzungen (Ziele mit potenziellem Radverkehrsaufkommen)	- Grundschule



Horst-Menzel-Straße	
Lagebeschreibung	
im westlichen Teil des Stadtteils Kaßberg (Westtangente), westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 600 m
Netzkategorie Kfz:	kleinräumiges Nebennetz
Netzkategorie Rad:	-
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung Süd → Nord)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	52 / 728 (am südlichen Beginn) Radverkehrsanteil: 6,7 % 6h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 13.09.2017
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Barbarossastraße
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 9,00 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- Längsparken beidseitig - im südlichen Teil auch Querparken - hoher Parkdruck
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße
ÖPNV	kein ÖPNV




Horst-Menzel-Straße		
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Weststraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - Fußgänger-LSA - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Theodor-Lessing-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Walter-Oertel-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	




Horst-Menzel-Straße		
Rudolf-Marek-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich - zwischen Horst-Menzel-Straße und Franz-Mehring-Straße Einbahnstraße mit der Freigabe für den Radverkehr 	
Henriettenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Limbacher Straße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - keine Querungshilfen - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - gut einsehbarer KP-Bereich 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter, in Teilbereichen schlechter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen - teilweise Schlaglöcher 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone	



Horst-Menzel-Straße	
Netzeinbindung	
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>südliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Weststraße ohne RVA - in südliche Richtung schwierige Querung der Weststraße (eventuell Integration der Fußgänger-LSA) in Richtung Hoffmannstraße (potenzielle Fahrradstraße) <p>nördliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Limbacher Straße ohne RVA - in nördliche Richtung schwierige Querung der Limbacher Straße - perspektivisch mögliche Anbindung über den Borssenanger an die geplante Radtrasse Küchwald – Wüstenbrand
Verlauf auf Radroute	-
sonstige Bemerkungen	
	-



Henriettenstraße	
Lagebeschreibung	
im nördlichen Teil des Stadtteils Kaßberg (Nordtangente), westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 1200 m
Netzkategorie Kfz:	kleinräumiges Nebennetz
Netzkategorie Rad:	Kategorie III nach RIN: Radhauptverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: West → Ost)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	211 / 846 (am KP Barbarossastraße) Radverkehrsanteil: 20,0 % 6h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 13.06.2017 133 / 547 (am KP Reichsstraße/B95) Radverkehrsanteil: 20,0 % 4h-Zählung (inkl. Abendspitzenstunde), 18.06.2014
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Limbacher Straße
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 9,00 m zw. Horst-Menzel-Straße und Franz-Mehring-Straße ca. 5,00 m zw. Franz-Mehring-Straße und Erich-Mühsam-Straße ca. 10,00 m zw. Erich-Mühsam-Straße und Hohe Straße

Henriettenstraße		
Parksituation des Kfz-Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> - Querparken beidseitig (jeweils zur Hälfte auf dem Gehweg) zw. Horst-Menzel-Straße und Franz-Mehring-Straße - einseitiges Längsparken zw. Franz-Mehring-Straße und Erich-Mühsam-Straße - beidseitiges Längsparken zw. Erich-Mühsam-Straße und Hohe Straße - auf allen Abschnitten hoher Parkdruck 	
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße	
ÖPNV	kein ÖPNV	
Knotenpunkte (kreuzende Straßen) (Quelle: eigene Fotos)		
Horst-Menzel-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Franz-Mehring-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - keine Querungshilfen - gut einsehbarer KP-Bereich 	


Henriettenstraße		
<p>Erich-Mühsam-Straße</p>	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - leicht versetzter Knotenpunkt - parkende Kfz im KP-Bereich - unübersichtlich - zwischen Henriettenstraße und Walter-Oertel-Straße Einbahnstraße mit der Freigabe für den Radverkehr 	
<p>Georg-Landgraf-Straße</p>	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
<p>Barbarossastraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	

Henriettenstraße		
Andréstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - parkende Kfz im KP- Bereich - gut einsehbarer KP- Bereich - nördlicher Knotenarm: Zufahrt zu kleinem Parkplatz (ca. 15 Parkstände) 	
Kanzlerstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP- Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Reichsstraße/B95	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP- Bereich 	




Henriettenstraße		
Kaßbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - teilweise baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Hohe Straße	<ul style="list-style-type: none"> - kein Knotenpunkt, Übergang durch abknickende Straße - gleichrangige Straße - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter, in Teilbereichen schlechter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen - teilweise Schlaglöcher - Kopfsteinpflaster zw. Franz-Mehring-Straße und Erich-Mühsam-Straße 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone	
Netzeinbindung		
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>westliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Horst-Menzel-Straße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße <p>östliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Hohe Straße im Kurvenbereich ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - über Hohe Straße und Kaßbergauffahrt Anbindung an die Innenstadt sowie den Chemnitztalradweg 	
Verlauf auf Radroute	-	
sonstige Bemerkungen		
Nutzungen (Ziele mit potenziellem Radverkehrsaufkommen)	<ul style="list-style-type: none"> - Schulstandorte (Gymnasium und Förderschule), Kindergarten - Andrépark, Kirche 	


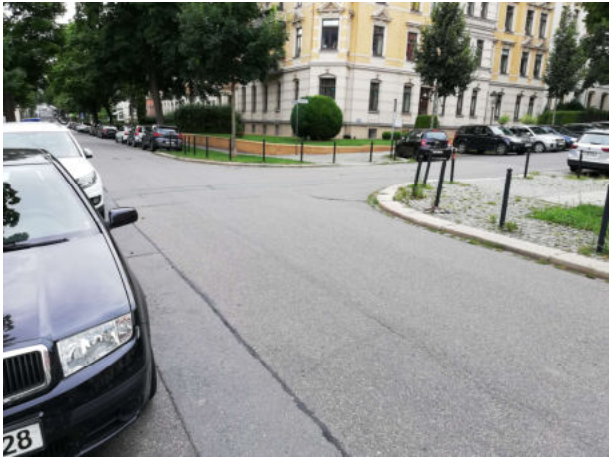

Hohe Straße	
Lagebeschreibung	
im östlichen Teil des Stadtteils Kaßberg (Osttangente), westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 1000 m
Netzkategorie Kfz:	kleinräumiges Nebennetz
Netzkategorie Rad:	-
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: Nord → Süd)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	202 / 858 (am KP Weststraße, Fahrtrichtung Nord) Radverkehrsanteil: 19,1 % 61 / 827 (am KP Weststraße, Fahrtrichtung Süd (auf Grund der Einbahnstraße ist die Hohe Straße in diese Richtung nur nach Süden befahrbar)) Radverkehrsanteil: 6,9 % 10h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 23.04.2009
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Reichsstraße/B95
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 6,80 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- einseitiges Längsparken nördlich der Weststraße - beidseitiges Längsparken südlich der Weststraße - mittlerer bis hoher Parkdruck

Hohe Straße		
Einbahnstraße	- südlich der Weststraße aus Richtung Süden kommend, ohne Freigabe für den Radverkehr - sonst keine Einbahnstraße	
ÖPNV	kein ÖPNV	
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Henriettenstraße	- kein Knotenpunkt, Übergang durch abknickende Straße - gleichrangige Straße - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße	
Weststraße / Kaßbergauffahrt	- übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - Querungshilfe für Fußgänger durch Mittelinsel - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - gut einsehbarer KP-Bereich	
Gerichtsstraße	- gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich	

Hohe Straße		
Reichsstraße/B95	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - im südlichen Teil Gehweg Rad frei - keine Querungshilfen - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich - nur Rechtsabbiegen erlaubt 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - sehr guter bis guter Zustand - Fahrbahnbelag teilweise mit Reparatur- und Schadstellen 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone	
Netzeinbindung		
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>nördliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Hohe Straße im Kurvenbereich ohne RVA (Tempo-30-Zone) - über die Kaßbergauffahrt Anbindung an die Innenstadt <p>südliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an die Reichsstraße/B95 mit Gehweg Radfahrer frei in diesem Abschnitt - Linksabbiegen in Richtung Zwickauer Straße/B173 verboten → denkbar wäre eine Freigabe des getrennten Geh- und Radweges (Länge ca. 60 m) in südliche Fahrtrichtung für den Radverkehr, um zur Zwickauer Straße/B173 regelkonform fahren zu können, dadurch kurze und sichere Anbindung an die Zwickauer Straße/B173 mit RVA und Deutschlandroute D4 	
Verlauf auf Radroute	-	
sonstige Bemerkungen		
Nutzungen (Ziele mit potenziellem Radverkehrsaufkommen)	<ul style="list-style-type: none"> - Gymnasium - Kindergarten - Musikschule - Standort verschiedener Gerichte, Justizzentrum 	
Sonstiges	- Abschnitt Reichsstraße/B95 – Gerichtsstraße: Steigungsstrecke	




Agricolastraße	
Lagebeschreibung	
Ost-West-Verbindung im südlichen Teil des Stadtteils Kaßberg, westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 700 m
Netzkategorie Kfz:	Erschließungsnetz
Netzkategorie Rad:	Kategorie III nach RIN: Radhauptverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: West → Ost)	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	204 / 653 (am KP Ulmenstraße) Radverkehrsanteil: 23,8 % 16h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 07.06.2007
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Weststraße
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 9,00 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- beidseitiges Längsparken - mittlerer bis hoher Parkdruck
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße
ÖPNV	kein ÖPNV




Agricolastraße		
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Hoffmannstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - modernisierter KP mit vorgezogenen Seitenräumen - KP gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Ulmenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Gerhart-Hauptmann-Platz	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	

Agricolastraße		
Barbarossastraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - Fußgänger-LSA - Querungshilfe durch Fußgänger-LSA - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Andréstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Enzmannstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone	


Agricolastraße	
Netzeinbindung	
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>westliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Hoffmannstraße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - über östlichen Fortsatz der Agricolastraße sowie die Michaelstraße <p>Anbindung an den Kappelbachradweg sowie Deutschlandroute D4</p> <p>östliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung in südliche Richtung an Enzmannstraße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - Anbindung in nördliche Richtung an Kanzlerstraße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - über Enzmannstraße und Reichsstraße/B95 Anbindung an die Zwickauer Straße/B173 mit RVA und die Deutschlandroute D4
Verlauf auf Radroute	-
sonstige Bemerkungen	
Nutzungen (Ziele mit potenziellem Radverkehrsaufkommen)	- Grundschule




Kanzlerstraße	
Lagebeschreibung	
Nord-Süd-Verbindung im östlichen Teil des Stadtteils Kaßberg, westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 1000 m
Netzkategorie Kfz:	Erschließungsnetz
Netzkategorie Rad:	Kategorie III nach RIN: Radhauptverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: Süd → Nord)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	keine Daten aus Verkehrserhebungen vorhanden
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Reichsstraße/B95
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 7,70 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- beidseitiges Längsparken - mittlerer bis hoher Parkdruck
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße
ÖPNV	kein ÖPNV




Kanzlerstraße		
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Agricolastraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30- Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP- Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Rudolf-Breitscheid-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30- Zone) - parkende Kfz im KP- Bereich - gut einsehbarer KP- Bereich - zwischen Kanzlerstraße und Andréstraße Einbahnstraße mit der Freigabe für den Radverkehr 	
Weststraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - keine Querungshilfen - gut einsehbarer KP- Bereich 	


Kanzlerstraße		
Walter-Oertel-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30- Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP- Bereich 	
Henriettenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30- Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP- Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Uhlichstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30- Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP- Bereich - zwischen Kanzlerstraße und Borssendorfstraße Einbahnstraße mit der Freigabe für den Radverkehr 	

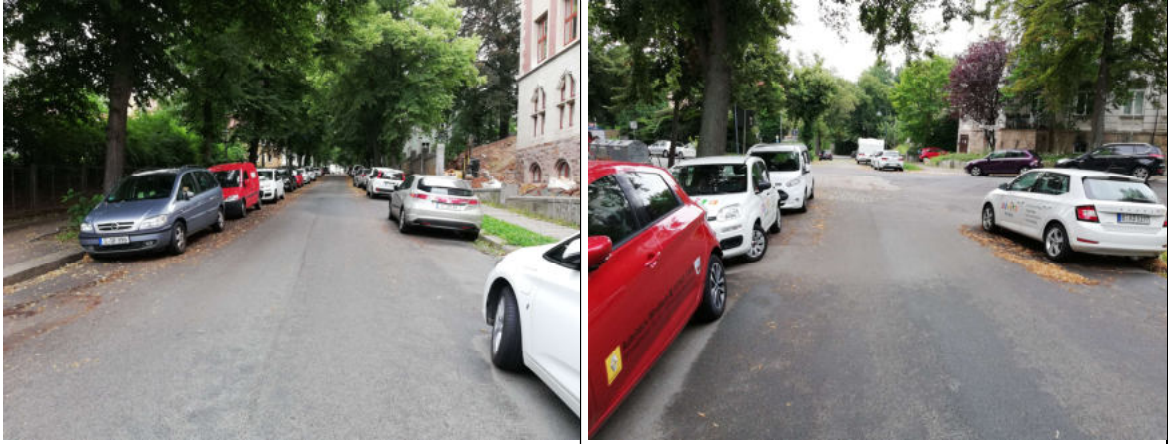

Kanzlerstraße		
Leonhardtstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Limbacher Straße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - Fußgänger-LSA - Querungshilfe durch LSA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - gut einsehbarer KP-Bereich 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter, in Teilbereichen schlechter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen - teilweise Schlaglöcher 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone	
Netzeinbindung		
Anbindung an Radverkehrsanlagen	südliche Anbindung: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung in südliche Richtung an Enzmannstraße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - Anbindung in westliche Richtung an Agricolastraße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - über Enzmannstraße und Reichsstraße/B95 Anbindung an die Zwickauer Straße/B173 mit RVA und die Deutschlandroute D4 nördliche Anbindung: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Limbacher Straße ohne RVA 	
Verlauf auf Radroute	-	
sonstige Bemerkungen		
Nutzungen (Ziele mit potenziellem Radverkehrsaufkommen)	- Berufliches Schulzentrum	

Kaßbergstraße	
Lagebeschreibung	
Nord-Süd-Verbindung im östlichen Teil des Stadtteils Kaßberg, westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 1000 m
Netzkategorie Kfz:	kleinräumiges Nebennetz
Netzkategorie Rad:	Kategorie IV nach RIN: Radverkehrsverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: Nord → Süd)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	43 / 1339 (am KP Hartmannstraße, nördliche Anbindung) Radverkehrsanteil: 3,1 % 4h-Zählung (inkl. Abendspitzenstunde), 14.06.2014
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Reichsstraße/B95
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 9,00 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- beidseitiges Längsparken - geringer bis mittlerer Parkdruck
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße
ÖPNV	kein ÖPNV



Kaßbergstraße		
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Hartmannstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Uhlichstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Henriettenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - teilweise baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	




Kaßbergstraße		
Weststraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - keine Querungshilfen - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Wielandstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Gerichtsstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	




Kaßbergstraße	
Reichsstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - sehr breite und große Verkehrsfläche im KP-Bereich - keine Querungshilfen - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen - gut einsehbarer KP-Bereich
	
straßenbauliche Gestaltung	
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter, in Teilbereichen schlechter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen - teilweise Schlaglöcher
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone
Netzeinbindung	
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>nördliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Hartmannstraße ohne RVA und zum Schlossteichpark <p>südliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Reichsstraße/B95 ohne RVA - über Stephansplatz und B95 Anbindung zur Zwickauer Straße/B173 mit RVA und der Deutschlandroute D4 - Anbindung an potenzielle Fahrradstraßen Enzmannstraße und Heinrich-Beck-Straße
Verlauf auf Radroute	-
sonstige Bemerkungen	
Beobachtungen	<ul style="list-style-type: none"> - hohes Kfz-Aufkommen im Bereich der Zufahrt zur ERMAFA-Passage am nördlichen Ende - erhöhtes Verkehrsaufkommen zwischen Hartmannstraße und Weststraße (Grund dafür könnte ein baustellenbedingter Stau auf der Reichsstraße zum Zeitpunkt der Begehung gewesen sein) - häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen




Enzmannstraße	
Lagebeschreibung	
im süd-östlichen Teil des Stadtteils Kaßberg, westlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 200 m
Netzkategorie Kfz:	Erschließungsnetz
Netzkategorie Rad:	Kategorie III nach RIN: Radhauptverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: Süd → Nord)	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	keine Zählraten aus Verkehrserhebungen vorhanden
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Reichsstraße/B95
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 7,80 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- beidseitiges Längsparken - hoher Parkdruck
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße
ÖPNV	kein ÖPNV
Knotenpunkte (kreuzende Straßen) (Quelle: eigene Fotos)	
Heinrich-Beck-Straße / Stephansplatz	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich - Kopfsteinpflaster im KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße
	




Enzmannstraße	
Kanzlerstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP- Bereich - potenzielle Fahrradstraße
	
straßenbauliche Gestaltung	
erlaubte Geschwindigkeit	Tempo-30-Zone
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen auf Grund der Tempo-30-Zone
Netzeinbindung	
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>südliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Reichsstraße/B95 ohne RVA - in westliche Richtung Anbindung an Heinrich-Beck-Straße, potenzielle Fahrradstraße - über Reichsstraße/B95 Anbindung an die Zwickauer Straße/B173 mit RVA und die Deutschlandroute D4 <p>nördliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung in westliche Richtung an Agricolastraße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße - Anbindung in nördliche Richtung an Kanzlerstraße ohne RVA (Tempo-30-Zone), potenzielle Fahrradstraße
Verlauf auf Radroute	-
sonstige Bemerkungen	
	-


Hainstraße	
Lagebeschreibung	
im westlichen Teil des Stadtteils Sonnenberg, nord-östlich der Innenstadt	
Länge:	ca. 1600 m
Netzkategorie Kfz:	kleinräumiges Nebennetz
Netzkategorie Rad:	Kategorie III nach RIN: Radhauptverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: Süd → Nord)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	241 / 6510 (Querschnitt Höhe Petersstraße) Radverkehrsanteil: 3,7 % automatische 24h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 13.10.2020
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Dresdner Straße/B173
Fahrbahnbreite > 4,00 m	ca. 10 m
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- beidseitiges Längsparken - nördlich der Fürstenstraße zur Hälfte auf dem Gehweg - geringer Parkdruck



Hainstraße		
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße	
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - Buslinie 21 auf dem gesamten Verlauf im 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit - Buslinie 31 zusätzlich auf dem Abschnitt Fürstenstraße – Gießlerstraße im 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit - Regionalbus auf dem Abschnitt nördlich der Palmstraße im 20-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit 	
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Sonnenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Übergang im Kurvenbereich - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer Kurvenbereich 	
Stiftsstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Glockenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - versetzter KP-Bereich - schlecht einsehbarer KP-Bereich 	




Hainstraße		
Fürstenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Ludwig-Kirsch-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - Tempo-30-Zone - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Gießlerstraße	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - östlich der Hainstraße Tempo-30-Zone - keine RVA - mittels markierter Sperrflächen vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich - zwischen Hainstraße und Dresdner Straße Einbahnstraße aus Richtung Bahnhof ohne Freigabe für den Radverkehr 	


Hainstraße		
Peterstraße	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - östlich der Hainstraße Tempo-30-Zone - keine RVA (Tempo-30-Zone) - mittels markierter Sperrflächen vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Lessingstraße	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - östlich der Hainstraße Tempo-30-Zone - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogener Seitenbereich - gut einsehbarer KP-Bereich - potenzielle Fahrradstraße 	
Phillippstraße	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - östlich der Hainstraße Tempo-30-Zone - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich 	




Hainstraße		
Palmstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Gellertstraße	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - keine RVA - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Forststraße	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - keine RVA - gut einsehbarer KP-Bereich 	




Hainstraße		
<p>Dresdner Straße/B173 / Frankenberger Str./B169</p>	<ul style="list-style-type: none"> - untergeordnete Straße - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - südlich der Fürstenstraße: Tempo-30-Zone - nördlich der Fürstenstraße: Tempo 50 	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	keine Radverkehrsanlagen	
Netzeinbindung		
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<p>südliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Sonnenstraße - über die Eisenbahnüberführung (Gehweg, Radfahrer nicht freigegeben) Anbindung zur Augustusburger Straße → dadurch Anschluss zur Achse Uferstraße – Adelsbergstraße mit der Deutschlandroute D4, potenzielle Fahrradstraße → Anschluss zum weiteren Streckenverlauf der geplanten Herzroute <p>nördliche Anbindung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an die Dresdner Straße/B173 sowie die Frankenberger Straße/B169, beide ohne RVA 	
Verlauf auf Radroute	Teilstück der geplanten Herzroute um die Innenstadt	
sonstige Bemerkungen		
	-	

Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis Olbersdorfer Straße	
Lagebeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> - östlich der Innenstadt - Verlauf parallel zur Augustusburger Straße in östliche Richtung - die Achse setzt sich gegenwärtig aus Erschließungsstraßen und Abschnitten als Geh- und Radweg zusammen <ul style="list-style-type: none"> → deshalb werden für diese Achse im Protokoll zusätzlich neben den Knotenpunkten die unterschiedlichen Abschnitte beschrieben - für den Kfz-Verkehr nicht durchgängig befahrbar 	
Länge:	ca. 2600 m
Netzkategorie Kfz:	Erschließungsstraße
Netzkategorie Rad:	Kategorie III nach RIN: Radhauptverbindung
Impressionen (Quelle: eigene Fotos, Befahrungsrichtung: West → Ost)	
	
	
Vorhandene Rahmenbedingung für die Einrichtung einer Fahrradstraße	
Verhältnis Kfz / Rad	1112 Radfahrer (Querschnitt Höhe Zieschestraße) reine Radverkehrszählung auf dem ausgeschilderten Geh- und Radweg automatische 24h-Zählung (inkl. Früh- und Abendspitzenstunde), 26.04.2021
Alternativstrecke für den Kfz-Verkehr im übergeordneten Netz	Augustusburger Straße
Fahrbahnbreite > 4,00 m	siehe einzelne Abschnitte



Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis Olbersdorfer Straße		
Parksituation des Kfz-Verkehrs	- beidseitiges Längsparken - geringer Parkdruck	
Einbahnstraße	keine Einbahnstraße	
ÖPNV	kein ÖPNV	
Knotenpunkte (kreuzende Straßen)		(Quelle: eigene Fotos)
Zieschestraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Hans-Sachs-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - KP mit LSA - Querungshilfe durch LSA - parkende Kfz im KP-Bereich - gut einsehbarer KP-Bereich 	
Rudolfstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Sackgasse - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP-Bereich 	

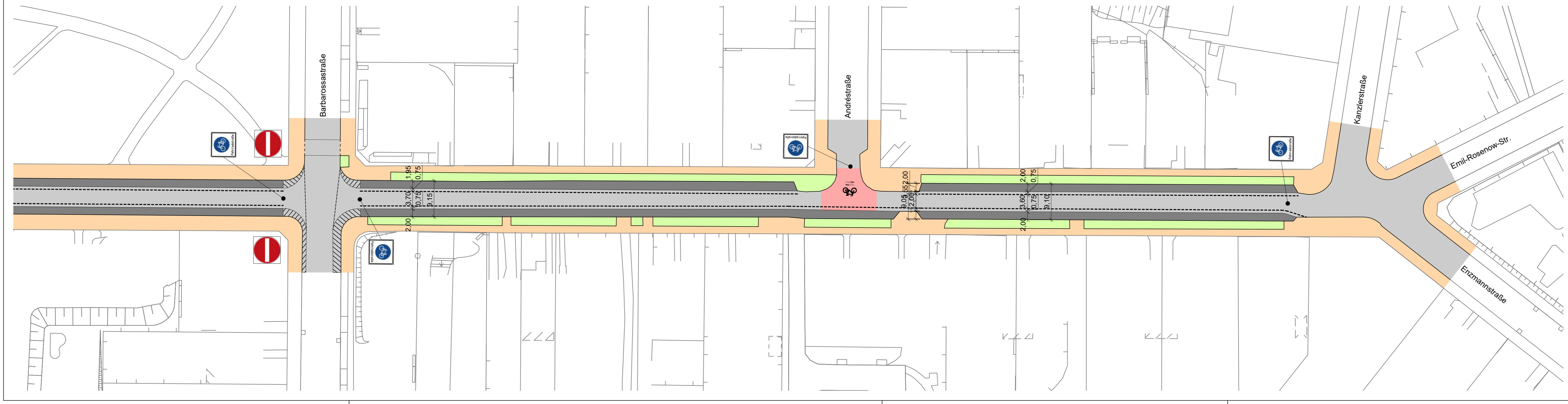
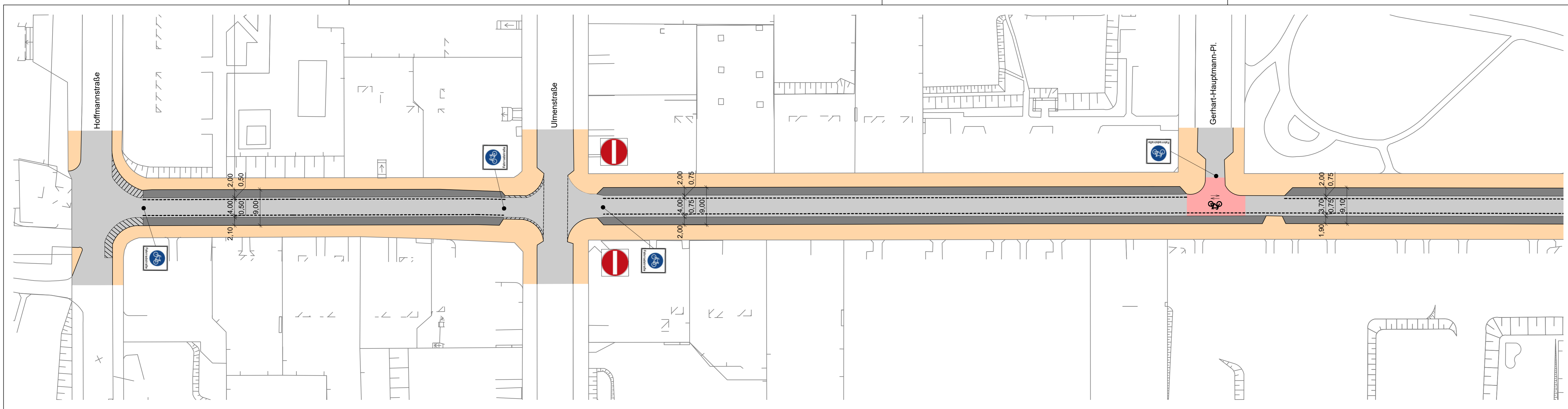
Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis Olbersdorfer Straße		
Jahnstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - baulich vorgezogene Seitenräume - gut einsehbarer KP- Bereich 	
Clausstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - kombinierte Fußgänger-Radfahrer- LSA - Querungshilfe durch LSA - gut einsehbarer KP- Bereich 	
Kantstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo-30-Zone) - gut einsehbarer KP- Bereich 	

Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis Olbersdorfer Straße		
Reineckestraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo- 30-Zone) - gut einsehbarer KP- Bereich 	
Kreherstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA (Tempo- 30-Zone) - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - gut einsehbarer KP- Bereich 	
Pfarrstraße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - keine RVA - parkende Kfz im KP- Bereich - gut einsehbarer KP- Bereich 	




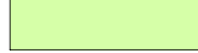





Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis Olbersdorfer Straße		
Geibelstraße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA - breite Verkehrsfläche im KP-Bereich - nur Rechtsabbiegen erlaubt - Radfahrer müssen zur Weiterfahrt auf der Adelsbergstraße den ungesicherten Straßenbahnübergang und die Geibelstraße queren - keine Querungshilfen - schwierige Querung durch hohes Verkehrsaufkommen 	
Arthur-Strobel-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gleichrangige Straße - Rechts-vor-Links Regelung - gut einsehbarer KP-Bereich - Befahrung durch Anlieger 	
Olbersdorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> - übergeordnete Vorfahrtsstraße - keine RVA (Tempo 30) - gut einsehbarer KP-Bereich 	

Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis Olbersdorfer Straße		
Abschnitte		(Quelle: eigene Fotos)
Bahnhofsstraße – Zieschestraße	- getrennter Geh- und Radweg	
Zieschestraße – Hans-Sachs- Straße	- Erschließungsstraße - keine Befahrung möglich auf Grund einer Baustelle	
Hans-Sachs- Straße – Jahnstraße	- Erschließungsstraße - Tempo-30-Zone - Fahrbahnbreite: ca. 7,00 m - beidseitiges Längsparken - Zweirichtungs- Gehweg, Rad frei	
Jahnstraße – Clausstraße	- Erschließungsstraße - Tempo-30-Zone - einseitiges Querparken - Zweirichtungs- Gehweg, Rad frei - Sackgasse für den Kfz-Verkehr	

Achse Uferstraße - Adelsbergstraße bis Olbersdorfer Straße		
Clausstraße – Geibelstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Erschließungsstraße - Tempo-30-Zone - Fahrbahnbreite: ca. 7,00 - 8,00 m - abschnittsweise beidseitiges Längsparken - zwei Durchfahrtssperren für den Kfz-Verkehr durch Poller oder gemeinsamen Geh- und Radweg auf Höhe der Hegelstraße und dem Sportplatz Oberschule Gablenz → Durchfahrt für Radfahrer frei 	
Geibelstraße – Olbersdorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> - gemeinsamer Geh- und Radweg - Abschnittsweise durch Anlieger befahrbar 	
straßenbauliche Gestaltung		
erlaubte Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 - abschnittsweise Tempo 50 	
Fahrbahnzustand	<ul style="list-style-type: none"> - guter Zustand - Fahrbahnbelag mit Reparatur- und Schadstellen 	
vorhandene Radverkehrsanlagen	siehe einzelne Abschnitte	
Netzeinbindung		
Anbindung an Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> westliche Anbindung: am KP Bahnhofsstraße Anbindung in Richtung Innenstadt, Bahnhof über vorhandene RVA nördliche Anbindung: - Anbindung an weiteren Verlauf der Adelsberger Straße ohne RVA (Tempo 30) 	
Verlauf auf Radroute	Teilstück der Deutschlandroute D4	
sonstige Bemerkungen		
-		

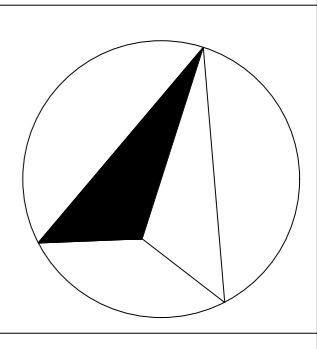


LEGENDE:

-  Fahrbahn
-  Parkstreifen
-  Gehweg
-  Grünfläche
-  Bordstein, hoch
-  Bordstein, abgesenkt
-  Lageplan, Bestand
-  Roteinfärbung der Fahrbahn
-  Markierung Sicherheitstreifen unterbrochene Breitstrichmarkierung b = 0,25 m, Verhältnis 1:1

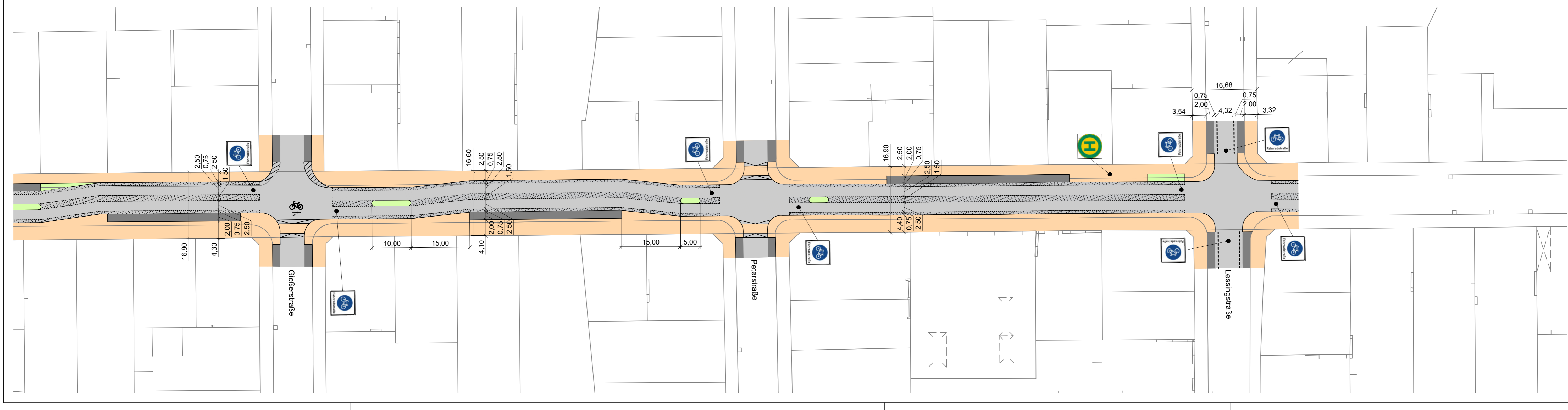
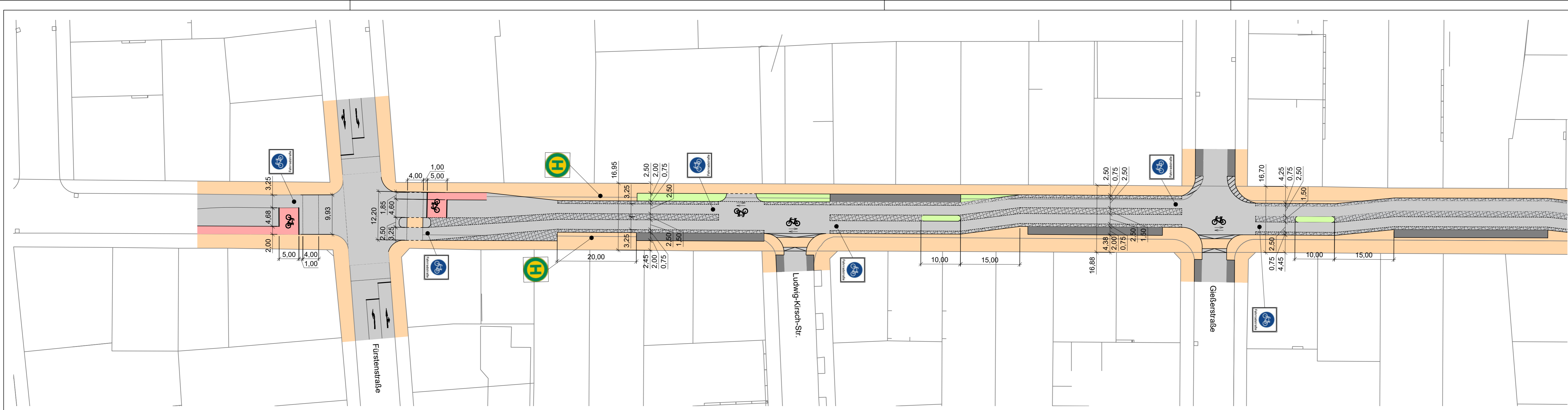
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz (Übermittlung der Daten ohne Darstellung der Gebäudestrukturen)

Bearbeiter Tobias Hannß	Datum 23.08.2021
Unterlage Lageplan	Maßstab 1 : 500






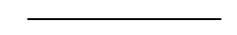
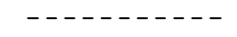


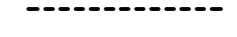


Bezeichnung
Umgestaltung der Agricolastraße als Fahrradstraße

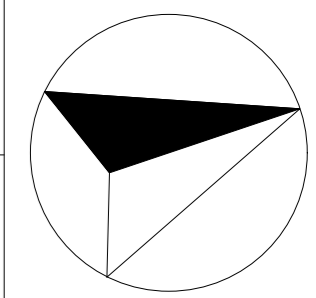
Anlage 4
Blatt 1



LEGENDE:

-  Fahrbahn
-  Fahrbahn, gepflastert
-  Parkstreifen
-  Gehweg
-  Grünfläche
-  Bordstein, hoch
-  Bordstein, abgesenkt
-  Lageplan, Bestand
-  Roteinfärbung der Fahrbahn
-  Markierung Sicherheitstrennstreifen unterbrochene Breitstrichmarkierung b = 0,25 m, Verhältnis 1:1

Kartengrundlage: Stadt Chemnitz (Übermittlung der Daten ohne Darstellung der Gebäudestrukturen)

Bearbeiter Tobias Hannß	Datum 23.08.2021	
Unterlage Lageplan	Maßstab 1 : 500	
Bezeichnung Umgestaltung der Hainstraße als Fahrradstraße		Anlage 5 Blatt 1